

SUMÁRIO

1-INTRODUÇÃO	2
TEMA.....	2
JUSTIFICATIVA.....	2
INICIATIVAS AO REDOR DO MUNDO.....	4
INICIATIVAS EM PORTO ALEGRE.....	7
2-ANÁLISES REFERENTES AO TERRENO	8
MAPAS DE ANÁLISE.....	8
DADOS CENSITÁRIOS.....	18
QUESTIONÁRIO.....	18
3-PROGRAMA	23
METODOLOGIA E INSTRUMENTOS	23
ESCALAS E FASES DE IMPLANTAÇÃO	23
4-CONDICIONANTES LEGAIS	24
LEGISLAÇÃO	24
AGENTES	25
5-HISTÓRICO ESCOLAR	26
6-REFERÊNCIAS	28
7-ANEXOS	30
QUESTIONÁRIO.....	30

1-INTRODUÇÃO:

TEMA:

O tema deste Trabalho de Conclusão de Curso surge de uma inquietação própria minha mas que é compartilhada por uma grande parcela da sociedade: O espaço do carro em nossas cidades. Seja achando que falta espaço para o carro, ou indo na direção contrária, a de que há muito espaço para ele, inúmeras vezes nos pegamos pensando durante uma passeada rápida ou um cruzada através da cidade “porque a cidade está parada?”. O objeto central do trabalho não será visto como um vilão, tampouco como um herói de nossas metrópoles, mas sim como uma ferramenta mal utilizada que acaba nos gerando mais problemas do que os resolvendo.

Este TCC tratará do assunto de maneira que primeiro entendamos o que está errado e em seguida como mudar isso, não apenas tratarei de uma diminuição do uso do carro numa cidade que ao mesmo tempo que é espraiada é uma das capitais mais verticalizadas do país, mas também cuidará de dar novos fins aos edifícios garagens e estacionamentos do bairro Centro Histórico, o coração e marco inicial da cidade de Porto Alegre. Criar novos usos e espaços a partir de edifícios e terrenos que incentivam um sistema poluente e individualista de transporte é o ponto que “suleia” o trabalho.

O trabalho tem como objetivos reduzir gradativamente a necessidade de uso do carro particular dentro e para o Centro Histórico com medidas de desincentivo do mesmo e incentivo do uso de outros modais para o mesmo fim. Ao mesmo tempo, usar de algumas dessas medidas para gerar aumento das receitas públicas e/ou parcerias público privadas de curto prazo para compra de prédios e lotes que entrarão em desuso ou redução drástica da sua capacidade funcionamento, esses prédios e lotes serão comprados ou alugados pelo poder público conforme necessidade e poder monetário para criar novos usos que estão em falta no bairro, assim o projeto buscará reviver a área e criar mais geração de renda para novos moradores e comerciantes através de sublocação desses locais.

JUSTIFICATIVA:

Desde seu princípio, Porto Alegre tem dentre várias características duas que a guiam no seu desenvolvimento, numa espécie de ciclo vicioso, essas características também são resultados de suas transformação. O foco nos transportes e a exclusão sócio-espacial. A cidade por si só já tem sua fundação baseada em um porto, local início, meio ou fim de pessoas, na junção de rios que percorrem grandes extensões do estado. Seu primeiro nome oficial foi Freguesia de São Francisco do Porto dos Casais, quando 60 famílias vieram do arquipélago de Açores para se fixar nas missões, não só não acharam seu lugar no estado, mas também na cidade. Suas casas no morro Santa Tereza tiveram de ser abandonadas por falta de água e as famílias foram buscar moradias próximo ao porto.

De lá até aqui a cidade passou por épocas de reforma, com o primeiro plano de melhorias a cidade (quando a cidade começa a ser pensada como um todo) um dos focos de mudanças na cidade é o aprimoramento do escoamento de veículos, abrir novas vias; alargar outras; até mesmo perfurar um morro inteiro para criar uma avenida, outro desses focos é a reforma social do centro baseada num urbanismo haussmaniano, seguindo a onda de higienização dos centros urbanos brasileiros no século XX, as prefeituras começam a demolir cortiços e expulsar seus moradores para longe das consolidações das cidades com o Plano Maciel em 1914, Nygaard explica que Maciel “sobrepõe a razão científica acima de qualquer outra (política ou social por exemplo) (NYGAARD 2005, p.135). A história do início do século passado se repete cada vez mais, ou simplesmente não parou, a partir do primeiro plano de melhorias, Porto Alegre já vê uma tendência a seguir um modelo de perimetrais e radiais que se tornará presente até o atual momento. Em 1959, surge o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, com ele, mais exclusão da parte central do município, o que pode ser notado com um avanço técnico da primeira imposição de alturas de imóveis também

gera uma especulação imobiliária, com a impossibilidade de adensamento ilimitado, agora os grandes prédios característicos do centro começam a ser construídos na borda da área já caracterizada e empurra mais ainda a população informal para as bordas da cidade ao longo das vias radiais. Ainda neste plano, no Capítulo II, Artigo 6, a prefeitura se julga detentora da ação de remoção quando entender que um edifício se torna um empecilho à execução do plano diretor (PMPA, 1979). Ao mesmo tempo que a cidade cria parâmetros e regras para construções em forma de zonas urbanas, uma política nacional começa a ser implantada por Juscelino Kubitschek, o modelo rodoviarista nascido nos Estados Unidos do pós guerra sugere várias mudanças no cotidiano da família brasileira, uma delas é notável até hoje e ainda molda nossas cidades, o protagonismo do automóvel como meio de transporte através de um investimento pesado na indústria da área.

Em 1999, o plano diretor denota um termo que ainda não fora tratado de forma específica em seus antecedentes, a mobilidade urbana. Nele são elencados pontos para que a cidade em suas transformações e expansões busquem um modelo que evite grandes deslocamentos e priorize os transportes coletivos de pedestres e de bicicletas (PMPA, 1999). Uma incongruência apresentada nesse plano é o pensamento de que o incentivo a construções de garagens não seria maléfico aos pontos apresentados anteriormente. O segundo PDDUA ainda propõe um modelo de descentralização dos transportes:

“[...]com os devidos ajustes passarão a estruturar o novo Modelo Espacial, que redesenha o uso e a ocupação do solo do município, passando a ser parte integrante do 2º PDDUA . Para implementar os conceitos e as diretrizes propostas - através das diferentes estratégias de promoção do desenvolvimento urbano, em especial a de Estruturação Urbana - faz-se necessário investimentos em implantação, retificação, alargamento e ou reformulação da função de vias, que desenvolvem-se no sentido Norte/Sul, de tal forma a constituírem-se em eixos arteriais. Esta estratégia preconiza, ainda, a “descentralização tramada linear”, através de Corredores de Centralidade no sentido Leste/Oeste, com a intenção de aproximar a oferta de diversidade das zonas da cidade consolidadas a leste da 3ª Avenida Perimetral e ao norte da Avenida Bento Gonçalves.”

(RIBEIRO e BIANCHI)

Estas mudanças propostas ainda são notáveis para uma parcela da população tendo em vista que as melhorias viárias não foram acompanhadas de um incentivo ao transporte público e de qualidade, mas sim focados no automóvel particular.

Como um último exemplo que podemos ver em Porto Alegre são as obras da copa de 2014 que ainda estão em andamento e estão cada vez mais caras (FONSECA e FARINA, 2019).

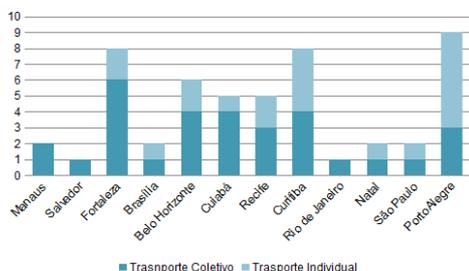


Tabela 1: números de projetos viários

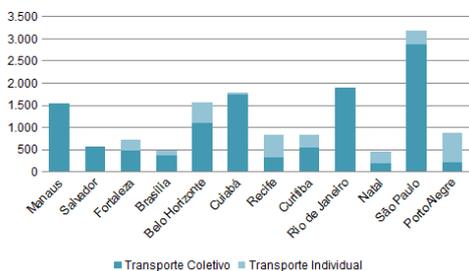


Tabela 2: gastos em projetos viários

Se a cidade cresce vias sendo alargadas por uma crescente demanda forçada de espaço para carros particulares, famílias sendo retiradas de suas casas que serão demolidas para dar mais espaço aos carros OBRAS na Avenida Tronco, em Porto Alegre, dependem da remoção de mais de 60 famílias (G1, 2019). e tendo de ir para outras casas mais longe do centro do que já estavam antes. Junto com as obras da copa ainda surgem alternativas ao carro que nunca saíram do papel como um sistema de BRT e o MetroPoa, isso mostra uma evidente priorização do carro em relação ao transporte coletivo. Numa perspectiva mais recente temos um grande projeto de reestruturação da mobilidade urbana tratando a região metropolitana como uma grande massa a ser interligada com o PITMURB, no qual se propõe a ampliação do sistema de transporte público e uma interligação entre os municípios, infelizmente o projeto não é posto em prática desde 2015.

Seguindo uma linha de revitalização do Centro Histórico, também temos nuances de uma retomada da vida urbana no bairro.

O Projeto Viva o Centro (antigo Programa Viva o Centro), foi instituído em 2006 tendo como objetivo articular as ações realizadas no Centro Histórico objetivando reforçar e qualificar sua atratividade. Atualmente está inserido no Programa Cidade Integrada.
(PMPA)

Além do Viva o Centro, ainda podemos notar grandes projetos urbanos na região, como a revitalização da Orla Moacyr Scliar que busca não apenas ser um ponto de lazer, mas também criar uma conexão com a cidade inteira através de uma face esquecida, a do Guaíba. Ainda nos moldes de revitalização temos um projeto polêmico que é a de reativação do Caís Mauá através de reforma e novos usos de uma área degradada, esses projetos no mostram que a cidade está disposta a uma retomada da vida central. Com os projetos do trecho um da nova orla e a requalificação da Praça Júlio Mesquita podemos constatar a falta que espaço públicos bem cuidados em Porto Alegre fazem falta, com essas reformas os locais agora chegam a receber 60 mil pessoas por fins de semana e eventos internacionais que geram mais deslocamento e uso ainda (CZARNOBAY e SAMPAIO 2019).

Apesar de apresentar projetos de melhorias do transporte coletivo e incentivos ao desuso do carro particular, Porto Alegre e o estado ainda se encontram no mesmo panorama nacional de crescimento do transporte privado. Comparando os dados, vemos que a população cresceu apenas 4% no Rio Grande do Sul enquanto sua frota de carros particulares teve um aumento de 58%, com isso a proporção entre carros e pessoas subiu de 2,62 carros por pessoa para 1,76 de 2008 a 2017 (KERVALLT, 2019).

Se a cidade cresce para fora, isso implica que seu núcleo está mais consolidado, o Centro Histórico possui uma expansão e densificação antiga, de antes da metade do século XIX. Com isso, suas ruas não eram pensadas em tráfego de automóveis, conseqüentemente, muitos de seus prédios antigos não possuem garagem e criaram uma demanda de espaço adjacente para eles após décadas de incentivo ao uso do carro particular. Hoje vemos zonas do centro com edifícios robustos e altos apenas para guardar carros durante o dia, o funcionamento do centro se constitui de certa forma em horários de pico de movimentos nas caixas das ruas seguidos de uma lotação em garagens, logo após outro horário de pico. É bem verdade que Porto Alegre já foi uma cidade referência em transporte alternativos, sua empresa pública em transporte público foi a melhor do país (PMPA) e é aqui que nasce o aeromóvel, mas o que vemos nos últimos tempos é uma mudança de viés de incentivo ao transporte público e coletivo, não somente em Porto Alegre como no Brasil inteiro. Por outro lado, temos um movimento em outros países que vem seguindo o fluxo contrário, por já ter seguido o que fazemos agora. Em outro lugares do mundo vemos um incentivo à diminuição do uso do carro.

O tema deste TCC está atrelado portanto, à diminuição do uso do automóvel privado na área central de Porto Alegre e da resignificação de espaços e prédios anteriormente destinados a este uso. O objeto será elaborar um Plano de Intervenção local

que tratará os temas de mobilidade e uso do solo no Centro Histórico de Porto Alegre.

Porto Alegre conta com uma história rodoviária, no entanto, nas últimas décadas vemos um contra movimento a esse modelo de incentivo ao uso do carro particular, nos próximos itens serão mostrados exemplos e estudos sobre alguns exemplos através dos continentes, iniciativas implantadas em diversas cidades e como Porto Alegre vem tentando mudar esse panorama de mais carros.

INICIATIVAS AO REDOR DO MUNDO:

Apesar do modelo carrocentrista vigente na atualidade, algumas alternativas visando a redução do uso do carro particular e incentivo a outros modais e um trânsito mais seguro e humano vem surgindo, principalmente neste novo milênio.

ESPAÇOS COMPARTILHADOS:

Buscando uma quebra na visão compartimentada de uma via, o que antes era pensado como uma segregação de automóveis, bicicletas e pedestres, agora é tratado como uma espécie de local único com poucos anteparos entre os agentes da rua e uma divisão mais humana com apenas mudanças de piso e alturas e até mesmo menor sinalização de divisão de espaços. Seu fundamento está no baseado no censo comum de quem usa a rua, com menos sinalização os motoristas tem de prestar mais atenção nos pedestres e ciclistas, assim se tornam mais calmos.

Em Londres, Inglaterra, a rua Kensington High foi um estudo de caso após ter seu desenho reconfigurado, em 2006 um estudo mostrou que seus acidentes de trânsito foram reduzidos por quase a metade por ano (de 66 para 34) e os fluxos de pedestre e bicicletas aumentaram, 7% e 30% respectivamente. (GAETE, 2015)

Em Bohme, Alemanha, a prefeitura implantou um projeto em que se livrou das faixas de travessia, sinalizações e semáforos no centro da cidade, o alteração resultou e um trânsito mais fluido com menor velocidade e uma maior comunicação entre motoristas e pedestres, junto com uma maior sensação de segurança para todos. (GAETE, 2015)

Em Seattle, Estados Unidos, a Bell Street Park foi reformada em 2014, além de diminuir a velocidade dos carros e incentivar os pedestres, notou-se um aumento no valor das propriedades após a implementação. (GAETE, 2015)

Em Auckland, Nova Zelândia, a Elliot Street passou pela reforma em 2011 e desde então foi notada uma redução de velocidade dos carros. (GAETE, 2015)

RUAS COMPLETAS:

“Ruas Completas são desenhadas para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte. O conceito tem como base distribuir o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos. Não existe uma solução única de Rua Completa. Todas as melhores alternativas de desenho urbano podem ser incorporadas desde que respondam ao contexto local da área onde se localizam, reflitam a identidade da rua e as prioridades daquela comunidade.”

(WRI, 2017)

Nos estados Unidos, foi criada a The National Complete Streets Coalition com o intuito de incentivar as ruas completas no país, o relatório Measuring Impact of Complete Streets Projects feito pelo New York State Energy Research and Development Authority mostra que com a implementação delas no território nacional:

A contagem de pedestres subiu até 30%.

Acidentes de trânsito foram reduzidos em até 36%.

Acidentes de pedestres caíram até 25% (com um exemplo reduzido a 0 ferimentos) e de ciclistas até 25% (com também um exemplo reduzido a 0)

28,5% dos moradores e 36,5% dos usuários relataram caminhar “muito mais” e “mais” nas ruas.

38,4% dos moradores e 35,8 dos usuários relataram pedalar “muito mais” e “mais” nas ruas.

27,7% dos comerciantes relataram que seus funcionários estavam caminhando “muito mais” ou “mais” e que houve um aumento de 40,4% de clientes que caminhavam “muito mais” ou “mais” para seus estabelecimentos.

44,7% dos comerciantes relataram uma “grande melhora” ou “melhora” na vitalidade comercial nos locais.

25,8% dos comerciantes relataram que suas vendas cresceram “muito mais” ou “mais”.

Numa geral, quando perguntados sobre o que mais gostaram nas mudanças feitas nas vias, as respostas que mais apareceram foram “não desgostou de nada” e que “deveriam fazer mais mudanças”.

PEDÁGIO URBANO:

O pedágio urbano é um sistema de cobrança de tarifas num certo perímetro da cidade, uma alternativa que não apenas desincentiva o uso do carros nessas áreas como também cria mais receita para o município. Há mais de um tipo de cobrança, variando conforme a necessidade da cidade.

Em Londres, Inglaterra, o sistema foi implantado em 2003 e em um ano alcançou a redução de 30% no engarrafamentos. (JORDÃO e SALVO, 2016)

Em Nova York, Estados Unidos, o pedágio urbano passará a ser cobrado na ilha de Manhattan em 2021 e as expectativas são de geração de receita de 1 bilhão de dólares anuais, esse dinheiro será investido nos sistemas de metro e ônibus da ilha. (EFE, 2019)

Em Estocolmo, Noruega, o sistema passou uma fase de testes em 2006 e foi aprovado pela maioria da população no mesmo ano, nesse sistema, há zona de cobrança e o valor varia conforme o horário do dia, em horário de pique, se cobra mais. (LIMA, 2017)

Em Cingapura, o sistema foi implantado em 1975, um dos primeiros, “Hoje, os 5,4 milhões de habitantes usam transporte público em 63% de suas viagens. Deverão usar 75% das vezes até 2030” (MOURA, 2013)

Em Santiago, Chile, o sistema é cobrado nas vias expressas da cidade e varia conforme o tipo de automóvel e horário do dia, ainda podem ser comprados passes diários. (SZASZ, 2017)

SISTEMA DE RODÍZIO:

O rodízio automotivo foi uma solução criada em 1982 na Grécia para diminuição de emissão de carbono gerada pelos carros, o sistema basea-se em delimitar dias para que um grupo de veículos possa ou não circular em uma determinada área urbana. Apesar de ter sido criado com motivações ambientais, alguns dos rodízios implementados hoje busca também combater o tráfego pesado em algumas cidades.

