

Unisagrado
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Gabriel de Campos Ramella

TFG 2
PARQUE LINEAR GETÚLIO VARGAS

Bauru
2021

GABRIEL DE CAMPOS RAMELLA

PARQUE LINEAR GETÚLIO VARGAS

Relatório final, apresentado ao Centro Universitário Unisagrado, como parte das exigências para a obtenção do título de Arquiteto e Urbanista.

Disciplina: TFG 2

Orientador: Prof. Eraldo Francisco da Rocha

Bauru
2021

Gabriel de Campos Ramella

PARQUE LINEAR GETÚLIO VARGAS

Bauru
2021

RESUMO

Contemplação arquitetônica e projetual de um novo conceito da requalificada orla do Aeroclube de Bauru ou mais conhecido como calçadão da Av. Getúlio Vargas, com grandes inovações tanto nas questões de espaço público quanto nas novidades estruturais no intuito da criação de espaços confortáveis.

Palavras chaves: Contemplação, Requalificada, Espaço.

SUMÁRIO

PARQUE LINEAR GETÚLIO VARGAS

| | |
|-------------------------------------|----|
| INTRODUÇÃO..... | 6 |
| CAPITULO 1..... | 7 |
| História Aeroclubes de Bauru..... | 7 |
| Legislação e Normas..... | 9 |
| Conceituação de espaços..... | 11 |
| Espaços públicos..... | 14 |
| Espaços Compartilhados..... | 18 |
| CAPITULO 2..... | 22 |
| Obras correlatas..... | 22 |
| Parque Linear dos Ingleses..... | 22 |
| Parque Linear Tiquatira..... | 26 |
| Parque Linear do Grande Canal..... | 30 |
| Orla Morena..... | 34 |
| CAPITULO 3..... | 36 |
| Área de Projeto..... | 36 |
| Objetivo..... | 36 |
| Justificativa..... | 37 |
| Programa de Necessidades..... | 37 |
| Estudo Projetual..... | 38 |
| CAPITULO 4..... | 38 |
| Introdução Projetual..... | 38 |
| Projeto..... | 38 |
| Paisagismo e aspectos naturais..... | 39 |
| Materialidade..... | 41 |
| Estrutura Metálica Espacial..... | 41 |
| Revestimento..... | 42 |
| Piso do curso do parque..... | 42 |
| Piso dos Decks..... | 44 |
| Conclusão..... | 45 |
| REFERÊNCIAS..... | 46 |

INTRODUÇÃO

A dinâmica que um Parque Linear traz para uma cidade, é muito interessante, pelo fato dele requalificar aquele determinado pedaço da cidade abandonado ou que sofre de maus cuidados, onde passamos a enxergar esse local como algo necessário para a vivencia e convivência dos cidadãos e visitantes, é muito importante ressaltar que Parques Lineares são salvadores de áreas verdes com fins de replantio e preservação, e também salvam a sustentabilidade social de toda a área, criando conseqüentemente um equilíbrio visual para todo o ao redor da área de intervenção.

Capítulo 1.

Fundamentação Teórica.

História Aero clube de Bauru.

Aero clube de Bauru, que foi fundado em 8 de abril de 1939. Construído em estilo “art-déco”, o Aero clube de Bauru foi projetado pelos mesmos engenheiros que, nos anos 30, conceberam a gloriosa estrada de ferro que fez da cidade de Bauru uma de suas principais estações e ponto estratégico no estado de São Paulo: a Noroeste do Brasil.

Inaugurado com grande expectativa por parte do povo brasileiro, foi um dos primeiros aero clubes e aeroportos do interior do estado de São Paulo, mantendo hoje a importante marca de ser o aero clube que está há mais tempo funcionando ininterruptamente.

Sociedade civil, com patrimônio e administração próprios, o aero clube tem como principal missão o ensino e a prática da aviação civil, comercial, de turismo e desportiva.

A Escola de Aviação do Aero clube de Bauru já formou milhares de pilotos de destaque nacional, além de ser reconhecida como celeiro de pilotos campeões de voo a vela.

Considerado um dos clubes com maior atividade aérea em todo Brasil, o Aero clube de Bauru possui a maior frota de planadores disponíveis em um clube nacional, além de diversas aeronaves a motor. Com mais de 50.000 Km de navegações/ano, em planador; cerca de 2500h de instrução de avião ao ano e treinamento local; mais de 2.000 reboques anuais e, mais de 1.000 h/ano de instrução de avião, o Aero clube de Bauru pode ser considerado um dos clubes com maior atividade aérea em todo o Brasil.

A cidade de Bauru está localizada no centro do estado de São Paulo, numa região relativamente plana e possui um clima quente e seco. Esta localização geográfica privilegiada faz de Bauru um lugar perfeito para a prática do voo a vela e por essa tradição, internacionalmente reconhecida, a cidade ganhou o slogan de “A Capital Nacional do Voo a Vela”, sendo palco histórico de grandes competições da categoria, além de ser o berço de formação de inúmeros campeões brasileiros do volovelismo.

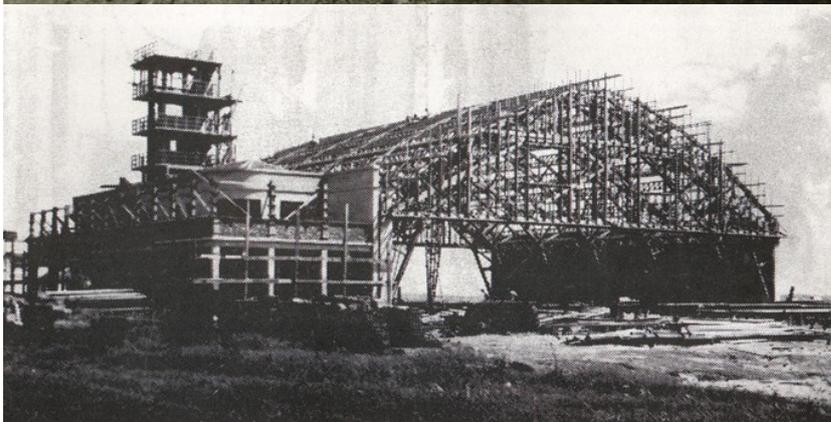
Historicamente, Bauru sempre foi considerada um centro de formação de pioneiros da aviação brasileira. O Aero clube de Bauru ocupa um lugar de relevante importância no processo da aviação nacional devido a sua grande contribuição para o desenvolvimento dessa área.