Em Atenas, na Grécia, um sistema de rodízio é restringido para os dias de semana e isenta ônibus, táxis, motocicletas, bicicletas, os veículos alugados e os visitantes com placas de outros países. (PAIS, 2014)

Em São Paulo, Brasil, o sistema funciona para diminuir os engarrafamentos em horário de pico, das 07:00 às 10:00 e das 17:00 às 20:00, sua delimitação é de segunda a sexta com cada dia abrangendo placas que acabem em dois dígitos específicos.

Em Paris, França, um dia experimental foi posto em prática em algumas ocasiões devido ao alto nível de poluição na cidade, junto com o rodízio por placas com finais ímpares e pares, a cidade também incentivou o uso de outros modais ao liberar os sistemas metroviários e de ônibus nesses dias. (PAIS, 2014)

SUPERQUADRAS:

A superquadra é um projeto proposto pela Prefeitura de Barcelona, nele nove quarteirões terão seus sistemas de transporte transformados para testes. A ideia é a de proibir o livre acesso de automóveis não originários (residentes e empresas) daquela região, possibilitando um menor tráfego veicular, associando isso a uma redução na velocidade de 10 km/h as superquadradas pretendem estender as calçadas para dentro das vias e criar novas áreas de lazer e estar.

Uma prosta semelhante foi feita em Gronigen, Holanda, em 1977 com o Plano de Circulação de Tráfego (VCP). O Plano conta com uma proposta específica no centro da sua cidade, ele divide a área em quatro regiões não interligadas pelo uso do

carro particular, através da reorganização de sentidos das vias, essas quatro áreas só podem ser acessadas separadamente pelo anel viário do entorno do centro. A implantação do plano resultou em um aumento no uso de ônibus para o centro da cidade, 17% nos dias de semana e 12% nos fins de semana, a visão geral sobre segurança no centro aumentou 10 pontos percentuais para pedestres e 11 para ciclistas. Estudos mostraram que houve uma redução média de quase 3 decibéis, o que corresponde a uma redução de quase metade na percepção de barulhos, os mesmos estudos mostram uma redução de percepção de odor causado pelo tráfego sentida pelos moradores, de 37% para 27% para pedestres e 57% para 38% entre ciclistas, para visitantes da região, a percepção caiu de 43% para 24%.

BANIMENTO DE CARROS:

O banimento de automóveis atua de formas diversas em diferentes países e cidades, mas seu intuito comum é diminuir as emissões de poluentes e os engarrafamentos nos perímetros urbanos.

Em Berlim, Alemanha, foi criada a Umweltzone (Zona Ambiental) em 2008, nessa zona, é obrigatório o uso de um selo no carro que mostre que ele é um automóvel que não supera a emissão de gases aceitável por lei, que não tiver o adesivo, paga multa.

Na Itália, algumas cidades criaram Zonas de Tráfego Limitado (ZTL), onde a circulação de automóveis é restringida a moradores, trabalhadores e veículos hoteleiros e turísticos dessas zonas.

Em Medellín, Colômbia, o sistema é regulado a cada dois dias, limitando o uso dos carros conforme a terminação ímpar ou par da placa do carro.

REDUÇÃO DE VELOCIDADES:

Na Austrália, foram reduzidas as velocidades em vias de 60km/h para 50km/h e foi notado uma redução de 40% nas fatalidades em acidentes de trânsito. (MENDONÇA e OLIVEIRA, 2016)

Em Nova York, Estados Unidos, a prefeitura delimitou a 40km/h sua velocidade máxima, com isso, o número de mortos em acidentes de trânsito foi reduzido em 30% nos primeiros quatro anos, ao passo que a receita gerada por multas de velocidade aumentou em 40%. (ELTZ, 2018)

Em Londres, Inglaterra, as ruas tiveram uma redução para 20mph (32km/h) em 300 km, o objetivo era gerar mais segurança nas ruas da cidade em reduzir em 50% os acidentes fatais em suas vias, isso foi alcançado em apenas 5.

Em Roma, Itália, o limite de velocidade passou de 50km/h com zonas em que a máxima é 30km/h, nos últimos 10 anos a cidade conseguiu reduzir as mortes por acidentes de trânsito em 38%. (MENDONÇA e OLIVEIRA, 2016)

Em Buenos Aires, Argentina, um sistema de diferenciação de velocidades limites foi adotado conforme o veículo e o local a ser transitado. (MENDONÇA e OLIVEIRA, 2016)

Em São Paulo, Brasil, as velocidades máximas foram reduzidas de 90 km/h para 70 km/h na pista expressa, e de 70 km/h para 60km/h na pista central e 50 km/h na pista local. Isso gerou uma queda de 37,5% nos acidentes com mortos ou

feridos em 1 ano. (G1, 2016)

INICIATIVAS EM PORTO ALEGRE:

Apesar do sucateamento dos meios de transporte coletivo e das obras viárias visando dar mais espaço ao carro particular, a cidade de Porto Alegre tem propostas e implementações de ideias que buscam ir na contramão do carrocentrismo.

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO:

Desde de 2011 a empresa CatSul vem fazendo o traslado entre as cidades de Porto Alegre e Guaíba através do Rio Guaíba, uma alternativa mais rápida e barata para as viagens do que ir por estradas.

RESTRIÇÃO DOS CARROS NO CENTRO:

O projeto de lei 203/2013 do Vereador Marcelo Sgarbossa propõe que uma



área de 30 quarteirões no Centro Histórico em que o automóvel terá seu uso restrito. Entretanto, a restrição não se aplicará a veículos de moradores residentes na área; ao transporte coletivo e de lotação; ao transporte escolar; a táxis; a viaturas da polícia, de bombeiros e ambulâncias de serviços de emergência e de atendimento médico; guinchos; e serviços de correios e outros serviços essenciais.

RESTRIÇÃO DOS CARROS ESPORÁDICA:

A avenida Edvaldo Pereira Paiva é uma via que foi recentemente duplicada na beira do Rio Guaíba, seu uso, contudo, não se restringe apenas aos fluxos de veículos, desde 2015 a avenida é bloqueada para automóveis em um dos sentidos das 07:00 às 20:00 em sábados, domingos e feriados para que a população pratique esportes e use a área para lazer.

REUTILIZAÇÃO DE GARAGENS:

Algumas medidas já foram tomadas em Porto Alegre para a readequação de edifícios garagens ou estacionamentos. O bar Céu Bar + Arte é um estabelecimento que expandiu sua área através do desligamento de função do seu estacionamento rotativo recentemente. Em 2015 o IFRS Campus Centro comprou um edifício garagem anexo a sua sede e o remodelou para criação de novas salas de aulas.

RUAS COMPLETAS:

A Empresa Pública de Transportes e Circulação implementou em 2019 a primeira rua completa no município, a Rua João Alfredo teve seu projeto discutido entre os agentes públicos e conta com ilhas de pedestres, ciclorrotas e velocidade máxima de 30km/h.

FAIXAS EXCLUSIVAS:

Desde 2013 a cidade tem implantado faixas exclusivas destinadas a ônibus, lotações e bicicletas para facilitar a circulação dos transportes coletivos, diminuindo seus tempos de viagens. As faixas funcionam conforme o horário do dia, das 06:00 às 09:00 e das 16:00 às 20:00.

REURBANIZAÇÃO DO CENTRO:

A prefeitura busca reurbanizar um quadrilátero do Centro Histórico que abrange 8 vias para torná-las mais seguras e prioritárias para o pedestre, segundo o secretário interino de Infraestrutura e Mobilidade, Marcelo Gazen, a iniciativa busca “devolver ao Centro o status de ponto turístico que tinha no passado. Torná-lo mais agradável, seguro e acessível, aumentando as atrações turísticas, comerciais e de serviços”. (VARGAS, 2019).

PARKLETS:

Desde de 2011 a cidade tem decretado o uso de parklets, a iniciativa busca retirar vagas de carros nas vias para criação de novos espaços para lazer e comércio.

2-ANÁLISES DO REFERENTES AO TERRENO:

Nesta etapa o terreno será estudado e serão apresentadas condicionantes ao projeto em termos de usos do solo, atividades e animação urbana; aspectos morfológicos, funcionais e dimensionais do espaço construído, espaços abertos, sistemas setoriais de transporte público e infraestrutura; delimitação geográfica básica da área, a funcionalidade.

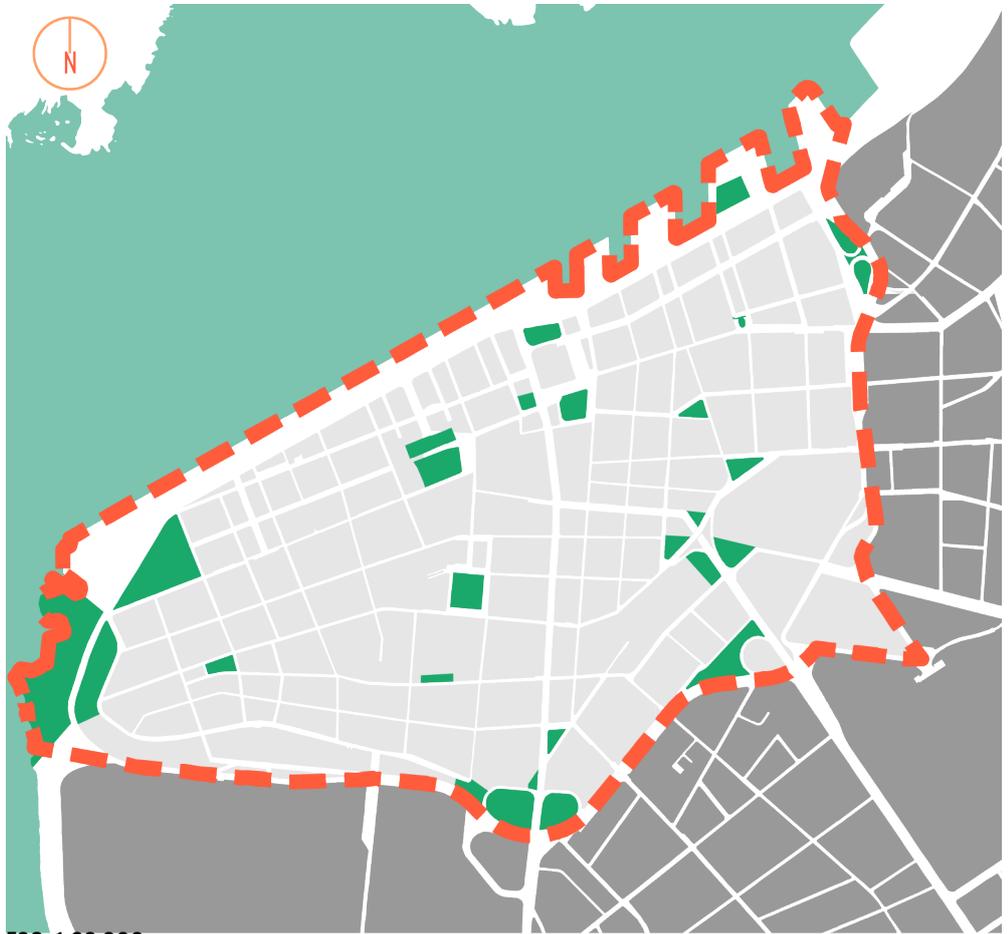
MAPAS DE ANÁLISE:

LOCALIZAÇÃO:



DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO:

A área de trabalho escolhida foi o bairro Centro Histórico, delimitado ao sul pela Avenida Loureiro da Silva e a Rua Engenheiro Luiz Englert, à leste pela Avenida Paulo Gama e a Rua da Conceição, e ao norte e oeste pela interface com o Rio Guaíba.



ESC. 1:20.000

DELIMITAÇÃO DO TERRENO
ENTORNO

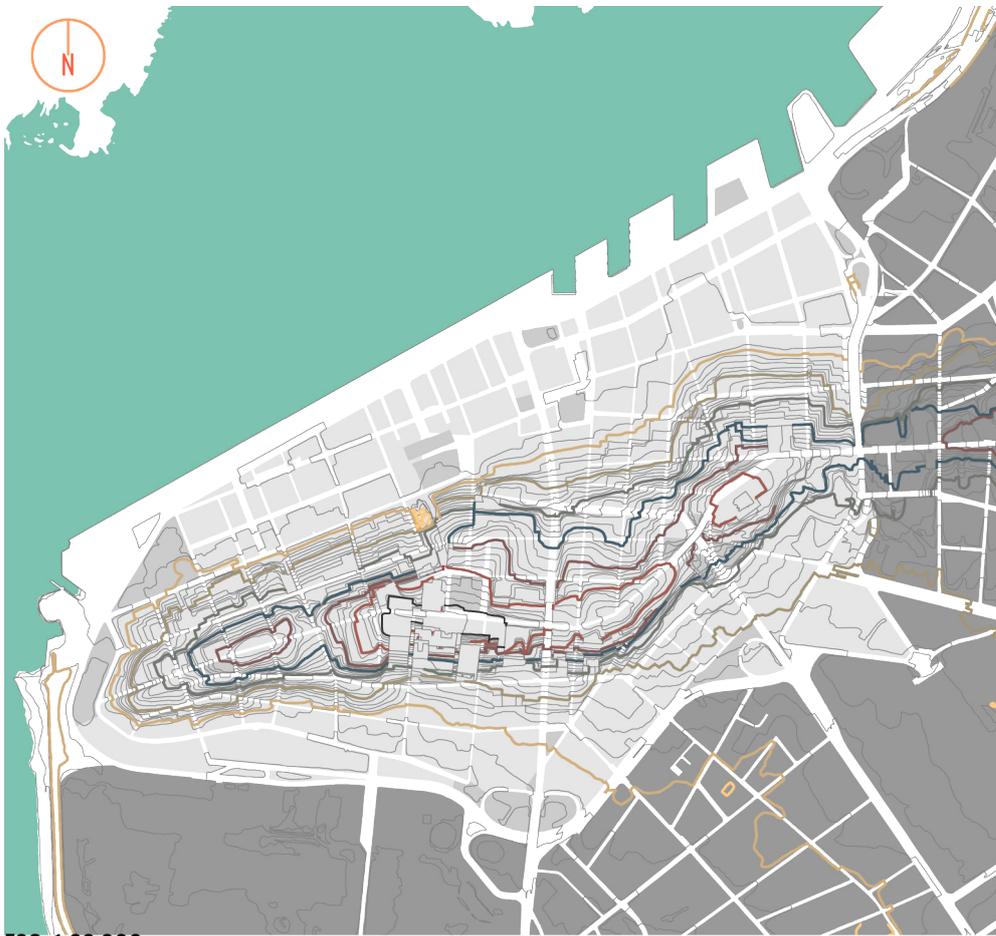
MORFOLOGIA:

O bairro conta com uma alta densificação, com edifícios com pouco recuo entre eles e a área pública e com poucos espaços no edificados.



ESC. 1:20.000

EDIFICAÇÕES DO TERRENO DE TRABALHO
EDIFICAÇÕES DO ENTORNO

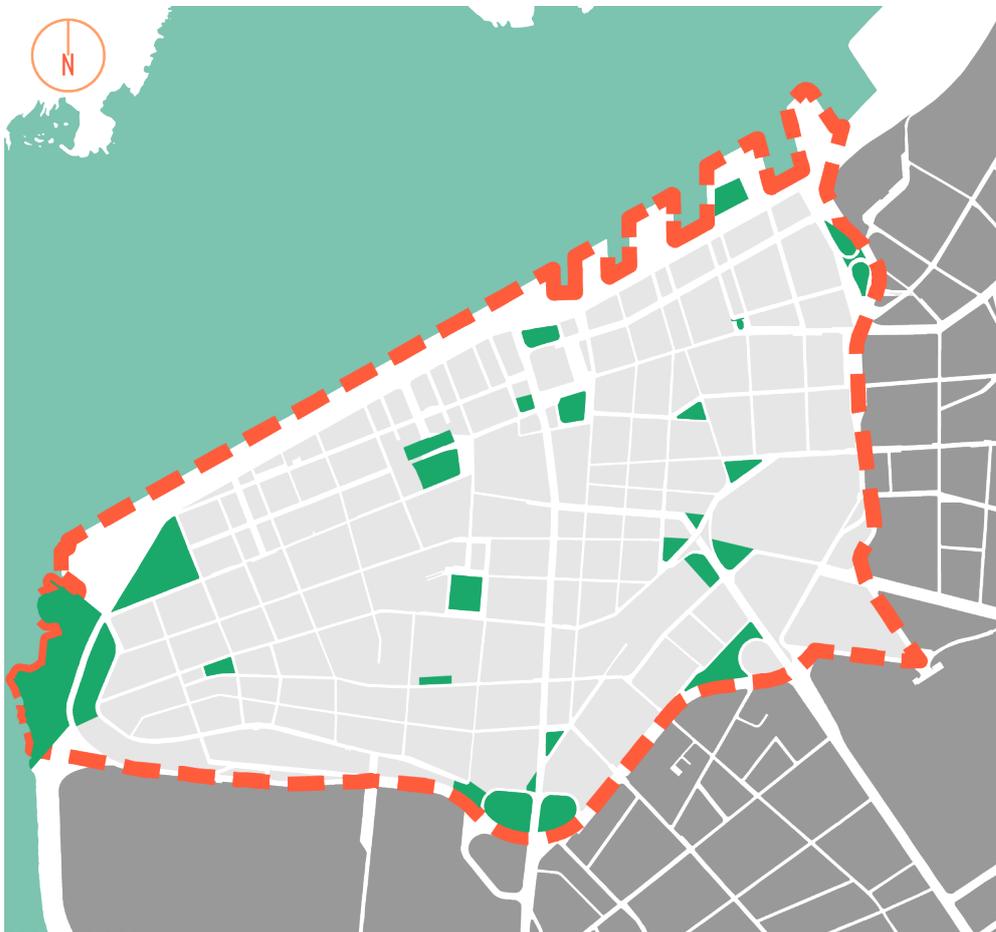


ESC. 1:20.000

LINHA DE 35m LINHA DE 30m LINHA DE 25m LINHA DE 20m
 LINHA DE 15m LINHA DE 10m LINHA DE 5m LINHAS INTERMEDIÁRIAS

ALTIMETRIA:

A área de trabalho tem sua declividade guiada por um morro localizado na sua parte centro-sul, com alturas não maiores do que 40m em relação ao nível do mar. A declividade se mostra ingrime em certas partes, o que moldou a forma com que a área foi adensada e transformada ao longo dos anos.



ESC. 1:20.000

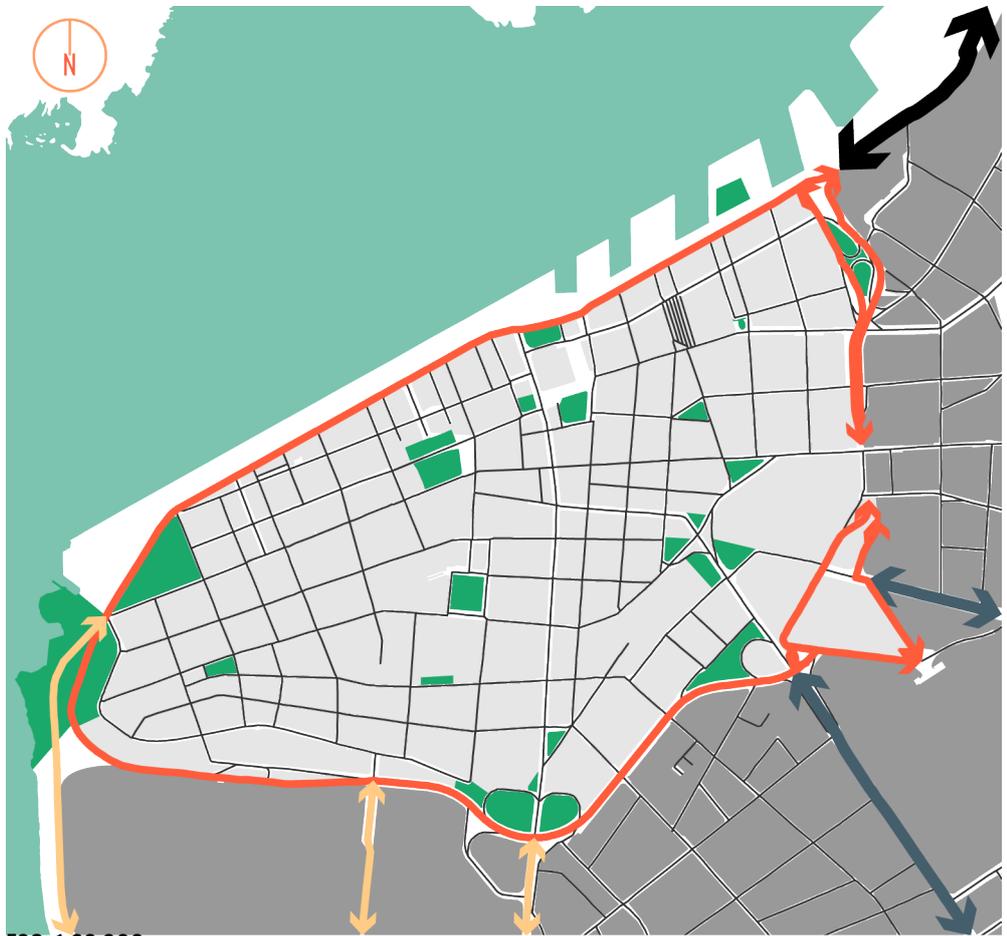
PRAÇAS E PARQUES
 DELIMITAÇÃO DO TERRENO

PRAÇAS E PARQUES:

O bairro conta com 26 praças e parques públicos.

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS:

O 2º PDDUA de Porto Alegre classifica as vias que circunda o perímetro de estudo como arteriais de segundo nível compondo a primeira perimetral, classifica como vias arteriais de primeiro nível as avenidas radiais João Pessoa e Osvaldo Aranha, classifica como vias arteriais de segundo nível também as avenidas Borges de Medeiros, Edvaldo Pereira Paiva e Augusto de carvalho, e classifica como via de transição a Avenida da Legalidade.



ESC. 1:20.000

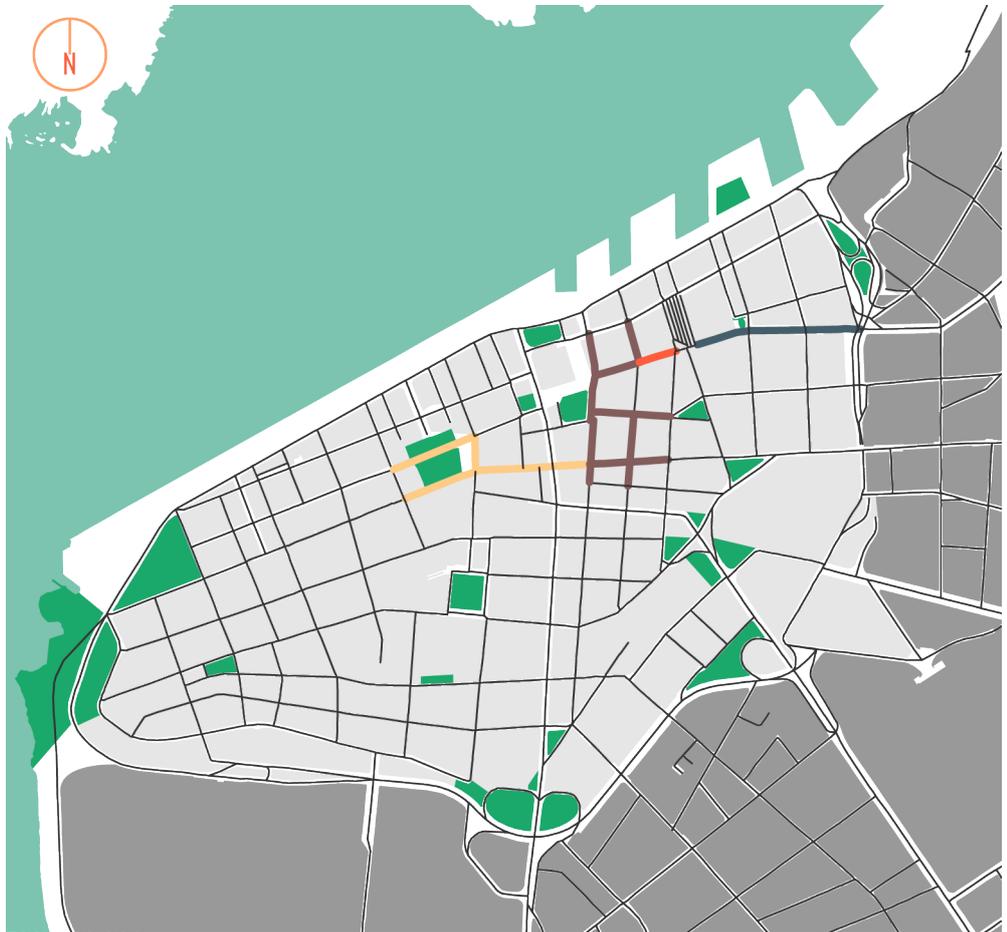
VIA ARTERIAL DE 1º NÍVEL VIA ARTERIAL DE 2º NÍVEL (PRIMEIRA PERIMETRAL)

VIA ARTERIAL DE 2º NÍVEL VIA DE TRANSIÇÃO

ADPTADO DO ANEXO 9.3 DO 2º PDDUA DE PORTO ALEGRE

RESTRIÇÃO DE AUTOMÓVEIS:

O bairro conta com vias que restringem o acesso e circulação de alguns tipos de automóveis, o mapa mostra quais são e quais os modais permitidos nelas.

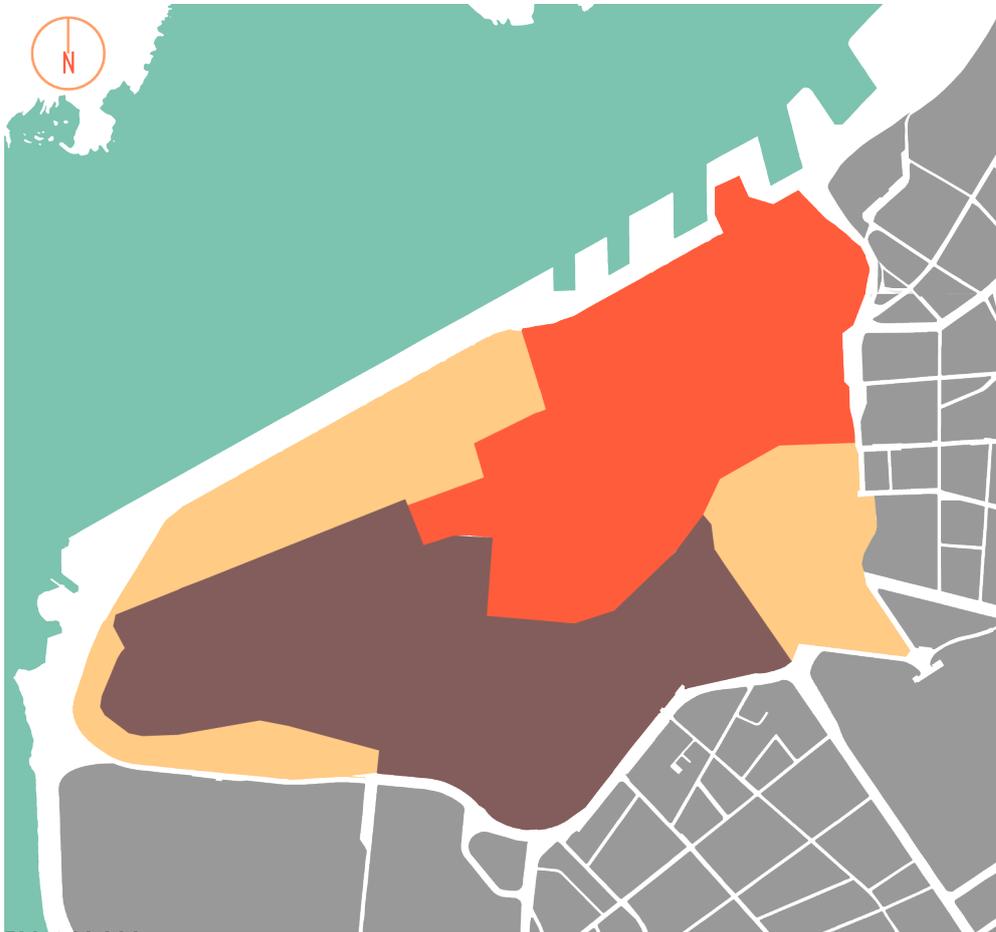


ESC. 1:20.000

VIAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS VIAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES

VIAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS TAXIS E LOTAGÕES

VIAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS. TAXIS E LOTAGÕES DURANTE O DIA

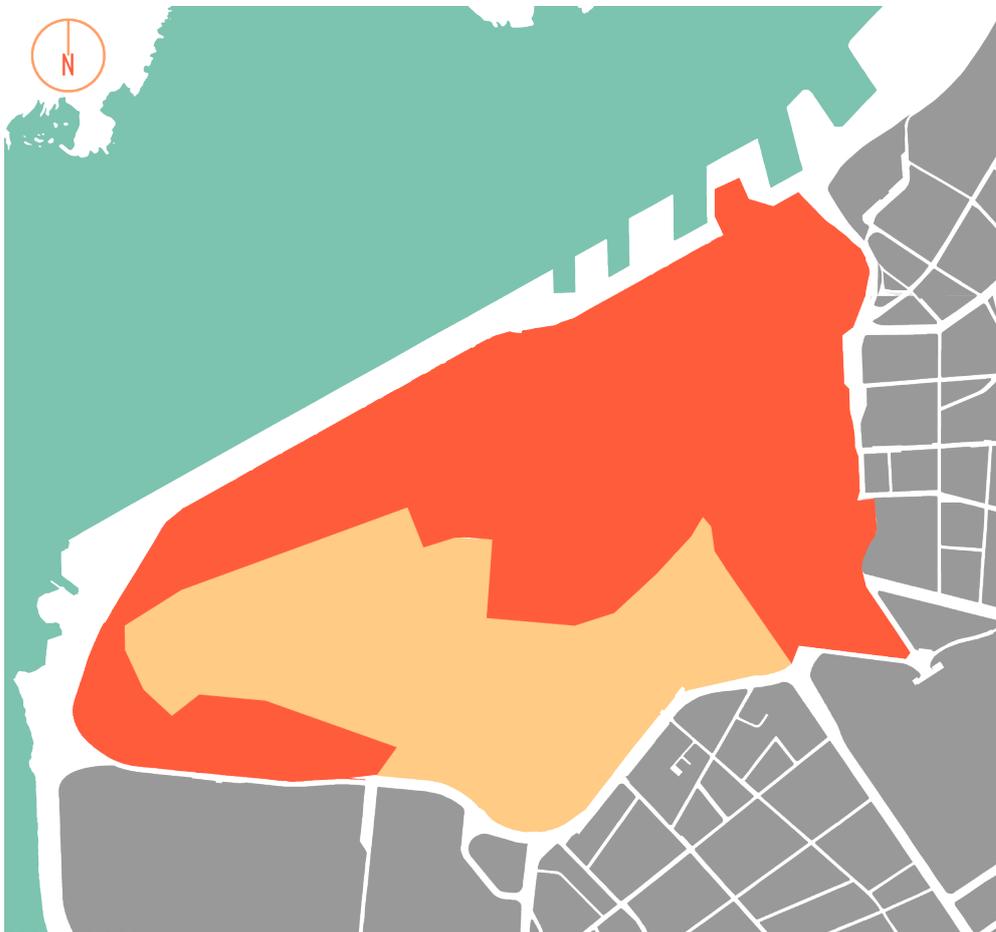


ZONAS DE ATIVIDADES:

Segundo o relatório viva o centro, o bairro tem zonas de atividades que diferem entre comércio e serviço, institucional e cultural lazer e turismo e a zona residencial.

ESC. 1:20.000

INSTITUCIONAL E CULTURA LAZER E TURISMO COMÉRCIO E SERVIÇO RESIDENCIAL
ADPTADO DE SÍNTESE DO PLANO ESTRATÉGICO REABILITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE (SPM)



ZONAS DE USO:

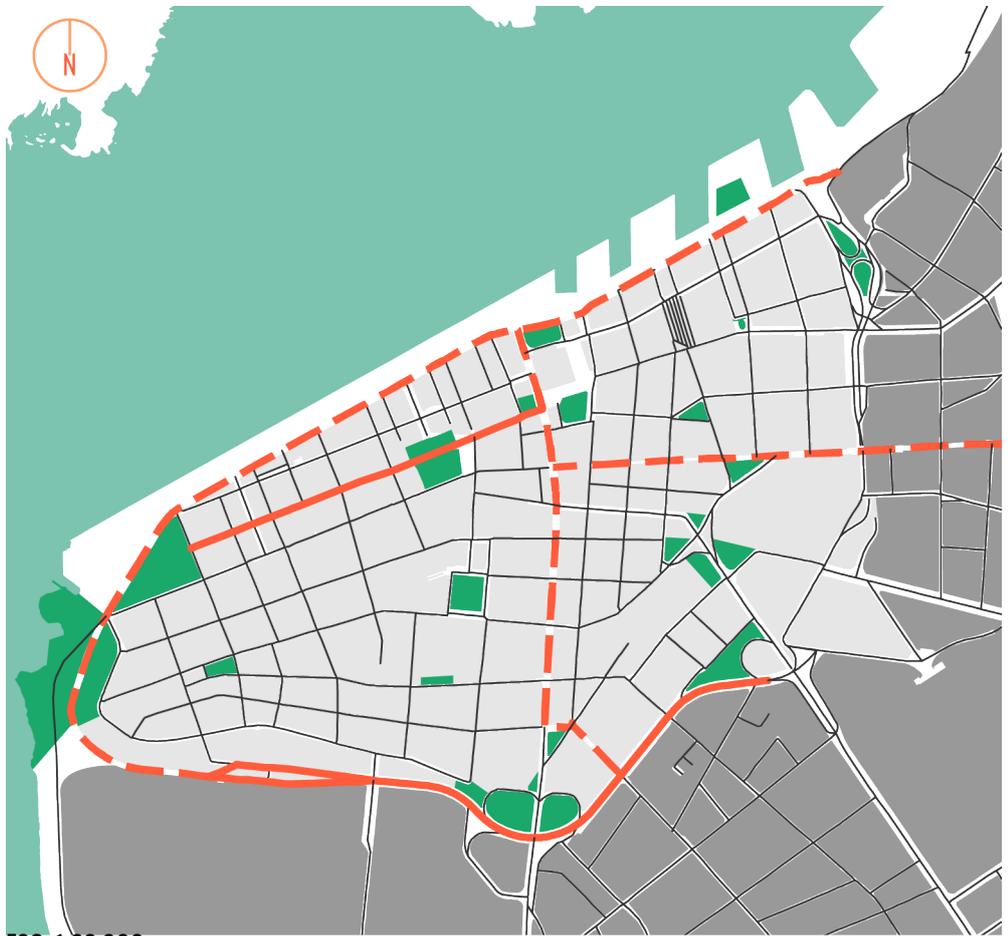
O relatório também delimita zonas de uso, a zona de uso local (predominantemente residencial) e a zona de uso regional que é um polo de atração das regiões adjacentes (bairros e cidades).

ESC. 1:20.000

ÁREA DE USO LOCAL ÁREA DE USO REGIONAL
ADPTADO DE SÍNTESE DO PLANO ESTRATÉGICO REABILITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE (SPM)

PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO:

O mapa mostra as ciclovias já implantadas que constam no PDCI e as que devem ser implantadas segundo ele.