Em posição geográfica privilegiada e contando com um histórico invejável, a cidade Sem Limites é um centro de excelência na modalidade. Para os moradores de Bauru, já se tornou comum, nas tardes de dias quentes, ver nos céus pequenos aparelhos sobrevoando suas casas. No entanto, nem todos os bauruenses sabem que naqueles engenhos voam campeões e uma parte da história da cidade.

O Voo a Vela é praticado em Bauru desde 1942, introduzido pelo imigrante alemão Hendrich Kurt.

Desde 1949, o Aero clube de Bauru ocupa o primeiro lugar do ranking nacional do Voo a Vela, sendo esta marca esportiva um orgulho e uma marca tradicional da cidade que já reconheceu, até mesmo através de lei, o “Dia Municipal do Volovelista”, data comemorada, em âmbito local, quase no mesmo dia da fundação do Aero clube de Bauru – 9 de abril.

Em 32 anos de campeonato, os pilotos do aeroclube ficaram 28 vezes em primeiro lugar no ranking nacional. Sempre muito festejada em todas as competições que participa, a equipe de pilotos do Aeroclube de Bauru é chamada de “Os Imbatíveis”, sendo considerada uma espécie de “dream team” entre os esportistas do Voo a Vela nacional. Essa honrosa reputação se deve ao grande número de conquistas em competições nacionais e internacionais que os competidores bauruenses trazem para o clube, sempre ampliando a galeria de medalhas e troféus.



Legislação e Normas

Atualmente os aeródromos utilizados para quaisquer tipos de voo tem suas restrições e normas legislativas para a construções e elevações ao seu redor, Edificações acima de 45 metros”, diz que em 2015 o Comando da Aeronáutica (comaer) editou uma norma ([Portaria n.º 957/15](#)) que limita a altura de construções perto de aeródromos.

Segundo a regra: portaria, prédios, antenas e torres localizados em um raio de até 4 quilômetros (4.000 metros) não poderão ter mais do que 45 metros a partir do nível da pista.

Essas regras, antes de um projeto ter sua aprovação, são revisadas e analisadas pelo Plano Básico de Zona e Proteção de Aeródromo (PBZPA), que é responsável pela avaliação do entorno.

Para as construções perto de aeródromos que já existiam antes da Portaria, há alguns posicionamentos jurídicos que buscam harmonizar as regras e o direito de construção. Há quem defenda, por exemplo, o direito adquirido sobre a construção perto de aeródromos. Outros consideram a aplicação do “princípio da sombra”. Segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), esse princípio pode ser traduzido como o volume compreendido em uma distância máxima de 30 m de obstáculos naturais ou artificiais até o limite vertical da estrutura. Tal volume não é considerado “espaço aéreo”, por não ser possível a sua utilização por aeronaves tripuladas.

Depois de acidentes em áreas próximas de aeroportos, como o caso do Airbus A320 em 2010, a questão envolvendo limites de construção perto de aeródromos ganhou atenção das autoridades e dos profissionais da aviação, tornando os parâmetros de segurança mais severos.

As normas mais específicas entre elas, são as de cone de aproximação, mas que de qualquer forma não tem a mínima interferência com a produção e implantação do projeto de um parque linear na orla do Aero clube de Bauru, de todo modo, é necessário saber das limitações que temos ao planejar um projeto ao redor de um aeródromo, e tentar de todos os ângulos suprir as necessidades em criações a partir da norma exigida.

Superfície Horizontal Interior:

(página 14)

- Superfície localizada num plano horizontal acima do aeródromo e da sua envolvente;
- O raio deve ser medido a partir de um ou mais pontos estabelecidos para tal;
- A altura (45 m) deve ser medida a partir de uma determinada elevação estabelecida para tal – normalmente a partir da cota altimétrica da soleira mais baixa das pistas.

Superfície Cônica:

(página 19)

- Superfície inclinada, para cima e para o exterior, a partir da periferia da Superfície Horizontal Interior;
- O limite superior da Superfície Cônica localiza-se a uma altura específica acima da Superfície Horizontal Interior (esta altura depende do código de referência do aeródromo e do tipo de aproximação);

- A inclinação deve ser medida num plano vertical perpendicular à periferia da Superfície Horizontal Interior.

Superfície de Aproximação:
(pag 23)

| Superfícies e dimensões (a) | Pista de aproximação Regras de Voo Visual | | | | Pista de aproximação Regras de Voo por Instrumentos de Não Precisão | | |
|-----------------------------|--|--------|--------|--------|---|------------|------------|
| | Número de código | | | | Número de código | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1,2 | 3 | 4 |
| Comprimento do lado interno | 60 m | 80 m | 150 m | 150 m | 140 m | 280 m | 280 m |
| Distância à soleira | 30 m | 60 m | 60 m | 60 m | 60 m | 60 m | 60 m |
| Divergência (de cada lado) | 10% | 10% | 10% | 10% | 15% | 15% | 15% |
| Primeira Secção | | | | | | | |
| Comprimento | 1600 m | 2500 m | 3000 m | 3000 m | 2500 m | 3000 m | 3000 m |
| Inclinação | 5% | 4% | 3,33% | 2,5% | 3,33% | 2% | 2% |
| Segunda Secção | | | | | | | |
| Comprimento | - | - | - | - | - | 3600 m (b) | 3600 m (b) |
| Inclinação | - | - | - | - | - | 2,5% | 2,5% |
| Secção Horizontal | | | | | | | |
| Comprimento | - | - | - | - | - | 8400 m (b) | 8400 m (b) |
| Comprimento Total | - | - | - | - | - | 15000 m | 15000 m |

Superfície de Transição:
(pag 24)

| Superfícies e dimensões (a) | Pista de aproximação Regras de Voo Visual | | | | Pista de aproximação Regras de Voo por Instrumentos de Não Precisão | | |
|-----------------------------|--|-----|-------|-------|---|-------|-------|
| | Número de código | | | | Número de código | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1,2 | 3 | 4 |
| Inclinação | 20% | 20% | 14,3% | 14,3% | 20% | 14,3% | 14,3% |

De todo modo, é necessário saber das limitações que temos ao planejar um projeto ao redor de um aeródromo, e tentar de todos os ângulos suprir as necessidades em criações a partir da norma exigida.

Zona de Segurança:
(pag 33)

“Uma zona desimpedida (clearway) deve se estender lateralmente a uma distância de, no mínimo, 75 m de cada lado do prolongamento do eixo da pista de pouso e decolagem.”

Conceituação de espaços.