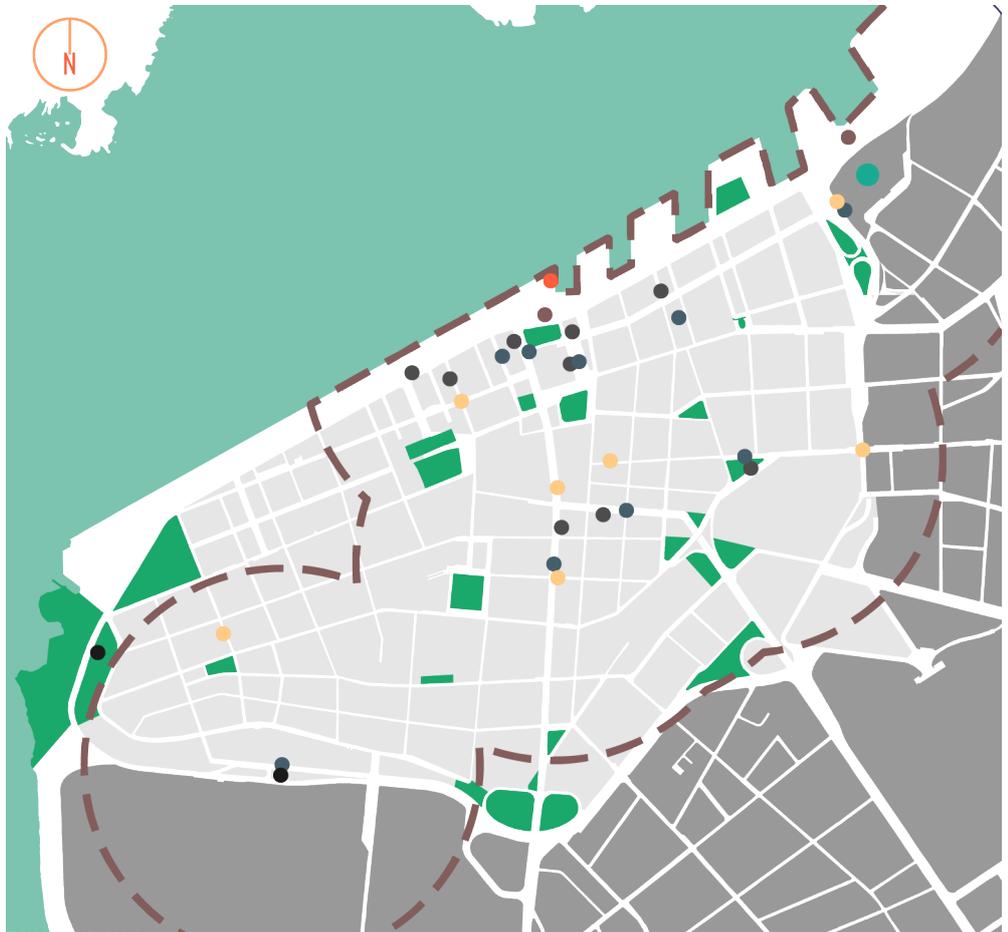
ESC. 1:20.000

CICLOVIAS IMPLANTADAS

— CICLOVIAS PROPOSTAS NO PDCI

TRANSPORTES COLETIVOS E NÃO PRIVADOS:

O Centro Histórico reúne todos os modais ainda em uso da cidade e é o ponto de partida e/ou chegada da maioria deles, nesse mapa estão marcados terminais e pontos desses modais assim como uma zona de abrangência geral desses modais num raio de 500m.

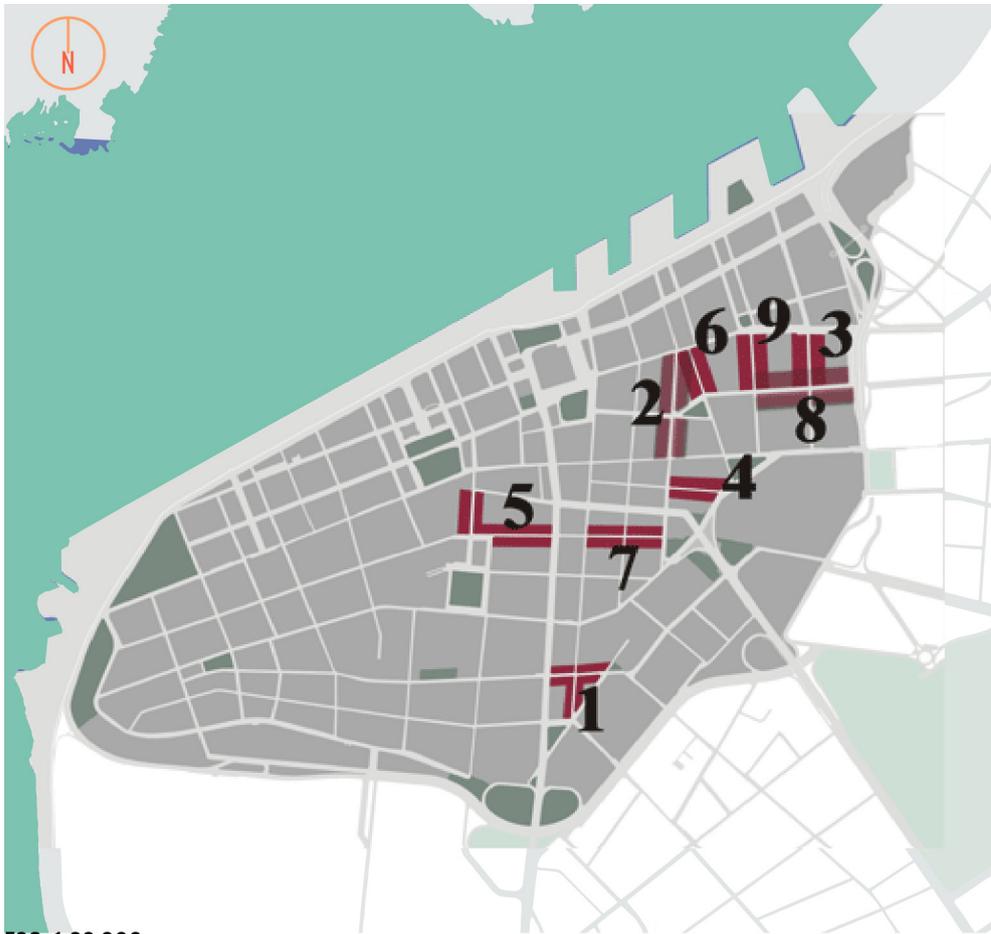


ESC. 1:20.000

TERMINAL CATAMARÃ TERMINAIS DE ÔNIBUS PARADAS AEROMÓVEL

PONTOS DE TAXI RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE PARADAS TREMSURB

TERMINAIS DE LOTACÃO — RAIOS DE 500m DOS TERMINAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO

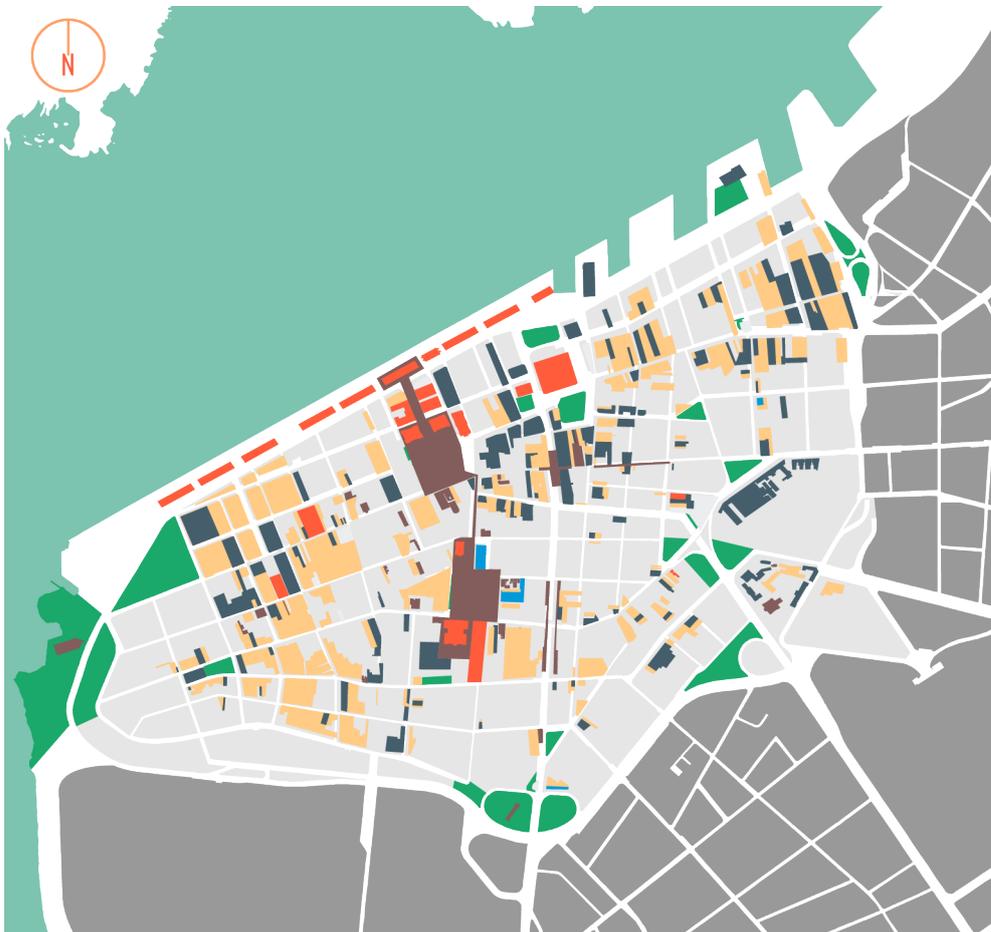


ESC. 1:20.000
RETIRADO DO PROGRAMA VIVA O CENTRO

COMÉRCIO ESPECIALIZADO:

O Projeto Viva o Centro lista os comércios especializados do bairro:

- 1-Antiquários
- 2-Eletrrodomésticos
- 3-Instrumentos Musicais
- 4-Instrumentos Odontológicos
- 5-Livrarias e sebos
- 6-Material para artesanato
- 7-Produtos Cosméticos
- 8-Produtos Eletrônicos
- 9-Tecidos e Armarinhos



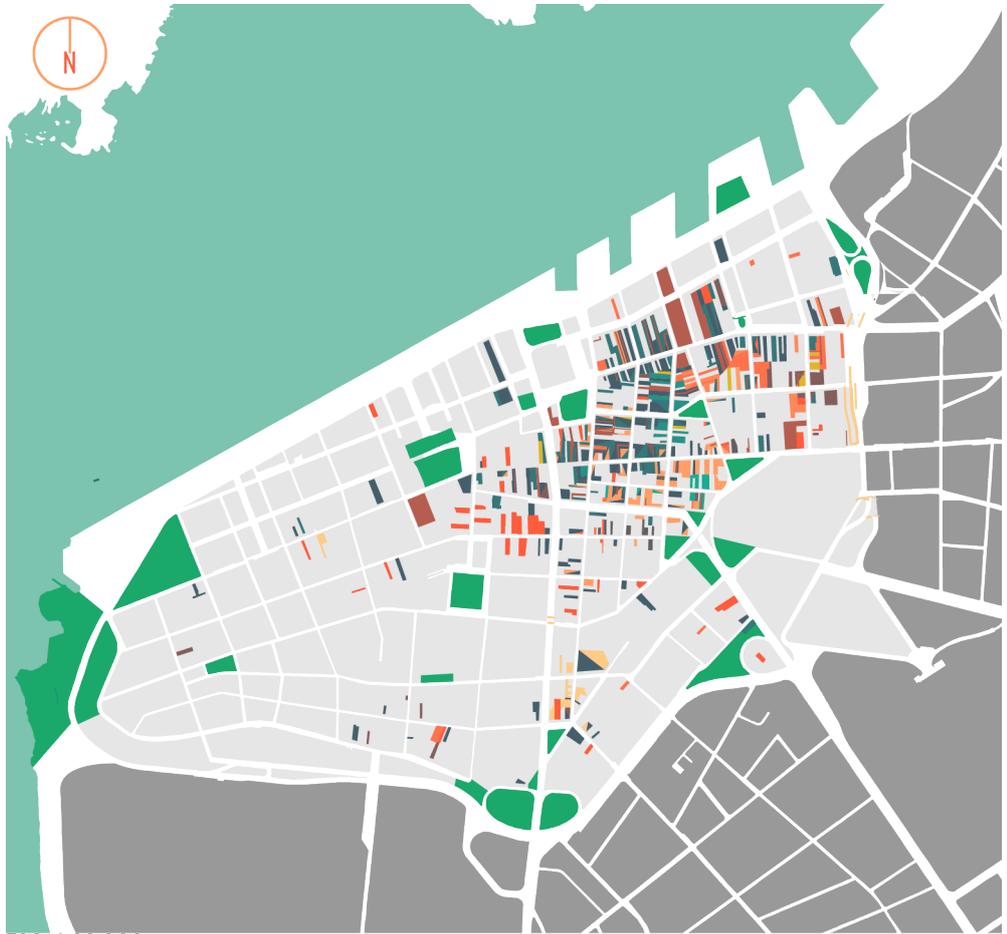
ESC. 1:20.000
BENS TOMBADOS SÍTIO HISTÓRICO TOMBADO - IPHAN
INVENTARIADOS DE ESTRUTURAÇÃO INVENTARIADOS DE COMPATIBILIZAÇÃO
ADPTADO DE RELATÓRIO VIVA O CENTRO

PATRIMÔNIO TOMBADO:

O Projeto Viva o Centro lista os bens tombados no Centro Histórico.

COMÉRCIOS E SERVIÇOS:

O relatório lista os comércios e serviços no bairro, pode-se notar a concentração maior no quadrando nordeste do Centro Histórico.

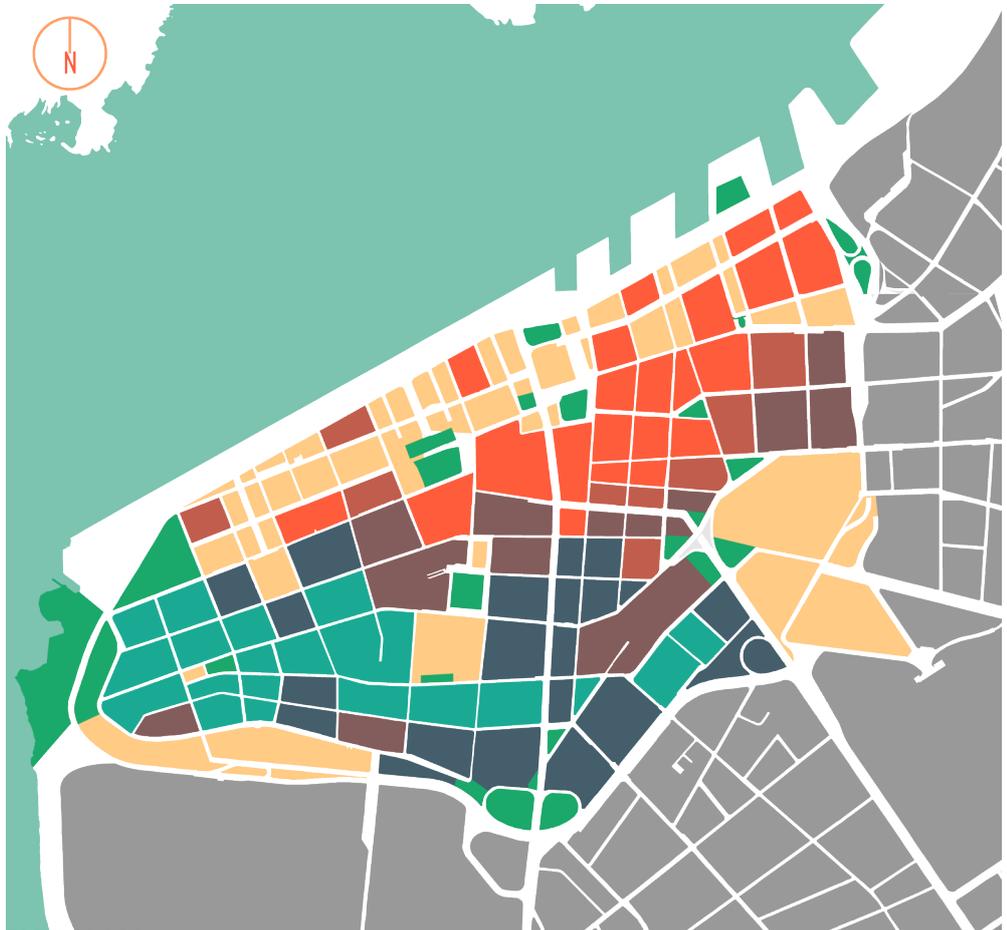


ESC. 1:20.000

ARTIGOS ODONTOLÓGICOS ELETRODOMÉSTICOS COURO E CALÇADOS VESTUÁRIO
COSMÉTICOS ELETRÔNICOS E INFORMÁTICA CENTROS COMERCIAIS E SHOPPINGS LIVRARIAS E SEBOS
AVIAMENTOS E TECIDOS ARTESANATO ÓTICAS ANTIQUÁRIOS ADPTADO DE RELATÓRIO VIVA O CENTRO

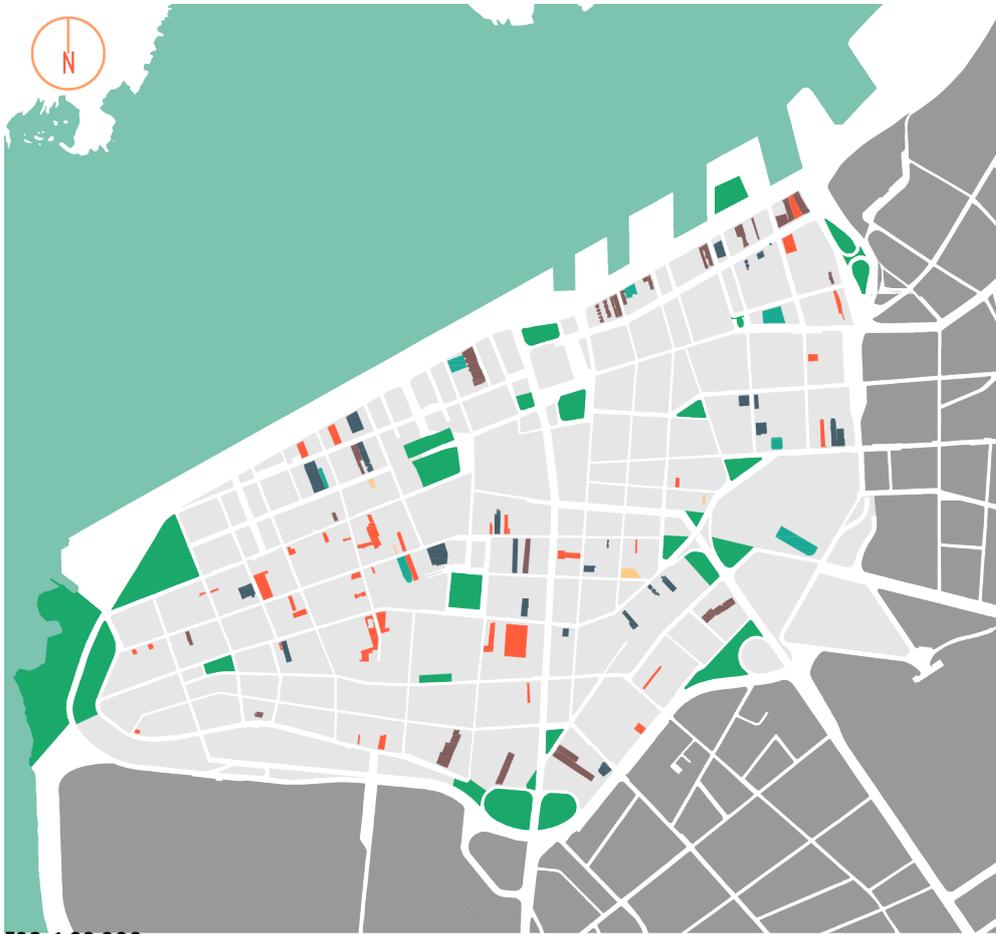
PROPORÇÃO DE ÁREA RESIDENCIAL E COMERCIAL:

O relatório mostra a proporção por quadras entre residências e comércio, variando em porcentagens de 20 pontos.



ESC. 1:20.000

0% 0%-20% 20%-40% 40%-60% 60-80% 80%-100%
ADPTADO DE SÍNTESE DO PLANO ESTRATÉGICO REABILITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE (SPM)



ESC. 1:20.000

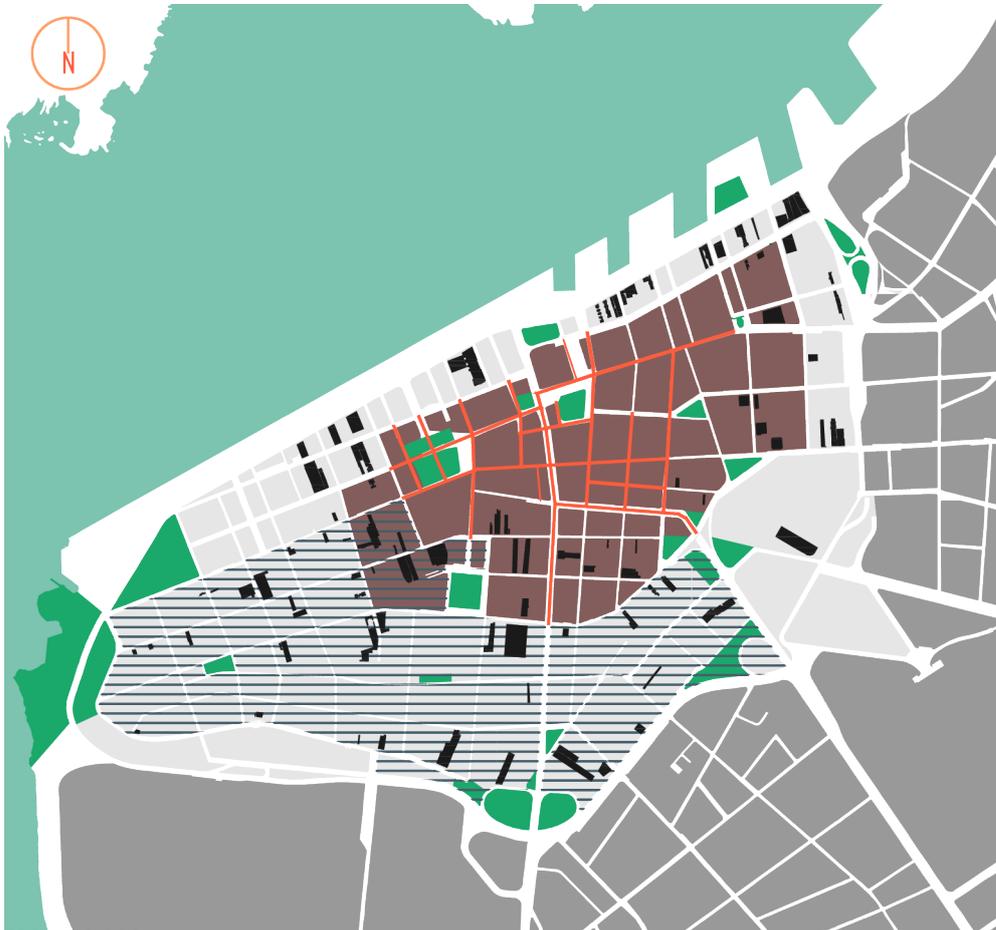
ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO ESTACIONAMENTO EM TERRENO VAZIO

ESTACIONAMENTO TÉRREO EDIFICADO

ESTACIONAMENTO DE 2-10 ANDARES ESTACIONAMENTO COM MAIS DE 10 ANDARES

INSTITUIÇÕES DE ENSINO:

O mapa marca as instituições de ensino dentro do bairro e qual a origem de gestão de cada.



ESC. 1:20.000

ESTACIONAMENTOS ZONA DE CONSTRUÇÃO FACULTATIVA DE GARAGENS

VIAS COM PROIBIÇÃO DE ACESSO A GARAGENS ≡ ZONA RESIDENCIAL

ADPTADO DO ANEXO 10.2 DO 2º PDDUA DE PORTO ALEGRE

PONTOS CULTURAIS:

O mapa mostra os pontos culturais que ficam no bairro e uma zona de abrangência geral criada a partir de um raio 500m de cada ponto. O mapa também mostra a relação entre esses pontos e a área residencial do bairro, nota-se que a maioria está fora dessa zona e com uma condicionante de locomoção da crista do morro do bairro.

ESTACIONAMENTOS NO CENTRO HISTÓRICO:

Segundo levantamento, o centro conta com 107 estacionamentos abertos ao público geral, isto é, estacionamentos privados rotativos mensalistas e por hora que podem ser usados por qualquer motorista. Esses estacionamentos variam de andares, de 1 a 16 e foram divididos em 4 grupos:

1-Estacionamentos subterrâneos que não poderão ser modificados pois estão sob edificação. Ocupam aproximadamente 1.591 m².

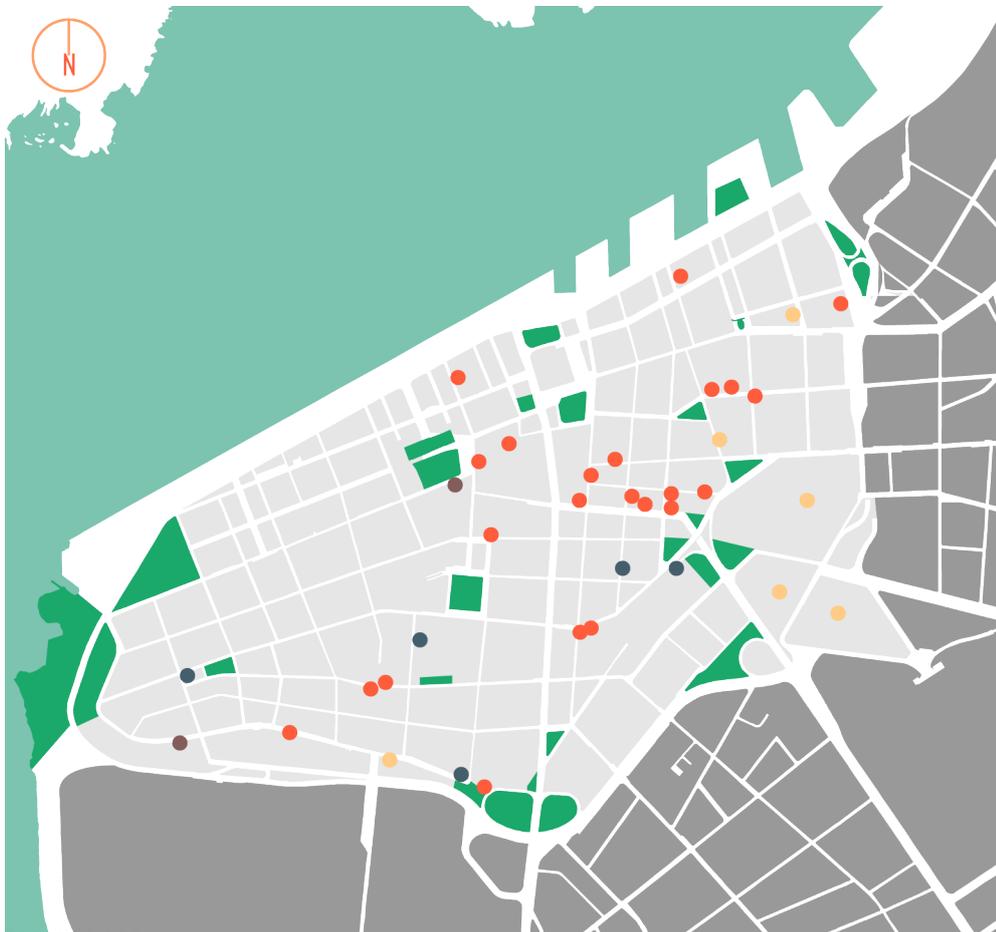
2-Estacionamentos a céu aberto, com possibilidade de futura edificação ou uso irrestrito sem uma nova construção. Ocupam aproximadamente 27.197 m².

3- Estacionamentos térreos com cobertura que poderão ser modificados conforme o uso a ser implantado. Ocupam aproximadamente 23.143 m².

4-Edifícios garagens que poderam ter seu uso alterado. Ocupam aproximadamente 222.131m².

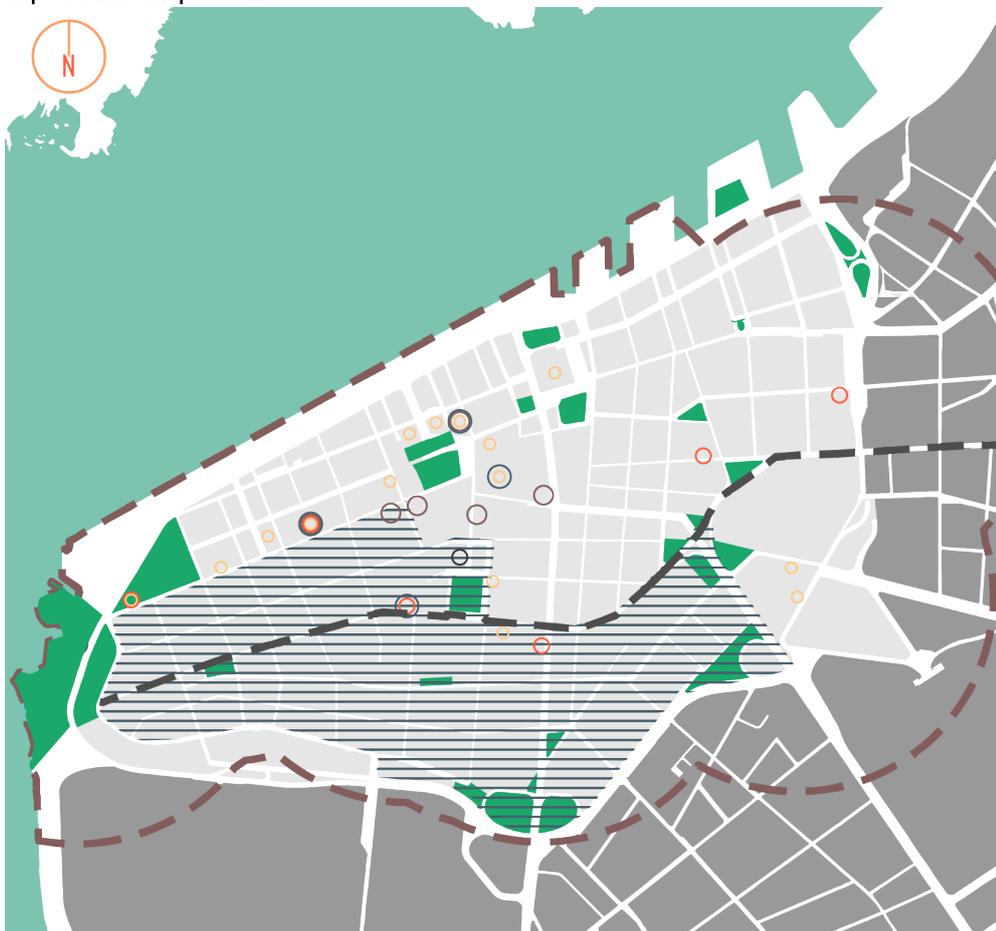
RESTRIÇÃO A GARAGENS:

O 2º PDDUA delimita uma área no bairro em que não há obrigatoriedade de uma edificação ter garagem e vias onde há a proibição de acesso a garagens. O mapa mostra a relação dessa área e vias com a zona residencial e os estacionamentos levantado.



ESC. 1:20.000

INSTITUIÇÃO PRIVADA INSTITUIÇÃO FEDERAL
INSTITUIÇÃO ESTADUAL INSTITUIÇÃO MUNICIPAL
<http://www.observapoa.com.br/>



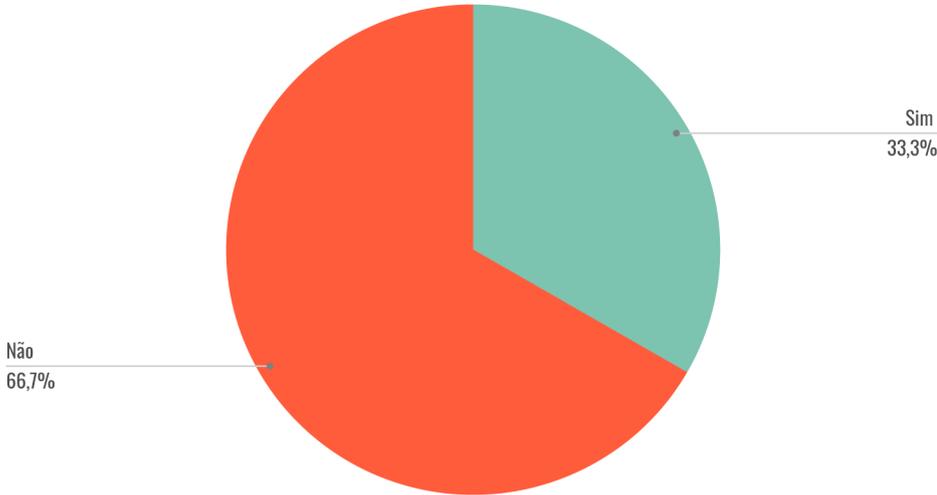
ESC. 1:20.000

MUSEUS TEATROS CINEMAS CENTROS CULTURAIS
— RAIO DE 500m DOS PONTOS CULTURAIS — CRISTA DO MORRO
≡ ÁREA RESIDENCIAL

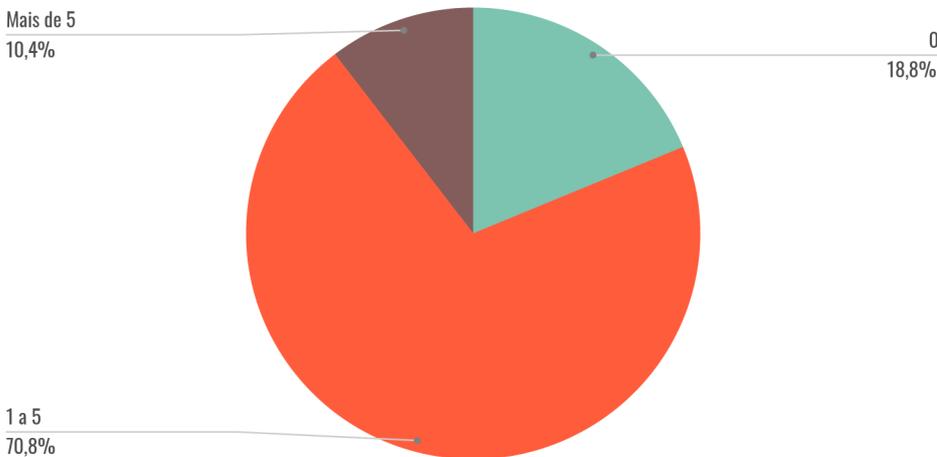
DADOS CENSITÁRIOS:

O bairro conta com uma população 39.154 habitantes, representando 2,78% da população do município, desses 39.154, 35.265 (90,07%) se declara branca e 3.438 (8,78%) se declara negra, 17.650 (45,08%) é do sexo masculino e 21.504 (54,92%) é do sexo feminino, 47,81% dos domicílios tem sua responsabilidade gerida por homens e 52,72% é gerida por mulheres (neste quesito houve uma troca de 3,08 pontos percentuais de homens para mulheres, sendo agora as mulheres maioria em gestão de lar), o rendimento médio dos responsáveis pelos domicílios caiu 49,73% (de 12,79 para 6,43 salários mínimos) de 2000 para 2010 enquanto o salário mínimo aumentou 237,74% (de R\$ 151,00 para R\$ 510,00). (IBGE,2010)

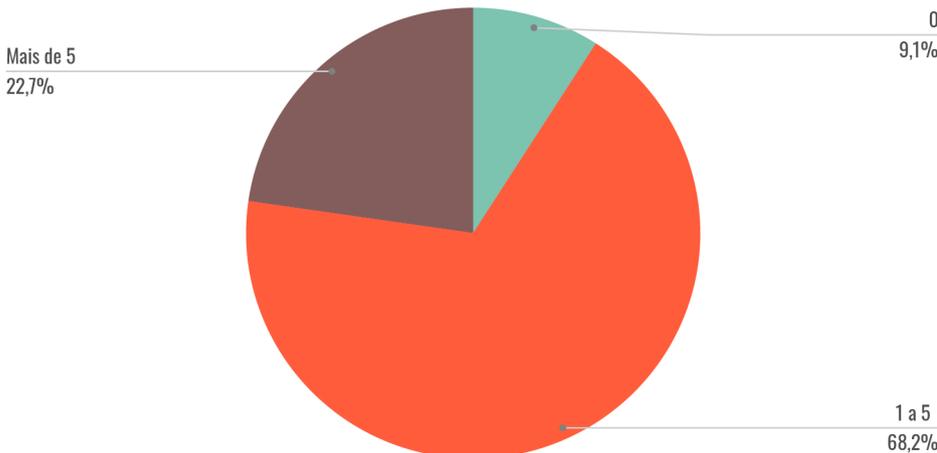
Você mora no Centro Histórico?