A espacialidade na arquitetura e sua concepção no projeto são entidades diferenciadas, embora elas possam ser relacionadas entre si. Pois, a primeira trata da totalidade real do espaço, enquanto a segunda trata de representações. Lefebvre (1995) percebeu muito bem esta problemática, conseguindo discernir a totalidade do espaço de acordo com tais categorias. As três ações sociais que concorrem para a existência do espaço são, para ele, a convivência e interatividade social (espaço vivido), a ação de projeto e o planejamento (espaço concebido), mas, também, a organizacional, produtiva e reprodutiva (espaço percebido).

Significado das três categorias:

(a) o espaço vivido, o mesmo que espaço representacional, significa vivência, tendo algo com a dimensão física e sensível do espaço especialmente ao habitar e lugar, memória e história, infância e grupo familiar, abriga manifestações comunitárias de cunho religioso, político e cultural afora os acontecimentos significativos, a exemplo das datas e dos eventos que ocorrem nos espaços sagrados ou simbólicos como as praças e edificações, a exemplo dos monumentos e templos;

(b) o espaço concebido é o mesmo que o projetado, referindo-se ao projeto e ao planejamento, o que significa espaço da representação, isto é, espaço organizado por profissionais arquitetos, engenheiro, desenhista industrial, entre outros, assim como por artistas e cientistas sociais, destacando-se aí a linguagem e o seu universo, códigos, símbolos e imagens constituindo uma modalidade de espaço cada vez mais presente nas cidades.

(c) o espaço percebido, que engloba os aspectos prático-funcionais da cidade (sociedade) manifestadas nas atividades socioeconômicas, o mesmo que espaço da prática social, o dia-a-dia dos diferentes subsistemas sociais – indústria, lazer, habitação, comércio, etc. Pelos quais a vida se faz, desfaz e refaz socialmente, economicamente e biologicamente. Estas categorias analíticas do espaço podem ser aplicadas perfeitamente ao conhecimento dos espaços abertos, pois tais espaços são relevantes para a arquitetura e o urbanismo na medida em que constituem territórios onde a vida institucional e pública se encontram.

Há dois processos correntes de interpretação de espaços construídos, um deles trata da reflexão e, o outro, da análise sistemática. O primeiro trabalha com a experiência a partir da vivência sensível e imediata do espaço. É balizado por três instâncias: a do próprio intérprete (subjetividade), a do mundo sensível (físico) e a do social (práticas coletivas). Trata-se da hermenêutica aplicada à arquitetura. Como já assinalamos, ela busca o significado e o rumo das atividades do espaço e uso.

O processo hermético nasce de uma pergunta. É uma tentativa de se aproximar do que pode ser, mas ainda não é enquanto não se esgotam todas as alternativas de sua explicação. Ainda que se alcance uma explicação aceitável, outras perguntas poderão provocar novas explicações. Por sua vez, o segundo processo, a análise sistemática do espaço, lida com o processamento e a interpretação de dados quantitativos a respeito do espaço em que são empregadas técnicas estatísticas. É denominado de processo sistemático-numérico. Nele, a anunciação do problema dá início ao processo de levantamento e análise, enquanto, no compreensivo-interpretativo, impera a

pergunta, o questionamento. Há diferenças substantivas entre a colocação do problema e a formulação da pergunta. A colocação do problema possibilita a verificação objetiva do espaço. Com o problema delineado, a hipótese é levantada para posterior confirmação ou negação. Em suma, o processo sistemático-numérico tende a excluir as dúvidas permanentes e ainda as idiossincrasias humanas, enquanto o compreensivo-interpretativo não. Com relação ao espaço da arquitetura, há entre estes dois processos um ponto em comum: o contato direto (experiência) do pesquisador-intérprete no e com o espaço e uso. A experiência facilita em muitos aspectos a decodificação dos dados coletados, uma das metas do processo sistemático-numérico como, também, a busca do significado do espaço da hermenêutica. No entanto, quando se trata dos seus fins, os dois métodos citados são divergentes. Vejamos algumas destas divergências. A análise sistemático-numérica envolve invariavelmente dados quantitativos a respeito das atividades e do ambiente ao longo do tempo. Tais processos exigem metas precisas e, sobretudo, a exclusão da subjetividade do pesquisador. Todavia, na hermenêutica do espaço da arquitetura, o intérprete se envolve com o espaço em questão. Ele não somente questiona o que ocorre no espaço, como também as suas próprias suposições. Os dois primeiros requisitos ter objetivos claros e cautela se aplicam perfeitamente à análise do espaço da arquitetura especialmente dos espaços abertos dado que eles abrigam ações político-sociais que, em muitas ocasiões, acontecem à margem das instituições ou em sintonia com elas.

Os espaços públicos livres (em que é pleno o direito de ir e vir) definidos de circulação (ruas e avenidas) espaços de lazer e conservação (praças, praias e parques).

Ainda, existem os espaços públicos com restrição ao acesso e à circulação, nestes a presença é controlada e restrita a determinadas pessoas, como os edifícios públicos (Prefeituras, Fóruns, residências oficiais de governantes), instituições de ensino, hospitais, entre outros.

A manutenção dos espaços públicos é de responsabilidade do município, estado ou União.

Os espaços privados são de propriedade privada (pessoas ou empresas), ou seja, casas, lojas comerciais, escolas particulares, Shopping Centers. Os responsáveis pela manutenção e preservação locais são os proprietários.

Os locais acessíveis ao público (*que são locais privados*), ou seja, em que é facultado às pessoas, o acesso mediante o preenchimento de certas condições, tais como, pagamento de ingresso e/ou despesas pela utilização do local e/ou serviços.

Assim, não se confunde *lugar público com espaço acessível ao público* (ou aberto ao público). Exemplificando, os shopping centers e bancos são estabelecimentos comerciais privados, acessíveis ao público em determinado horário.

Portanto, *os locais acessíveis ao público não ferem o direito de ir e vir*, ao impedir o acesso fora dos horários pré determinados, quando proíbem o acesso de crianças e animais em seus espaços. Sendo certo que, em alguns locais, a lei proíbe o acesso por questões de segurança e higiene.

Tampouco, fere o direito de ir e vir, impedir o acesso de pessoas que estão provocando tumulto ou pânico, portando-se de modo inconveniente ou desrespeitoso e perturbando o trabalho e o sossego alheio.

Ao discutir o conceito de espaço público é essencial apresentá-lo como um termo complexo, multidimensional e, principalmente, dicotômico e que só tem sentido na oposição com o 'privado', o qual acaba por definir-lhe as fronteiras. A ambiguidade fica ainda mais clara com a retrospectiva de alguns conceitos de 'público', a partir do senso comum: lugares e fluxos; controle social do poder; acesso irrestrito ou aberto a instâncias; determinação democrática de fins coletivos; criação e expansão de direitos; homem público e mulher pública; fé pública e clamor público; força pública e opinião pública.