Quantas vezes por semana você vai ao Centro Histórico?



Quantas vezes por semana você sai do Centro Histórico?



QUESTIONÁRIO:

Visando um maior entendimento das necessidades atuais da área do Centro Histórico através dos residentes e usuários, foi criado um questionário virtual.

ONDE MORA:

As perguntas aqui buscavam entender onde quem respondeu o questionário mora. Constatou-se que a maioria do público mora na cidade de Porto Alegre, dos que moram, dois terços moram fora do bairro de estudo.

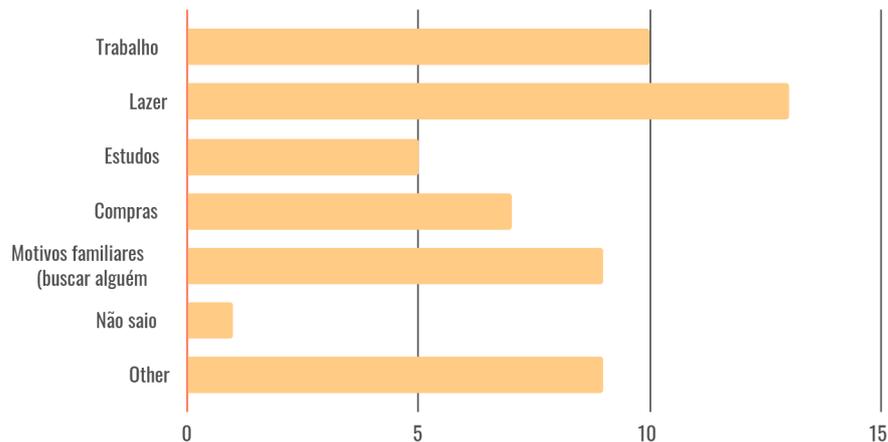
QUANDO SAI OU VAI AO CENTRO:

Para entender a relação do bairro com o resto da cidade, perguntou-se quantas vezes quem não mora no bairro vai ao bairro, para quem mora no bairro, perguntou-se quantas vezes sai do centro. Com as respostas pode-se notar que as interações de saída e entrada do bairro estão associadas à dias da semana, já que em ambos casos a maioria das respostas foi de que saia do bairro ou ia a ele de 1 a 5 vezes por semana.

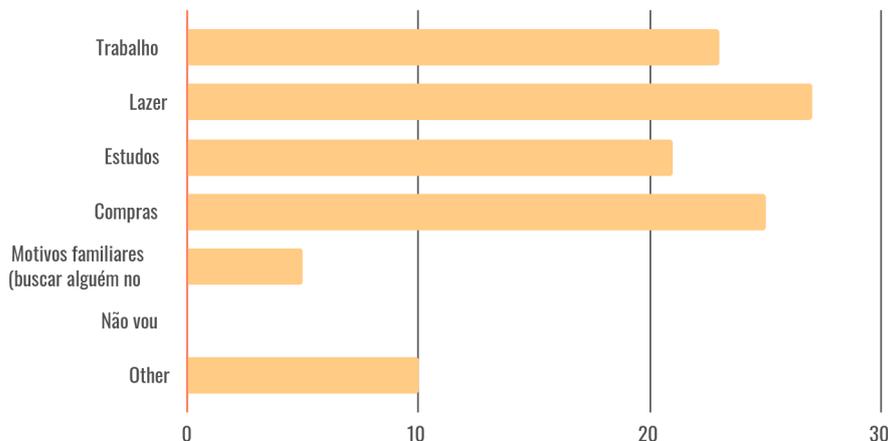
PORQUE SAI OU VAI AO CENTRO:

Para entender os motivos da interação com o bairro, perguntou-se o porquê de sair do bairro ou de se ir a ele. Constatou-se que para quem vai os principais motivos são lazer, compras, trabalho e estudos, em ordem; para quem mora no Centro Histórico, os principais motivos para sair são semelhantes, lazer, trabalho, motivos familiares, compras e estudo, também em ordem.

Porque você sai do centro histórico?



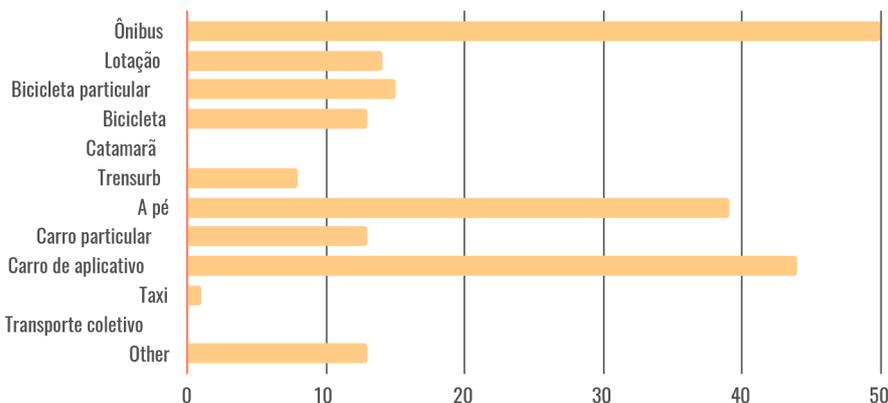
Porque você vai ao centro histórico?



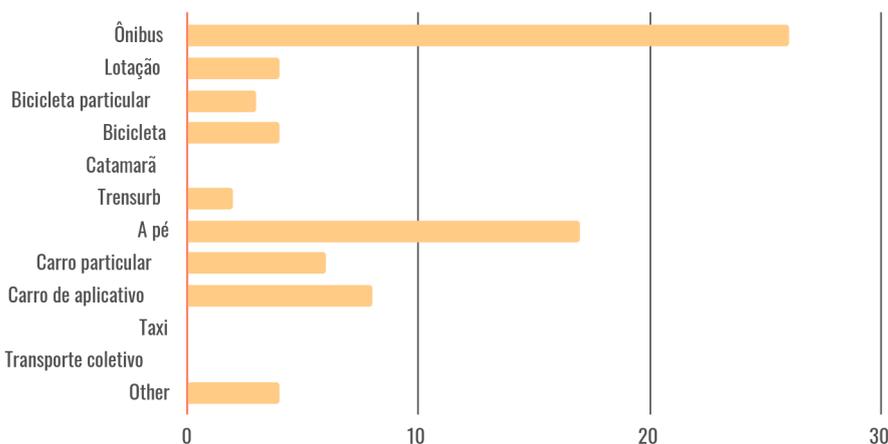
COMO SAI OU VAI AO CENTRO:

Aqui buscou-se entender as interações de modais viários de saída e entrada no bairro. Foi constatado que o maior uso foi o de ônibus seguido de carros de aplicativo, em compração, o carro particular figura nas últimas posições das respostas. Isso mostra que para o universo do questionário, o carro particular não é uma das melhores opções de locomoção de saída ou ida ao Centro Histórico. O ônibus também figura como o mais usado pelo público.

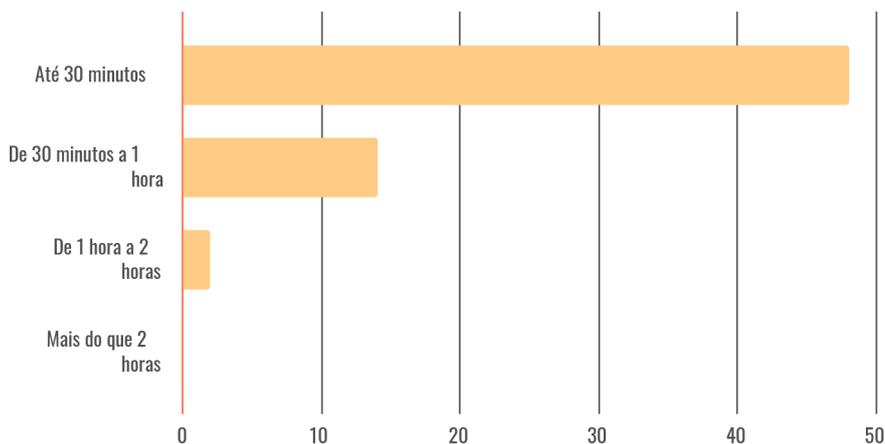
Que tipos de transporte vocês usa para sair ou ir ao Centro Histórico?



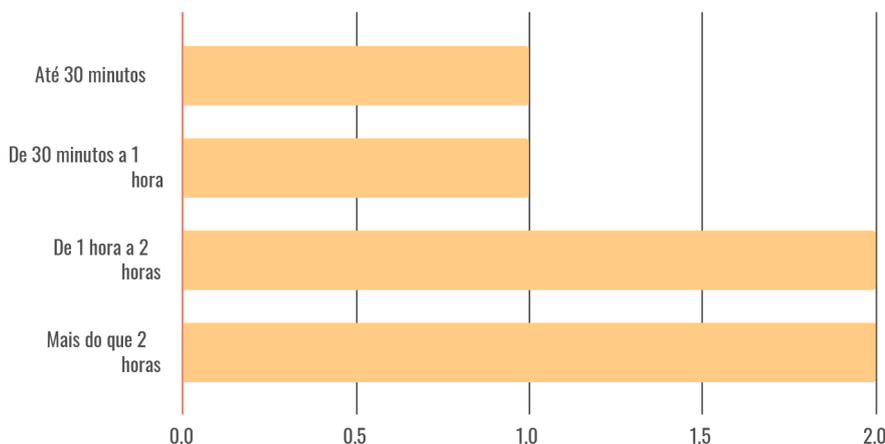
Qual deles você usa mais?



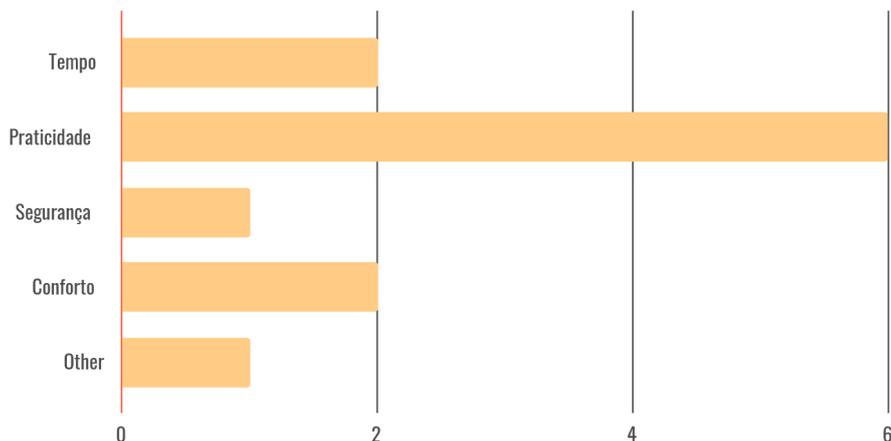
Quanto tempo demora com esse modal?



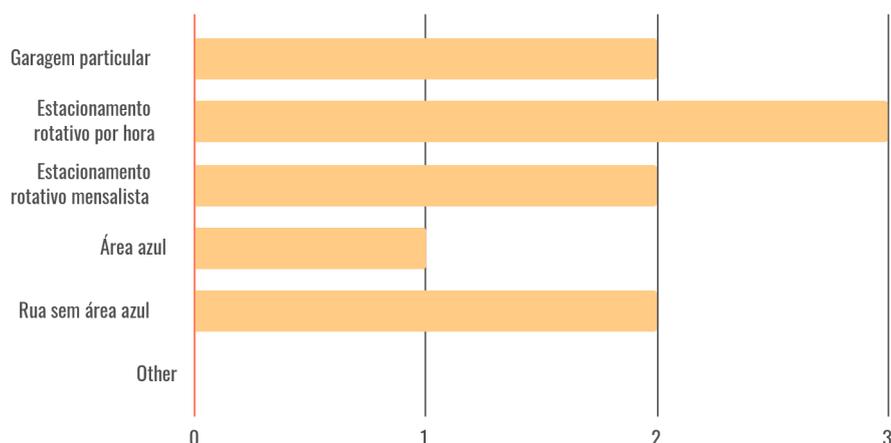
De carro quanto tempo demora?



Você escolheu carro particular, porque?



Onde você deixa seu carro no centro?



QUANTO TEMPO DEMORA:

Foi perguntado quanto tempo cada pessoa demora para sair do bairro até seu destino final e quanto tempo se demora para sair de sua casa até o bairro. Para os não usuários de carro particular, a maioria respondeu que demora até 30 minutos de viagem e o período de tempo máximo não passa de 2 horas. Já para os usuários de carro particular, as respostas foram mais variadas, um terço respondeu que demora mais de duas horas, outro terço respondeu que demora entre 1 e 2 horas, o terço final se dividiu em até 30 minutos e de 30 minutos até 1 hora.

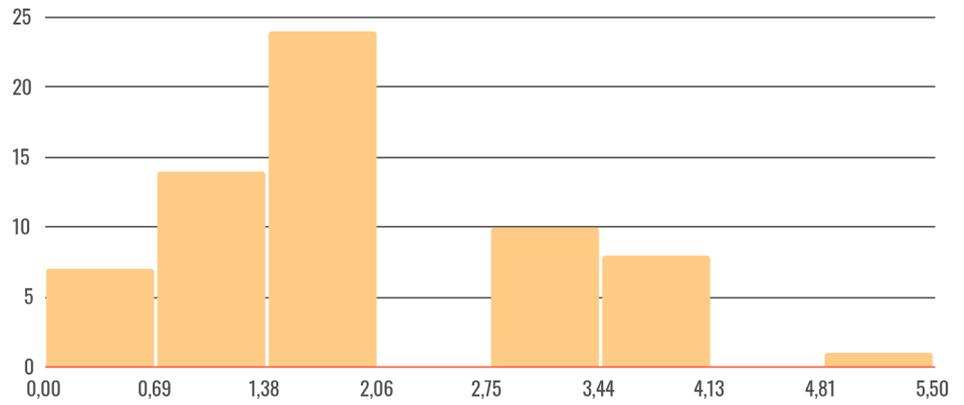
PORQUE O CARRO E ONDE O DEIXA:

Buscando entender a necessidade do carro e seu espaço no Centro Histórico, perguntou-se porque a respondente usa o carro particular para se locomover e onde o deixa no bairro. A opção mais selecionada foi a de praticidade, seguida de tempo e conforto empatados. Em relação ao local onde deixa o carro, metade respondeu que utiliza estacionamento rotativo por hora, em segundo lugar empatados, garagem particular, estacionamento rotativo mensalista e rua sem área azul.

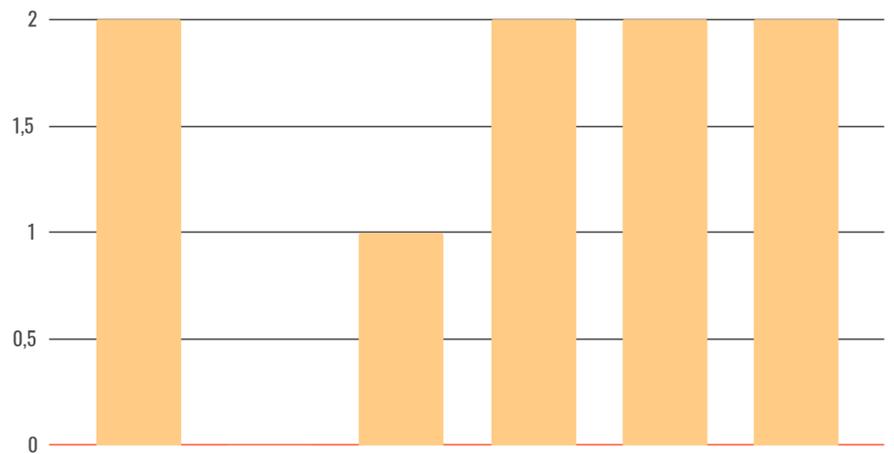
PERCEPÇÃO DO TRÂNSITO NO CENTRO:

Para entender a percepção do trânsito no Centro Histórico, perguntou-se o quão engarrafado a pessoa achava o bairro e se estava satisfeita com o trânsito, ambas as perguntas foram feitas em forma de escala de 6 pontos, de 0 significando nada engarrafado a 5 significando muito engarrafado; e 0 significando nada satisfeito e 5 significando muito satisfeito. Em relação ao engarrafamento, a maioria votou de 3 para cima, significando uma percepção de o bairro está engarrafado; em relação à satisfação, a maioria votou de 0 a 2, o que significa uma insatisfação com o trânsito do bairro.