O espaço público também pode ser concebido como o local de diferentes práticas sociais (contemporâneas), no qual grupos distintos requerem tanto o reconhecimento cultural quanto o político, aproximando-se, em parte, das concepções de espaço público do senso comum: controle social do poder, acesso irrestrito, determinação democrática de fins coletivos, entre outros. O espaço público pode, então, ser comparado à imagem de uma arena de controvérsia política em que o dissenso é parte integrante de sua natureza e não obstáculo a ser evitado, portanto democrático.

Ao analisar o espaço público atual é preciso destacar a sua característica de possibilitador de encontros impessoais e anônimos. Esclarecemos que este enfoque do espaço público é oriundo da base teórico-metodológica Lefebvriana da produção do espaço urbano, para quem a cidade é produto e condicionante da reprodução da sociedade, das relações sociais que se manifestam na prática socioespacial, ou seja, o espaço construído é modificado nas ações cotidianas, no uso e na apropriação que dele se faz e, ao mesmo tempo, o espaço influenciando essa cotidianidade. Outra questão importante acerca do significado de espaço público moderno é como ele pode ser definido frente aos novos produtos imobiliários-loteamentos fechados, shopping centers, centros empresariais, parques temáticos. Estes seriam nomeados, novos espaços 'públicos', semipúblicos ou pseudopúblicos. Todavia, são locais caricaturais da vida social moderna. Neles, é possível ocultar as diferenças e os conflitos, criando uma sociabilidade mais 'clean' ou até mesmo negando-a. Mas estas transformações do espaço público para espaço semipúblico acabam por esvaziá-lo de seu sentido tradicional de lugar de relações sociais, da improvisação, do espontâneo, da convivência, dos encontros, dos conflitos, das rotinas.

No caso do espaço público, é possível afirmar que a sua relação com o poder municipal é direta, já que este exerce o seu domínio (do ponto de vista legal e jurídico) tornando-o, então, o espaço de intervenção direta do poder público. O espaço público reflete as tensões do processo de produção do espaço urbano e seus múltiplos conflitos de interesses que, de maneira geral, se resumem no conflito público-privado. Já o surgimento dos espaços públicos da elite, como não poderia ser diferente, está quase sempre associado ao questionamento da relação público-privado. Em primeiro lugar, porque os "espaços da elite" são fundamentalmente espaços privados ou de acesso restrito. Na produção desses espaços quase sempre está envolvido o poder público, seja na aplicação de recursos, implementação de obras, criação de leis, ou por omissão, deixando o processo acontecer à margem da legalidade. No conflito travado entre as "duas dimensões do espaço", espaço público e privado, percebemos claramente a forte presença de dois elementos, ou melhor, subuniversos, que compõe a totalidade do Espaço, a política e a economia. Os

quais por sua vez, materializam-se no Espaço, também, através das relações econômicas construídas, a qual, na maioria das vezes, manifesta-se antes da técnica da ação dos atores e onde também se concentram a força dos agentes na produção dinâmica e contraditória do Espaço Geográfico.

Espaços públicos

As Praças e os Parques são destinados a atividades lúdicas, recreativas, de lazer e convivência, associados a ambientes de acessibilidade pública e livre de edificações. São capazes de regenerar aspectos físicos e socioeconômicos de áreas degradadas, configurando espaços ideais para os pedestres.

Mas não é por isso que dispensam os projetos, muito pelo contrário. O planejamento vai da acessibilidade à iluminação e segurança, uma solução completa que requer compreensão da dinâmica e dos aspectos culturais do local.

Praças tem diversas funções diariamente para pessoas que passam pelo local, como interligação de vias, muitas delas dispõe de pontos de ônibus, são algumas dessas características que a difere de um parque.

Diretrizes básicas

Enquanto as praças cumprem o papel de reunir e integrar pessoas no contexto urbano, os parques são mais conhecidos como áreas verdes, com maior presença de vegetação e, de certa forma, destinados à preservação do meio ambiente.

Projetos de praças costumam ser mais dependentes do local onde serão inseridas. Devem interagir visual e fisicamente, com os elementos que a circundam, como calçadas, ruas e prédios. Já os projetos de parques são livres da função de contextualizar-se com o local, permitindo concepções díspares do seu entorno.

A modelagem do terreno fica quase sempre à mercê do projeto, desde que se assegure a continuidade espacial nas praças e que não coloque a fauna e flora em risco nos parques. A presença de edificações deve ser mínima ou inexistente — com exceção das instalações administrativas, sanitários e lanchonetes.

É imprescindível que a pavimentação suporte alto tráfego de pessoas, que seja segura contra deslizamentos, e resistente a intempéries. Nesse sentido, o mercado oferece uma diversidade de soluções para pavimentos rígidos, e o piso intertravado é a mais indicada.

Os critérios de funcionalidade e estética são importantes para a pavimentação. Pisos com grau de porosidade são recomendados para evitar acúmulo de água e até combater enchentes.

O projeto de iluminação assume a sinalização de praças e parques. A tecnologia LED oferece vantagens econômicas, de segurança e de manutenção para áreas urbanas e jardins. A iluminação também pode destacar árvores, lagos, esculturas e obras de arte em geral.

O projeto de paisagismo deve atrair esteticamente e responder ao programa de atividades da praça ou parque. A arborização ou concepção dos jardins deve alinhar qualidades nos aspectos de porte, altura, sombra e composição.

É comum a presença abundante de bancos e artefatos de cimento, como chafarizes e balaústres. Esses elementos tornam o ambiente mais atrativo e estimulam atividades de integração e lazer. Em São Paulo, por exemplo, a prefeitura espalhou mobiliário ecológico em espaços públicos.

Também é comum se deparar com extensões e instalações provisórias que atendam atividades extraordinárias, como os parklets, que também roubam a cena em algumas capitais brasileiras.

O parklet tem a característica de ser perene, porque se não deu certo num lugar, pode ser montado em outro. Entendemos que é uma forma eficiente de transformação do espaço da rua em área de convivência. A ideia, foi criar um mobiliário de qualidade, que oferecesse conforto aos transeuntes e do qual as pessoas pudessem se apropriar. É uma estrutura muito pequena, mas com grande impacto na paisagem, ela muda a rua, que cria uma dinâmica própria. Primeiro porque é essa estrutura para quem está na rua e precisa sentar, descansar tanto o pedestre, quanto o ciclista. Depois, as plantas e móveis emprestam qualidade à calçada, retirando um pouco da agressividade própria do trânsito de veículos, explica.