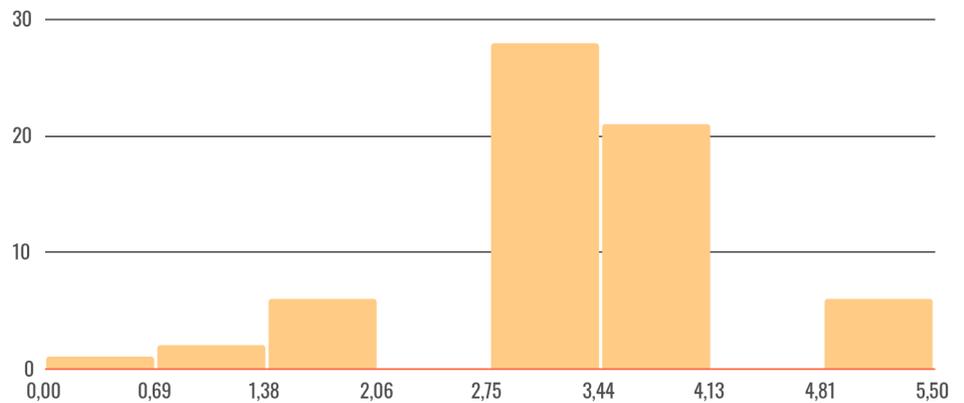
O quão satisfeito você está com o trânsito no Centro Histórico? Sendo 0 nada satisfeito e 5 completamente (outros modais)



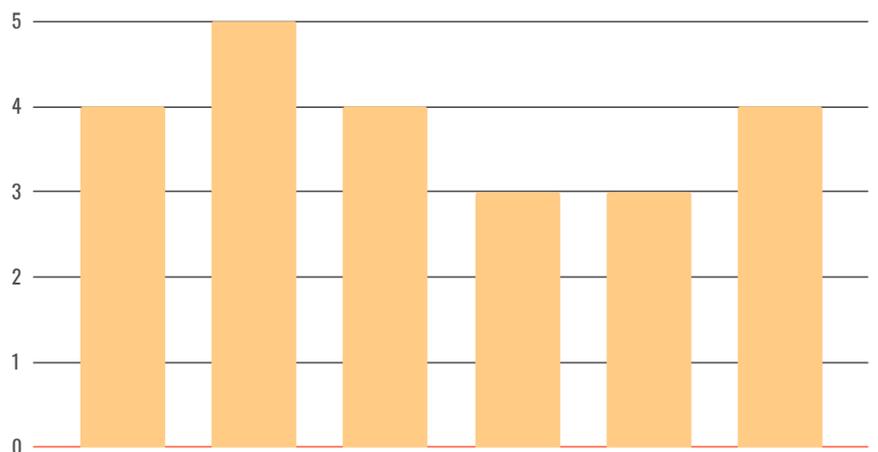
O quão satisfeito você está com o trânsito no Centro Histórico? Sendo 0 nada satisfeito e 5 completamente (carro)



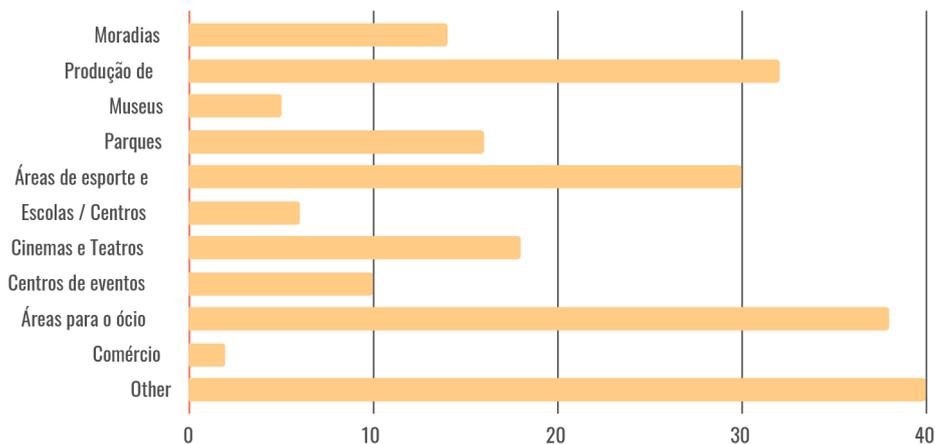
O quão engarrafado você acha o centro histórico? Sendo 0 nada engarrafado e 5 muito engarrafado (outros modais)



O quão engarrafado você acha o centro histórico? Sendo 0 nada engarrafado e 5 muito engarrafado (carro)



O que falta no centro?



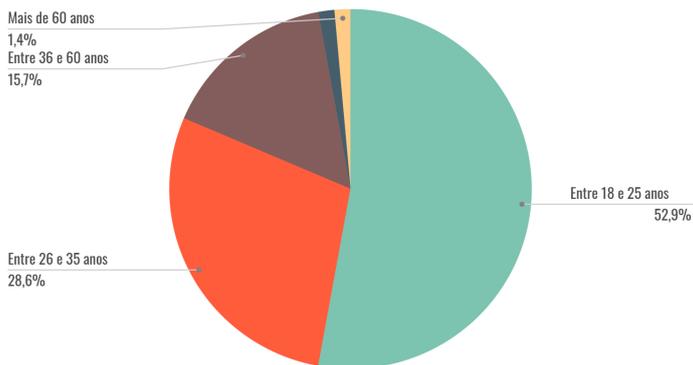
O QUE FALTA NO CENTRO:

Para se entender as necessidades de usos do Centro Histórico, perguntou-se o que faltava no bairro. Dentre as opções oferecidas, a maioria votante afirmou que faltam áreas de ócio, as outras opções mais votadas foram (em ordem) hortas urbanas, áreas de esporte e lazer, cinemas e teatros, parques, moradias e centros de eventos.

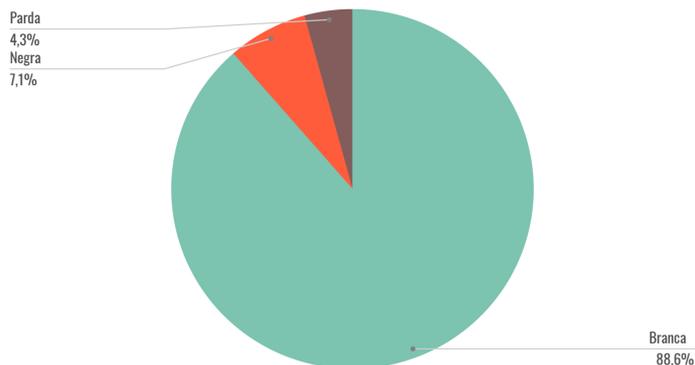
PERFIL DAS RESPONDENTES:

Para entender quem era o universo de análise, no final do questionário havia uma seção de identificação etária, étnica, de grau escolar e sexo.

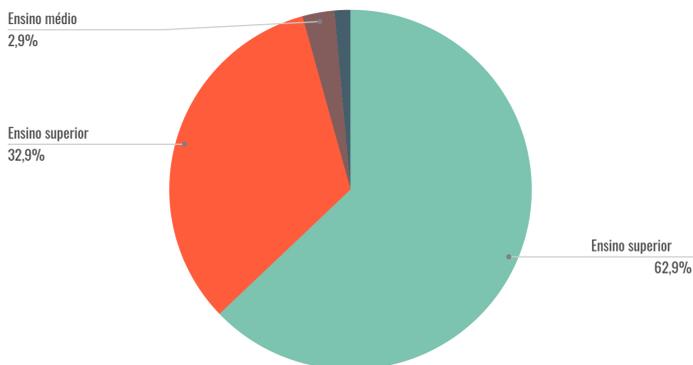
Qual sua idade?



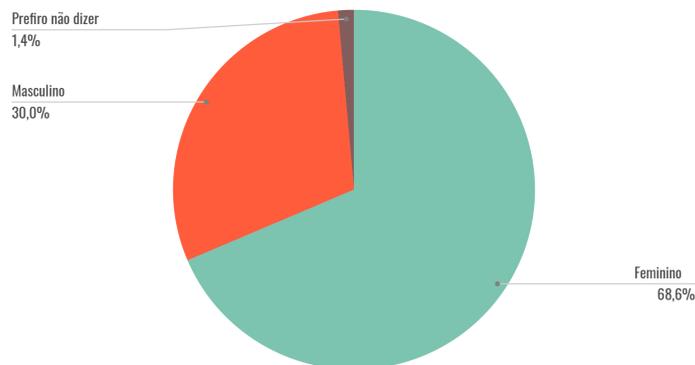
Qual sua etnia?



Qual sua escolaridade?



Qual seu sexo?



3-PROGRAMA:

METODOLOGIA E INSTRUMENTOS:

O trabalho será feito a partir de análise de dados já coletados por entes públicos e dados levantados a partir de visitas ao local de trabalho e questionário online, a partir disso, serão criadas propostas de pequenos, médio e longo prazo buscando a diminuição gradual do uso do carro com planos e intervenções que irão de pequenas mudanças físicas simples a uma controle eletrônico monitorado gerando uma mudança no uso do transporte particular. Após a transformação dos fluxos no bairro, um plano de mudanças de usos nos lotes que não serão mais usados tão veementemente em função dos automóveis, serão criados novos usos com base nas hipóteses levantadas pelo público alvo. O trabalho tratará do sistema viário do perimetral de forma atípica ao resto da malha interna da área, como a perimetral do Centro histórico tem função essencial na principal entrada da cidade, suas caixas de vias não serão alteradas e os sistemas de redução de uso do automóvel não serão implantados da mesma maneira.

ESCALAS E FASES DE IMPLANTAÇÃO:

MAGRO ESCALA (1:2.500)

A macro escala tratará das relações do Centro Histórico com os bairros da cidade de Porto Alegre e das relações com as cidades da região metropolitana circundante. Nessa escala serão tratadas principalmente as relações dos transportes coletivos e públicos por terem seus terminais na região.

INCENTIVO A OUTROS MODAIS:

Na primeira fase de implantação é essencial que se busque maneira de incentivar o uso de outros modais além do carro particular. Nessa fase irão ser seguidas as orientações e implantações do PITMURB, Plano de Mobilidade Urbana para a cidade de Porto Alegre, o Plano Diretor Cicloviário e o Plano Integrado de Transporte da RMPA. A primeira fase busca esse incentivo para outros modais para que o público geral se sinta mais confortável a usar os transportes coletivos e ativos. Será usado o fundo cicloviário para a implantação das ciclovias propostas no PDCI e conforme a demanda mostrada por estudos, a implantação de novas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas preferências; a aplicação do sistema integrado de transporte público coletivo com sistema de baldeação entre modais e entre carros dos mesmos modais, assim como uma reestruturação dos terminais e linhas baseadas num sistema tronco-alimentador; a implantação de percursos peatonais culturais e históricos com conscientização do público geral dos mesmos.

MICRO ESCALA (1:50, 1:250, 1:750 E 1:1000)

A micro escala tratará das mudanças no território do Centro Histórico, os planos propostos para a alteração dos sistemas de fluxos e planejamentos de redução de uso do carro particular, os planos de novos usos, as inserções de propostas no tecido urbano e as reformas nos perfis viários.

REDUÇÃO DO USO DO CARRO PARTICULAR:

Ao mesmo tempo que se implantam melhorias dos usos de outros modais, o Centro histórico começaram a ser mudado de forma a dificultar seu acesso por meio de carros particulares. Nessa fase serão implantadas as iniciativas usadas como exemplo: A continuidade da implantação já iniciada de ruas completas na cidade focando na área em questão.

O sistema de pedágio urbano associado ao sistema de monitoramento eletrônico já instalado na cidade, o pedágio será tarifado conforme o horário sendo uma tarifa maior em horários de pico, a quantidade de km rodados dentro da área assim como o tempo entre entrada e saída da área sendo cobrada uma taxa maior quanto mais km rodados e mais tempo de permanência, serão isentos ou sobradas taxas menores aqueles que fizerem cadastros de trabalho na área, moradores da área e quem apresentar justificativa cabível à circulação dentro da área.

Arelado ao sistema de controle eletrônico de monitoramento, o bairro passará a ser uma zona verde, onde carros muito poluentes serão taxados.

A redução de velocidade será implantada através de zonas calmas que abrangerão toda a área interna do Centro Histórico com máxima de 30km/h num geral e 20km/h em áreas especiais, na área circundante do centro será reduzida para 50km/h.

Os sentidos das vias serão reorganizados com o fim de criar zonas de circulação interna não interligadas diretamente, apenas pelo anel viário no entorno do centro.

Superquadras serão criadas onde só poderão circular veículos de moradores locais e de comércio e serviço local.

Caso seja necessário, um sistema de rodízio será implantado, com diferenciação pelo final da placa conforme o dia da semana, o motorista que desrespeitar será taxado.

COMPRA E ALUGUEL DO ESPAÇOS EM DESUSO:

Após a redução do uso do carro particular no Centro Histórico e o crescimento do uso de outros modais, os edifícios garagens e estacionamentos terão uma redução no seu uso, assim, a prefeitura e o governo do estado criaram licitações para que a iniciativa privada invista nesses entes públicos e eles comprem ou aluguem esses terrenos e edifícios para a reformar e construir nos mesmos dando novos usos. Os estacionamentos não serão completamente banidos do bairro, conforme cada novo uso dado ao local, será avaliado a necessidade de vagas de carro seguindo o código de obras de Porto Alegre. Os novos usos serão

definidos de acordo seguindo a divisão prévia sobre suas tipologias, os estacionamentos localizados em solos de prédios não serão alterados; os estacionamentos a céu aberto, sem edificações, serão destinados a espaços abertos de esporte, lazer e ócio; os estacionamentos com apenas uma andar edificado serão destinados a serviços e comércios que não necessitem espaços de estacionamento; os edifícios garagens, com mais de um andar edificado, serão modificados para terem usos mistos, alguns andares serão destinados a comércio e serviço, outros andares serão destinados a habitação de público variado, buscando uma ocupação de diversos grupos sociais, seguindo o código de obras da cidade de Porto Alegre, alguns andares terão seu uso atual de vagas de estacionamento mantido.

ABERTURA PARA O PÚBLICO GERAL:

Ao passo que as obras de reformas e construções forem se concluindo, cada espaço será aberto ao público geral. As áreas de comércio e serviço serão locadas através de editais públicos para o público geral; as áreas de esporte, lazer e ócio serão geridas por empresas públicas e serão abertas imediatamente após os terminos das obras; as novas áreas de habitação serão abertas ao público geral para aluguel e serão de padrões variados nos mesmo edifícios, elas contarão com aluguel social para a população em situação de vulnerabilidade.

CONSOLIDAÇÃO DAS REFORMAS VIÁRIAS:

Com a finalização das etapas anteriores, as vias do centro passarão por reformas para que se transformem em ruas completas com espaço compartilhado.

4-CONDICIONANTES LEGAIS:

LEGISLAÇÃO:

ESTATUTO DA CIDADE, LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.

Art. 5º Lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação.

Art. 21. O proprietário urbano poderá conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º A concessão do direito de superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

Art. 25. O direito de preempção confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

Art. 26. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

I – regularização fundiária;

II – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III – constituição de reserva fundiária;

IV – ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI – criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII – criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico;

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL (L.C. 434/99 atualizada e compilada até a L.C. 667/11, incluindo a L.C.646/10)

Art. 1º A promoção do desenvolvimento no Município de Porto Alegre tem como princípio o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, nos termos da Lei Orgânica, garantindo:

II – a promoção da qualidade de vida e do ambiente, reduzindo as desigualdades e a exclusão social;

IV – o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade e competitividade;

V – o fortalecimento do papel do Poder Público na promoção de estratégias de financiamento que possibilitem o cumprimento dos planos, programas e projetos em condições de máxima eficiência;

Art. 6º A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através de:

I – prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas;

IV – Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com esta Lei Complementar integrado à Região Metropolitana; (Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

VII – racionalização do transporte coletivo de passageiros, buscando evitar a sobreposição de sistemas, privilegiando sempre o mais econômico e menos poluente; e (Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

VIII – desenvolvimento de sistema de transporte coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades regionais. (Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

Art. 29. As Macrozonas dividem o território municipal em:

I – Macrozona 1 – Cidade Radiocêntrica: engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do Município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural;

Art. 30. São Elementos Estruturadores do Modelo Espacial:

I – Centro Histórico;

§ 1º Centro Histórico é a área de urbanização mais antiga do território do Município, com limites entre o lago Guaíba e o contorno da I Perimetral, desenvolvendo-se como um espaço de diversidade comercial, que contém equipamentos públicos e privados, instituições financeiras, parte da área portuária e concentração de áreas e bens de interesse cultural.

Art. 129. As áreas para guarda de veículos podem ser condominiais, sendo obrigatória a demarcação de espaço de acumulação na proporção estabelecida no Anexo 10.

§ 1º Para o dimensionamento da capacidade da garagem ou estacionamento é estabelecida como padrão a quota mínima de 25m²/veículo (vinte e cinco metros quadrados por veículo).

AGENTES:

Os agentes do Plano de intervenção local trabalharão em conjunto

COMUNIDADE

A comunidade trabalhará em conjunto com o Orçamento Participativo para o levantamento de demandas e necessidades da comunidade da área, a comunidade também poderá trabalhar de forma organizada a través de associação de moradores para a adoção de áreas públicas para a manutenção das mesmas.

PODER PÚBLICO

O poder público será representado através dos governos do estado e do município e atuará através de secretarias, o poder público será o gerente das mudanças a serem implantadas e poderá criar concessões públicas para que o setor privado seja o gestor dos espaços modificados por um período de tempo definido nas licitações.

INSTITUIÇÕES

Instituições ficarão encarregadas de supervisionar o poder público quanto a implantação das propostas e gerar estudos de impacto após a implantação.

INICIATIVA PRIVADA

A iniciativa privada ficará encarregada de injetar capital monetário para que as reformas sejam implementadas e também poderá gerir os espaços por um certo período de tempo através de licitações públicas.