A crítica à novidade foi a de que os parklets eliminam vagas para o estacionamento de veículos. Nas duas vagas usadas pelo parklet param de 30 a 40 carros num dia. Em contrapartida, ele recebe entre 300 a 400 pessoas. É, portanto, uma equalização do espaço e não uma guerra contra os automóveis. A regulamentação do decreto determina as regras para a implantação dos parklets e, também, os critérios técnicos de projeto que devem ser respeitados.

- Os parklets são permitidos em vias públicas com velocidade de até 50 km/hora e com 8,33% de inclinação longitudinal
- Deve ser respeitada a distância mínima de 15 m da esquina
- Se a calçada estiver deteriorada será preciso reformá-la
- O artigo 5º do decreto determina que a plataforma “não pode ocupar espaço superior a 2,20 m de largura, contados a partir do alinhamento das guias, por 10 m de comprimento em vagas paralelas ao alinhamento da calçada, ou de 4,40 m largura por 5 m de comprimento em vagas perpendiculares ou a 45º do alinhamento.
- O parklet deve estar no nível da calçada para que as pessoas com mobilidade reduzida possam acessá-lo. Pela mesma razão, não são permitidos degraus ou desníveis
- O equipamento deve receber proteção perimetral, ficando aberto apenas para a calçada
- Tem o caráter de guarda-corpos, com pelo menos 0,90 m de altura e fixados na estrutura, de maneira a suportar o peso de pessoas que venham a se apoiar
- É preciso projetar o equipamento com atenção à drenagem. Ele não pode causar impedimentos à sarjeta. “O ideal é que a implantação seja feita depois da boca de lobo na direção do fluxo das águas para evitar alagamentos. Além disso, a perfuração do pavimento para a fixação da plataforma não pode ser superior a 12cm e deverá ser restaurada quando o parklet for removido”, comenta o arquiteto.

Os parques lineares, como o nome sugere, têm comprimento maior que a largura, formando uma “linha” de área verde, eles são construídos dessa maneira, que configuram muito mais do que um espaço de lazer e convivência, são também importantes para qualificar ou requalificar enormes áreas abertas dentro das cidades na intenção de deixá-la mais bonita e agradável, mas não menos importante para a preservação e recuperação dessas áreas, chamadas pelos especialistas de “fundos de vale”.

Além de serem “compridos”, os parques lineares têm outra característica particular: são espaços abertos na cidade, sem área delimitada, portões ou desenho regular. Mesmo assim, podem ser importantes pontos de lazer e realização de atividades físicas para os moradores da região. Em muitos casos, o parque linear surge para essa população como único local de lazer, com possibilidade de oferecer espaço para práticas recreativas, esportivas, contemplação e contato com uma área verde.

Em contrapartida o parque linear uma extensão do meio urbano tem todos esses aspectos, agregando ainda características de preservação acentuadas, requalificação de várzeas degradadas, obtendo um manejo do curso das águas pluviais, aumentando assim as zonas de inundações que evitará a ocupação impróprias às margens dos rios e em áreas de APP, pois é uma intervenção urbanística associada à Rede Hídrica, em fundo de vale, mais especificamente na planície aluvial (SVMA, 2006). Ligado ao conceito do green way, que também é concebido linearmente, buscando o contato direto do humano com a natureza, gerando uma qualidade de vida à população e recuperando o ecossistema, trazendo segurança e convívio em comunidade, utilizando o espaço público com tendência a conectar pessoas, natureza e promover o bem-estar sociocultural. O parque ecológico, também tem o objetivo conectar o homem e o meio ambiente, preservando os recursos ambientais e desenvolvendo lazer ativo e passivo aos usuários (KLIASS, ROSA. 2001).

Possuímos mais tipologias de parques que tem objetivos preservar o patrimônio cultura e natural de cada região, preservando assim os ecossistemas naturais de amplo valor ecológico, como os parques naturais e parques nacionais. E o parque desportivo que foca no desempenho educacional e melhora da saúde física e mental com o intuito de atender necessidades de esporte, saúde, lazer e recreação da população, apresentando o escopo social. O conceito de Green Way e Parque linear da pesquisa, tende agregar todos os valores citados em todas diversidades de parques, com o intuito de preservar o meio ambiente e incorporar ao tecido urbano espaço verdes, com estudos de insolação, ventos predominantes, utilização de energias renováveis, alternativas sustentáveis, preservação da flora e fauna nativa, proporcionando também lazer e bem-estar a vida urbana. Tendo essa base de parque linear, podemos seguir em diante com o termo “orla”, que nada mais é que um espaço determinado como borda, beirada, na maioria das vezes é usada para calçadas que separam a rua do mar, mas não necessariamente. Enfim, podemos denominar como “orla”, tudo aquilo que é borda, além disso é interessante ressaltar a importância de uma orla ser trabalhada em uma cidade, pois simplesmente com um projeto qualificador, tem a capacidade de moldar uma nova perspectiva para a cidade, ou até mesmo uma diferente realidade para quem já viu como era e como está.



Espaços Compartilhados (espaços com diferentes usos)

A rua é o principal espaço público tanto por sua extensão como pela sua acessibilidade e atividades que contêm. Ali produz-se o encontro social e o fortalecimento das relações de vizinhança. E se caracteriza também porque ali se estabelece a articulação entre distintos modos, com notável supremacia de uns sobre outros. A vitalidade que supõe a vida urbana demanda um projeto sensível e flexível que reconheça a diversidade de papéis que a rua cumpre nos diferentes contextos urbanos.

A rua, portanto, aparece como elemento fundamental do espaço público e, para isso, é necessário recuperar sua essência; sua capacidade como facilitadora da comunicação e interconexão entre pessoas e lugares; e evitar que seu uso se dê em detrimento dessa necessidade de encontro, comunicação; mobilidade e acessibilidade. Que a supremacia que foi concedida ao transporte automotor seja ao menos avaliada com o objetivo de atingir espaços mais equitativos, amáveis, transitáveis e "usáveis".

Para que os cidadãos sejam os principais atores, as ruas não têm que orientar sua predominância a um modo de locomoção, geralmente o maior, o mais forte, ou o mais pesado. O conceito de "Ruas compartilhadas" propõe uma mudança de paradigma no uso da rua, eliminando a segregação por velocidades, tipos de transporte e locais de trânsito, promovendo espaços verdadeiramente compartilhados em que o direito de livre trânsito é exercido na forma de solidariedade, empatia, respeito e cuidado mútuo. E quando falamos de ruas ou espaços compartilhados, abrimos um leque imenso, onde podemos falar de pistas que são organizadas por carros leves, pesados e ônibus ou vias rápidas, lentas e ciclovias, em um todo quando falamos de espaços que são usados por diferentes tipos de circulações é necessário que haja uma sinalização e um respeito mútuo em preferenciais, como temos ciclistas que utilizam as calçadas dos pedestres, sendo necessário dar prioridade a quem circula a pé, e entre outros como "foodtrucks" que utilizam da calçada em alguns locais como permanência e estabelecimento na maioria das vezes o mesmo precisa manobrar o veículo nesse espaço compartilhado, independentemente de qual for a manobra, a partir do momento que ele do utiliza o espaço da calçada, acaba se tornando um espaço compartilhado, sendo de total importância a prioridade dos pedestres. Em todo caso, o tema rua, área ou espaço compartilhado abrange um assunto de enorme interesse para reformas e requalificações de áreas públicas.







Capítulo 2.

Obras correlatas

Parque Linear dos Ingleses

Rod. Armando Calil Bulos, Florianópolis, SC.



Esse Parque linear é interessante pelo fato de ser pequeno, porém o mesmo possui alguns elementos que o torna mais amplo.

Como podemos ver na planta, o projeto usufrui de arcos que tem a função de quebrar as linhas retas, talvez para que exista uma uniformidade e com certeza para ampliar a visão de quem observa a movimentação tanto de fora para dentro quanto de dentro para fora da área.



Um desses elementos, que acredito ser o pedaço que chame mais atenção de qualquer pessoa que olhe diretamente para o espaço, é o deck, que casou muito bem com o contraste de cores entre, o verde do gramado e o piso de cimento cinza, a madeira em espaço aberto traz uma sensação de bem estar, e comodidade para o visual do projeto, além de ter uma particularidade trazer uma sensação de amplitude no local.



Outro ponto muito importante, são os postes de luz que possuem instalações e fiações subterrâneas, ou seja, nos isenta de fios elétricos passando por cima, evitando alguns acidentes, seja de tempestades ou arvores colidindo com os mesmos, tendo isso como ponto positivo em suas funcionalidades, temos o ponto negativo que é a quantidade de postes de luz implantados, que parece ser exagerado, poluindo a visão.



Um fator importante são os brinquedos nas caixas de areias para crianças, mas em um ponto de vista particular, hoje as caixas de areias públicas não são o melhor lugar para uma criança brincar por conta de doenças e higiene do local, mas apenas trocando por um gramado natural ou artificial acredito que o problema seja diminuído.

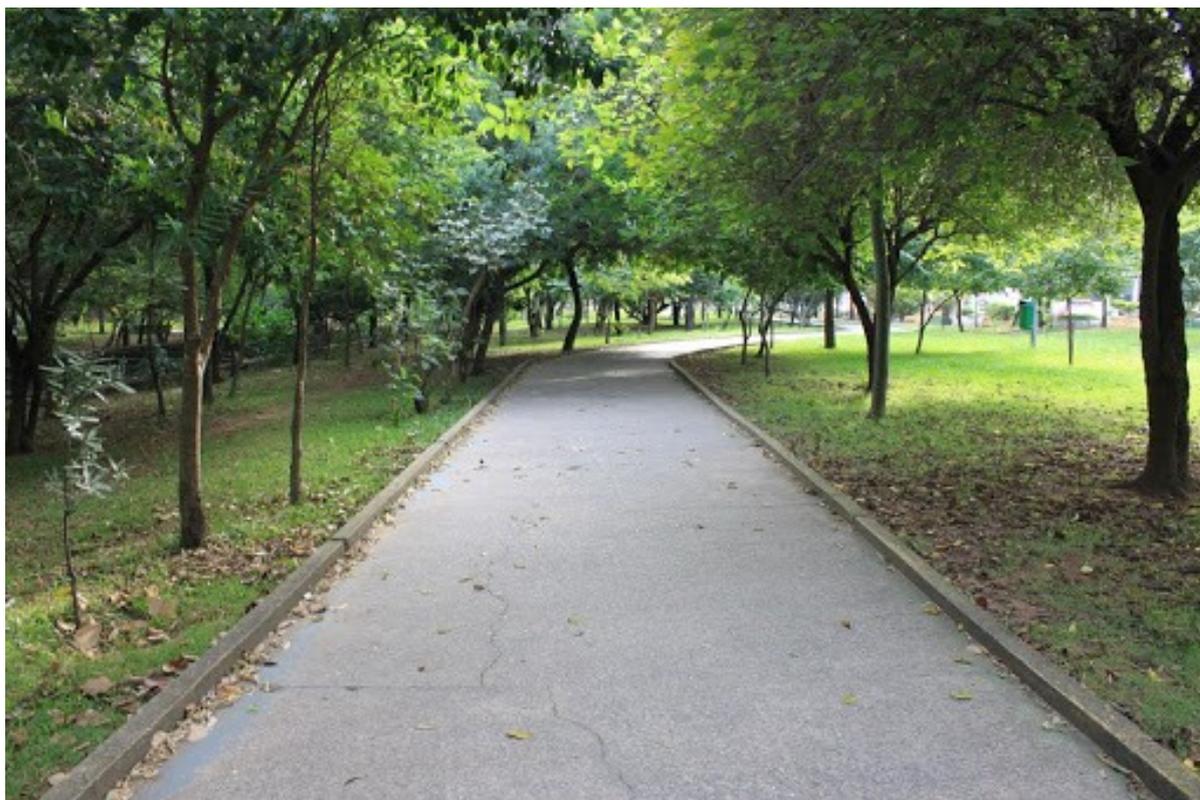
O aspecto da caixa de areia ser cercada por uma grade é interessante para a segurança da criança, mas acho poderia ser alocado melhor o “parquinho” para poder remover essas grades que passa uma impressão de jaula ou área restrito em um lugar público, talvez alocando o mesmo do lado contrário, ou melhor o lado mais longe da rua onde passa carros e tem a circulação de pedestres maior.

Parque Linear Tiquatira
Zona Leste, São Paulo.