5-HISTÓRICO ESCOLAR

HISTÓRICO ESCOLAR

Lista das atividades de ensino de graduação cursadas pelo aluno na UFRGS

Ano Semestre	Atividade de Ensino	Turma	Conceito	Situação	Créditos
2019/1	CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA	U	B	Aprovado	2
2019/1	URBANISMO IV	C	B	Aprovado	7
2019/1	PROJETO ARQUITETÔNICO VII	C	C	Aprovado	10
2019/1	FOTOGRAFIA DE ARQUITETURA E CIDADE	A	A	Aprovado	4
2019/1	PRÁTICAS EM OBRAS II	E2	B	Aprovado	2
2018/2	CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES URBANOS	A	A	Aprovado	4
2018/2	PROJETO ARQUITETÔNICO VI	B	C	Aprovado	10
2018/2	PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA	A	A	Aprovado	4
2018/2	LEGISLAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA	U	A	Aprovado	2
2018/2	TÉCNICAS RETROSPECTIVAS	A	A	Aprovado	4
2018/2	TEORIA DA ARQUITETURA II	A	A	Aprovado	2
2018/2	PRÁTICAS EM OBRAS I	D1	B	Aprovado	2
2018/1	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B	U	C	Aprovado	4
2018/1	PROJETO ARQUITETÔNICO V	D	B	Aprovado	10
2018/1	URBANISMO III	C	A	Aprovado	7
2018/1	PLANO DIRETOR - CONTEÚDO E TENDÊNCIAS	U	A	Aprovado	2
2017/2	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A	U	B	Aprovado	4
2017/2	PROJETO ARQUITETÔNICO V	A	D	Reprovado	10
2017/2	ACÚSTICA APLICADA	B	A	Aprovado	2
2017/2	ECONOMIA E GESTÃO DA EDIFICAÇÃO	A	A	Aprovado	4
2017/1	MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA	B	A	Aprovado	4
2017/1	PROJETO ARQUITETÔNICO IV	C	A	Aprovado	10
2017/1	URBANISMO II	A	A	Aprovado	7
2016/2	ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A	U	B	Aprovado	4
2016/2	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C	A	C	Aprovado	4
2016/2	INSTALAÇÕES ELÉTRICAS PREDIAIS A	U	C	Aprovado	4
2016/2	URBANISMO I	A	B	Aprovado	6
2016/1	ESTUDO DA VEGETAÇÃO	U	A	Aprovado	3
2016/1	ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAIS	U	C	Aprovado	4

2015/1	RESISTENCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	A	C	Aprovado	4
2015/1	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A	U	C	Aprovado	4
2015/1	PROJETO ARQUITETÔNICO II	D	A	Aprovado	10
2015/1	DESENHO ARQUITETÔNICO III	A	B	Aprovado	3
2015/1	INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS A	A	B	Aprovado	2
2015/1	INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS B	B	D	Reprovado	2
2014/2	MECÂNICA PARA ARQUITETOS	B	C	Aprovado	4
2014/2	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III	B	C	Aprovado	2
2014/2	ARQUITETURA NO BRASIL	B	A	Aprovado	4
2014/2	TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA I	A	C	Aprovado	2
2014/2	PROJETO ARQUITETÔNICO I	D	C	Aprovado	10
2014/2	DESENHO ARQUITETÔNICO II	A	C	Aprovado	3
2014/2	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA II	A	C	Aprovado	3
2014/1	CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS	U	C	Aprovado	6
2014/1	LINGUAGENS GRÁFICAS II	B	C	Aprovado	3
2014/1	DESENHO ARQUITETÔNICO I	A	C	Aprovado	3
2014/1	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA I	B	C	Aprovado	3
2014/1	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II	B	B	Aprovado	9
2014/1	PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	A	A	Aprovado	2
2013/2	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	C	B	Aprovado	9
2013/2	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II	B	C	Aprovado	2
2013/2	GEOMETRIA DESCRITIVA PARA DESIGNERS	C	C	Aprovado	4
2013/1	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I	B	B	Aprovado	2
2013/1	LINGUAGENS GRÁFICAS I	D	C	Aprovado	3
2013/1	GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA	D	D	Reprovado	4
2013/1	MAQUETES	D	C	Aprovado	3
2013/1	TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA	D	B	Aprovado	3
2013/1	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	D	D	Reprovado	9

6-REFERÊNCIAS:

LEIS E PLANOS:

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano no Município de Porto Alegre, 1979, Porto Alegre.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental no Município de Porto Alegre, 1999, Porto Alegre.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. Relatório Síntese do Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre - Projeto Viva o Centro, 2006, Porto Alegre.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana, 2018, Porto Alegre.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental, 2010, Porto Alegre.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre, 2008, Porto Alegre.

NEW YORK STATE ENERGY RESEARCH AND DEVELOPMENT AUTHORITY. Measuring the Impact of Complete Streets Projects: Preliminary Field Testing, 2016, Albany.

GOVERNO FEDERAL, Estatuto da Cidade, 2001, Brasília

AJUNTAMENT DE BARCELONA, Plan de Movilidad Urbana en Barcelona, 2014, Barcelona.

PREFEITURA DE GRONINGEN, Traffic Circulation Plan, 1977, Groningen.

LINKS:

RIBEIRO, Breno e BIANCHI, Ida. MOBILIDADE URBANA. PMPA, Porto Alegre, sem data. Disponível em : < <http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm2/24.htm>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

PMPA. Títulos e Conquistas. CARRIS. Porto Alegre, sem data. Disponível em : < http://www.carris.com.br/default.php?p_secao=63> Acesso em: 02 de set. de 2019.

Como Funciona, CET, sem data. Disponível em : < <http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

LIVROS:

NYGAARD, Paul D., Planos Diretores de Cidades, Discutindo Sua base doutrinária. Porto Alegre, 2005.

MATÉRIAS:

FONSECA, Caue e FARINA, Jocimar. Obras inacabadas da Copa de 2014 estão R\$ 43,8 milhões mais caras em Porto Alegre. GAÚCHAZH, Porto alegre, 20 de mar. de 2019. Disponível em : <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/03/obras-inacabadas-da-copa-de-2014-estao-r-438-milhoes-mais-caras-em-porto-alegre-cjh3uzfh03dr01k0g8lutbgj.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

Porto alegre, 03 de jun. de 2019. Disponível em : < <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2019/06/03/obras-na-avenida-tronco-em-porto-alegre-dependem-da-remocao-de-mais-de-60-familias.ghtml>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

CZARNOBAY, Aline, SAMPAIO, Guilherme. Orla Moacyr Scliar completa um ano como área de convívio e lazer. PMPA, Porto alegre, 28 de jun. de 2019. Disponível em : < <https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/smams/noticias/orla-moacyr-scliar-completa-um-ano-como-area-de-convivio-e-lazer>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

KERVALT, Marcelo. Frota de veículos no RS aumentou 14 vezes mais do que a população em 10 anos. GAÚCHAZH, Porto alegre, 01 de jan. de 2018. Disponível em : < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/01/frota-de-veiculos-no-rs-aumentou-14-vezes-mais-do-que-a-populacao-em-10-anos-cjwmc87q04s701p99q3tujzw.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

CZARNOBAY, Aline, SAMPAIO, Guilherme. Orla Moacyr Scliar completa um ano como área de convívio e lazer. PMPA, Porto alegre, 28 de jun. de 2019. Disponível em : < <https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/smams/noticias/orla-moacyr-scliar-completa-um-ano-como-area-de-convivio-e-lazer>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

VARGAS, Bruna. Prefeitura de Porto Alegre contrata empresa para projetar reurbanização do Centro; veja as oito vias contempladas. GAÚCHAZH, Porto alegre, 24 de jul. de 2019. Disponível em : <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/07/prefeitura-de-porto-alegre-contrata-empresa-para-projetar-reurbanizacao-do-centro-veja-as-oito-vias-contempladas-cjyhap-quj01ye01pbz76wxh0i.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

GAETE, Constanza Martínez. 6 exemplos de espaços compartilhados bem sucedidos. ARCHDAILY, 15 de abr. de 2015. Disponível em : <<https://www.archdaily.com.br/br/765614/6-cidades-com-espacos-compartilhados-bem-sucedidos>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

WRI. Afinal, o que são Ruas Completas?. WRI, 18 de out. de 2017. Disponível em : <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/afinal-o-que-sao-ruas-completas>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

JORDÁ, Cláudia e SALVO, Maria P.. Pedágio urbano: o exemplo de Londres, VEJASP, 16 jun 2012. Disponível em : <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/pedagio-urbano-exemplo-de-londres/>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

EFE, Nova York usa pedágio urbano para melhorar o metrô e criar precedente, R7, 10 abr 2019. Disponível em : <<https://noticias.efe.com.br/nova-york-usa-pedagio-urbano-para-melhorar-o-metro-e-criar-precedente>>

r7.com/internacional/nova-york-usa-pedagio-urbano-para-melhorar-o-metro-e-criar-precedente-10042019> Acesso em: 02 de set. de 2019.

LIMA, Juliana D. Como funciona o pedágio urbano. E em quais casos pode ser uma boa ideia implementá-lo, NEXO, 26 de Fev, 2017. Disponível em : <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/02/26/Como-funciona-o-ped%C3%A1gio-urbano.-E-em-quais-casos-pode-ser-uma-bo-ideia-implement%C3%A1-lo>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

MOURA, Marcelo, Cingapura mostra como a tecnologia reduz os congestionamentos, EPOCA, 03 de nov, 2013. Disponível em : <<https://epoca.globo.com/vida/noticia/2013/11/cingapura-mostra-como-tecnologia-breduz-os-congestionamentosb.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

SZASZ, Pedro, A experiência de pedágio urbano em Santiago-Chile, ANTP, 23 de ago, 2017. Disponível em : <<http://www.antp.org.br/noticias/ponto-de-vista/a-experiencia-de-pedagio-urbano-em-santiago-chile.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

EL PAIS, Como as capitais europeias delimitam o trânsito no centro, EL PAIS, 22 de set, 2014. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/sociedad/1411380637_487359.html> Acesso em: 02 de set. de 2019.

OLIVEIRA, André de. e MENDONÇA, Heloísa, Redução de velocidade é tendência global: veja o limite nas principais capitais do mundo, EL PAIS, 29 de set, 2016, Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2016/09/27/politica/1475007474_676141.html> Acesso em: 02 de set. de 2019.

ELTZ, Tiago, Trânsito de NY desacelera e número de mortos em acidentes cai 30%, G1, 09 de jan, 2018, Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/01/transito-de-ny-desacelera-e-numero-de-mortos-em-acidentes-cai-30.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

G1, Acidentes caem nas marginais 1 ano após redução de velocidade, diz CET, G1, 20 de jul, 2016 Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/07/acidentes-caem-nas-marginais-1-ano-apos-reducao-de-velocidade-diz-cet.html>> Acesso em: 02 de set. de 2019.

TABELAS:

Tabelas 1 e 2: OLIVEIRA, Clarice Misoczky de, Empreendedorismo Urbano e Práticas de Planejamento: A Copa do Mundo e os Grandes Projetos Urbanos em Porto Alegre, 2013, Dissertação (Mestrado em Urbanismo), PROPUR, UFRGS, Porto Alegre,

TCC Vagas para Viver no Centro Histórico

Olá, esta é uma pesquisa que demorará menos de 10 minutos.

Este formulário acadêmico está sendo realizado pelo estudante de arquitetura e urbanismo da UFRGS Rodrigo Jaskowiak para o Trabalho de Conclusão de Curso.

Nele serão feitas perguntas a respeito do Centro Histórico para que possamos melhor entender a dinâmica de usos de espaços públicos e privados.

Também serão levantados dados sobre fluxos do bairro para melhor entender o sistemas de trânsito e necessidades de melhorias.

***Obrigatório**

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Sua participação envolve responder a este questionário de forma voluntária e anônima e se você decidir não participar ou quiser desistir de continuar em qualquer momento, tem absoluta liberdade de fazê-lo. Os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados apenas para fins acadêmicos. Mesmo não tendo benefícios diretos em participar, indiretamente você estará contribuindo para uma melhor compreensão do objeto de estudo e melhor desenvolvimento do trabalho. Você aceita participar desta pesquisa?

1. *

Marcar apenas uma oval.

Aceito *Ir para a pergunta 3.*

Não aceito *Ir para a pergunta 2.*

Obrigado!

O desenvolvimento do exercício de projeto urbano será mais rico se você participar!

2. **Voltar a pesquisa ***

Marcar apenas uma oval.

Aceito *Ir para a pergunta 3.*

Não aceito *Pare de preencher este formulário.*

3. **Você mora em Porto Alegre? ***

Marcar apenas uma oval.

Sim *Ir para a pergunta 4.*

Não *Ir para a pergunta 5.*

4. **Você mora no Centro Histórico? ***

Marcar apenas uma oval.

Sim *Ir para a pergunta 6.*

Não *Ir para a pergunta 5.*

5. **Quantas vezes por semana você vai ao Centro Histórico? ***

Marcar apenas uma oval.

0

1 a 5

Mais de 5

Ir para a pergunta 7.

6. Quantas vezes por semana você sai do Centro Histórico? *

Marcar apenas uma oval.

- 0
- 1 a 5
- Mais de 5

Ir para a pergunta 8.

7. Porque você vai ao centro histórico? *

Marque todas que se aplicam.

- Trabalho
- Lazer
- Estudos
- Compras
- Motivos familiares (buscar alguém no centro ou visitar família)
- Não vou
- Outro: _____

Ir para a pergunta 9.

8. Porque você sai do centro histórico? *

Marque todas que se aplicam.

- Trabalho
- Lazer
- Estudos
- Compras
- Motivos familiares (buscar alguém fora do centro ou visitar família)
- Não saio
- Outro: _____

9. Que tipos de transporte você usa para sair ou ir ao Centro Histórico? *

Marque todas que se aplicam.

- Ônibus
- Lotação
- Bicicleta particular
- Bicicleta compartilhada (aplicativos)
- Catamarã
- Trensurb
- A pé
- Carro particular
- Carro de aplicativo
- Taxi
- Transporte coletivo privado (vans, combis e ônibus privados)
- Outro: _____

10. Qual deles você usa mais? *

Marcar apenas uma oval.

- Ônibus
- Lotação
- Bicicleta particular
- Bicicleta compartilhada (aplicativos)
- Catamarã
- Trensurb
- A pé
- Carro particular *Ir para a pergunta 15.*
- Carro de aplicativo
- Taxi
- Transporte coletivo privado (vans, combis e ônibus privados)
- Outro: _____

11. Porque você usa mais esse tipo de transporte? *

Marque todas que se aplicam.

- Tempo
- Praticidade
- Segurança
- Economia
- Saúde
- Menor poluição
- Outro: _____

12. Quanto tempo demora? *

Marcar apenas uma oval.

- Até 30 minutos
- De 30 minutos a 1 hora
- De 1 hora a 2 horas
- Mais do que 2 horas

13. O quão engarrafado você acha o centro histórico? Sendo 0 nada engarrafado e 5 muito engarrafado *

Marcar apenas uma oval.

0	1	2	3	4	5
<input type="radio"/>					

14. O quão satisfeito você está com o trânsito no Centro Histórico? Sendo 0 nada satisfeito e 5 completamente satisfeito *

Marcar apenas uma oval.

0	1	2	3	4	5
<input type="radio"/>					

Ir para a pergunta 20.

15. Você escolheu carro particular, porque? *

Marque todas que se aplicam.

- Tempo
- Praticidade
- Segurança
- Conforto
- Outro: _____

16. Onde você deixa seu carro no centro? *

Marque todas que se aplicam.

- Garagem particular
- Estacionamento rotativo por hora
- Estacionamento rotativo mensalista
- Área azul
- Rua sem área azul
- Outro: _____

17. Quanto tempo demora? **Marcar apenas uma oval.*

- Até 30 minutos
- De 30 minutos a 1 hora
- De 1 hora a 2 horas
- Mais do que 2 horas

18. O quão engarrafado você acha o centro histórico? Sendo 0 nada engarrafado e 5 muito engarrafado **Marcar apenas uma oval.*

0	1	2	3	4	5
<input type="radio"/>					

19. O quão satisfeito você está com o trânsito no Centro Histórico? Sendo 0 nada satisfeito e 5 completamente satisfeito **Marcar apenas uma oval.*

0	1	2	3	4	5
<input type="radio"/>					

O que falta no centro?

Considerando o que você faz normalmente no Centro Histórico, o que você que poderia melhorar e o que você acha que poderia ser adicionado, construído e/ou falta no bairro?

20. **Marque todas que se aplicam.*

- Moradias
- Produção de alimentos (hortas urbanas)
- Museus
- Parques
- Áreas de esporte e lazer
- Escolas / Centros capacitadores / Universidades e Faculdades
- Cinemas e Teatros
- Centros de eventos
- Áreas para o ócio
- Comércio
- Outro: _____

Muito Obrigado!

Acabamos o questionário sobre o Centro histórico, gora faremos algumas perguntas referentes a quem você é para mapear o perfil de pessoas que respondem esse questionário. Vale ressaltar que essas informações não serão usadas para nada além de fins acadêmicos e você não será identificado de forma alguma.

21. Qual sua idade? **Marcar apenas uma oval.*

- Menos de 18 anos
- Entre 18 e 25 anos
- Entre 26 e 35 anos
- Entre 36 e 60 anos
- Mais de 60 anos

22. Qual sua etnia? **Marcar apenas uma oval.*

- Branca
- Negra
- Parda
- Indígena
- Asiática
- Não sei / não quero identificar
- Outro: _____

23. Qual sua escolaridade? **Marcar apenas uma oval.*

- Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo

24. Qual seu sexo? **Marcar apenas uma oval.*

- Feminino
- Masculino
- Transexual
- Prefiro não dizer

25. Qual sua Renda? **Marcar apenas uma oval.*

- Não possui renda
- 1 a 3 salários mínimos
- 3 a 5 salários mínimos
- Mais do que 5 salários mínimos