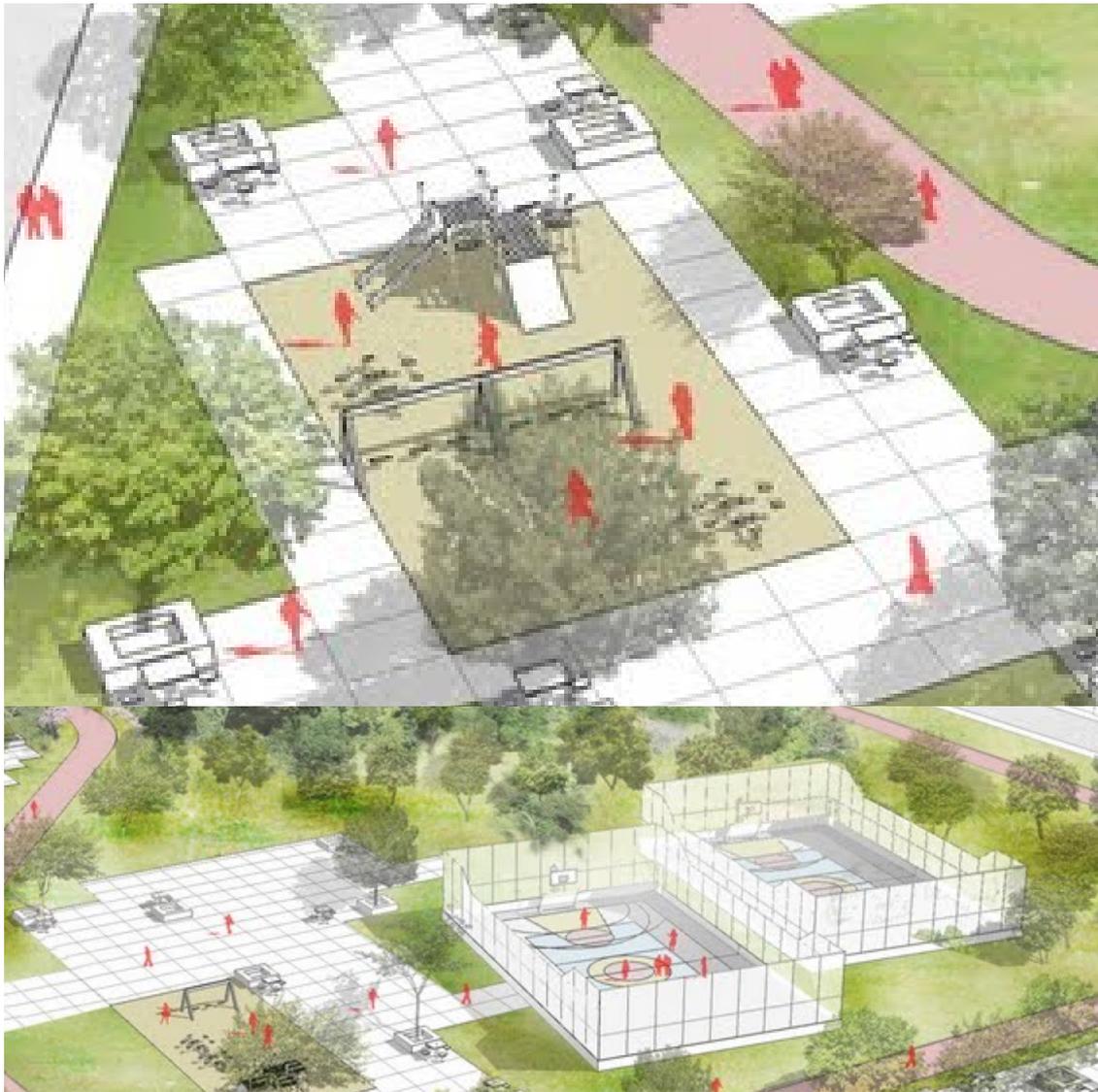
O Parque Linear Tiquatira possui uma vasta quantidade de espaço e esses espaços a maior parte são recheados de áreas verdes, o que faz com que o lugar seja de grande conforto térmico e ambiental, tendo bastante ventilação e um quantidade mais do que satisfatória de sombreamento.





É muito relevante ressaltar o curso do projeto com o seu caminho sem interrupções, um ponto muito positivo para que usufrui do lugar para caminhadas, passear com a família ou seu animal de estimação e também a enorme quantidade de áreas de permanência, para descanso, realizar encontros ou até mesmo fazer uma refeição e se refrescar com alguma bebida.





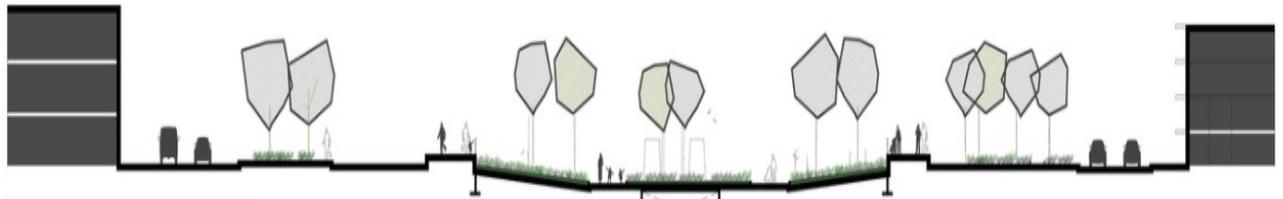
Dispõe também de uma área para crianças brincarem, onde também tem alguns bancos para os pais ficarem tomando conta de seus filhos enquanto eles brincam, e dividido pelo curso de caminhada no seu lado oposto, existe uma enorme área de permanência onde as pessoas que utilizam o local se alongam para realizar as atividades físicas e duas quadras poliesportivas.

Parque Linear do Grande Canal.
Cidade do México, México.



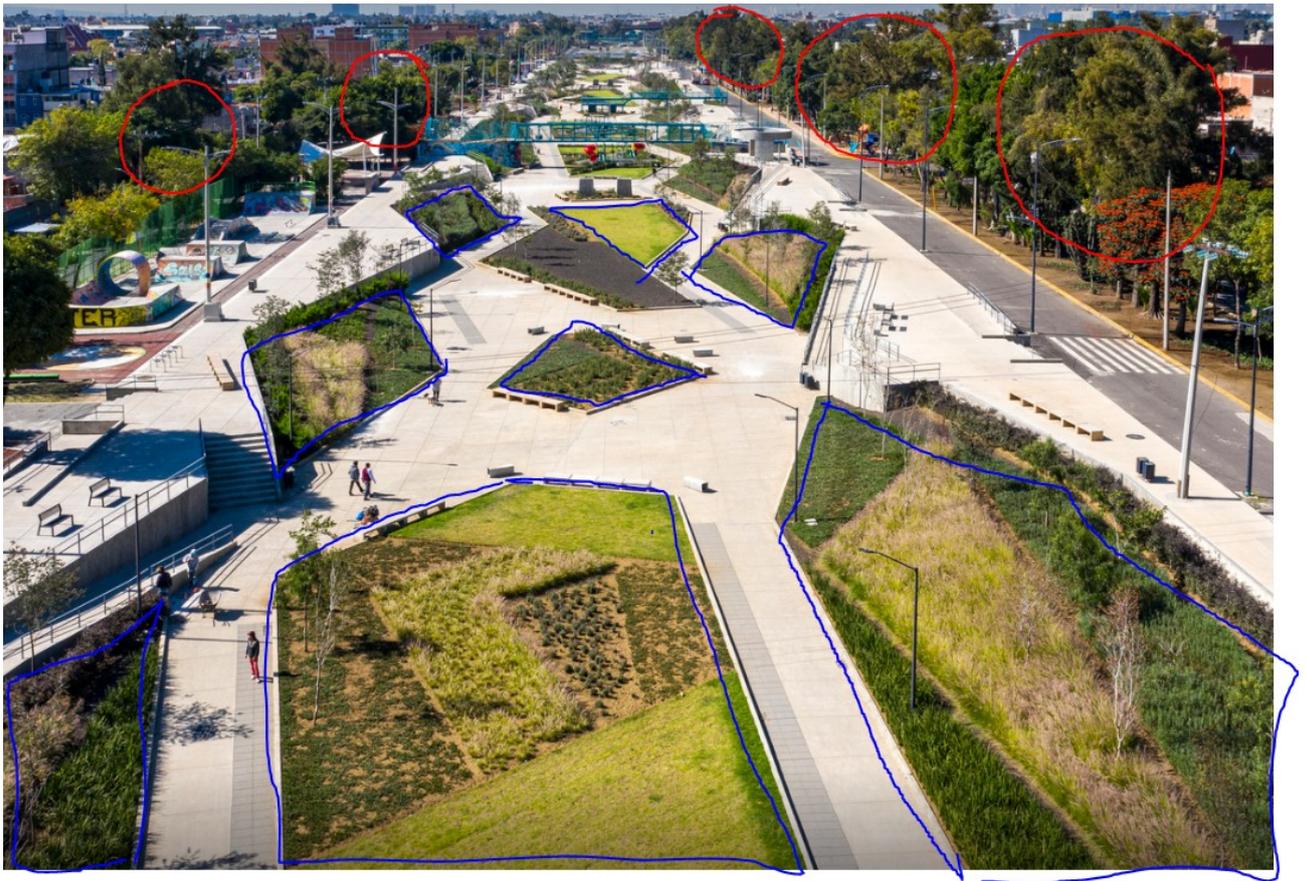
O Grande Parque Linear do Grande Canal, é um projeto de extrema beleza, e teve uma função muito importante, recuperar o espaço do histórico Grande Canal da Cidade do México.





Uma das coisas mais importantes que traz esse projeto em um dos capítulos, é a mobilidade e o fácil acesso que esse projeto tem, sua topografia é muito marcante, pois foi mantida no projeto e são poucas vezes que aparecem escadas ao longo do projeto, o jogo de rampas que é feito é muito interessante pois não causa a quebra de fluxos, ou seja, em uma caminhada você não precisa necessariamente mudar o seu curso para subir ou descer de nível, as rampas estão muito bem posicionadas para que isso funcione de uma forma harmônica e natural.





Em contra partida, o ponto negativo que esse projeto traz no momento, é a falta de árvores altas que geram as sombras naturais, onde dá pra se imaginar que em horários de uma parte da manhã até parte da tarde seja muito difícil das pessoas permanecerem nos bancos que ficam próximos as áreas marcadas em azuis, os únicos lugares que possuem sombreamento são nas calçadas do outro lado da rua marcados em vermelho, onde não existe equipamentos de permanência. Porém por ser um recém projeto, proposto em 2019, aparentemente a longo prazo, tento visto os cortes, foi projetada para que existam essas árvores de médio ou grande porte, exercendo a função de sombreamento nesse grande percurso, que ainda não tiveram o tempo necessário de crescimento.

Orla Morena.
Campo Grande, Brasil.





A Orla Morena é um projeto interessante e inspirador pela qualidade na utilização dos espaços, onde tudo foi muito bem aproveitado, a divisão entre ciclovia e circulação de pedestres é muito bem localizada, evitando acidentes, deixando tudo muito legível aos olhos de quem frequenta, existe também uma quantidade boa de vegetação e nada que chegue a ponto do exagero, qualificando as áreas de permanências com sombreamento e as vias de atividade física, trazendo uma nova perspectiva e criações de novas ideias.

Capítulo 3.

Área de Projeto – leitura de entorno.

Bauru sempre teve a Avenida Getúlio Vargas como uma zona atrativa para realizar atividades físicas, usufrui da mesma como lazer, sempre uma boa opção para frequentar bares, lanchonetes, “foodtrucks” sejam eles destinados a venderem lanches ou água de cocô, mas isso tudo, hoje em dia passa por uma fase precária, são poucas opções de estabelecimentos para frequentarmos. A área tem o principal foco como caminhadas, mas mesmo assim temos muitas utilidades próximos como bancos, “fast-food” (Burger King), sorveterias, postos de combustível, mercados, condomínios residenciais, veterinária, floricultura, loja da claro, loja de bijuteria, roupas entre elas a marca famosa Hering, brinquedos, concessionarias de carros, loja de luminárias, moveis, prédio comercial, parte da zona é bastante residencial como comercial, em geral é uma área muito satisfatória em quase todos os horários da parte da manhã e tarde, pecando um pouco na noite. A área não possui pontos de ônibus, apenas em suas vias paralelas, uma delas R. Dr. Fuas de Mattos Sabino, a mesma é via simples de mão única, possui uma quantidade boa de área verde, já na via principal o canteiro central tem alguns problemas de rachadura por conta de raiz de árvores, o asfalto em toda via não está em boas condições, ao longo do caminho existem dois radares de velocidade, pois a mesma não tem a função de uma via de velocidade, pelo fato de existir muita circulação de pedestres em toda a Avenida, mas em um todo existe bastante sinalização na área, dentre elas semáforos, placas de pare, faixas de pedestres em pontos de interesse, proibido estacionar em alguns horários do dia e proibido fazer conversão.

A topografia tem muito espaçamento entre cada curva de nível, dando a impressão de que toda área seja plana, tendo um fácil acesso pelas suas vias transversais, existem algumas obras que estão em andamento, outras abandonadas, como boas localizações com fins comerciais e residenciais, tanto próximos a Av. Getúlio Vargas, como Alameda Dr. Octávio Pinheiro Brisola que é um dos acessos principais ao Bauru Shopping e ao antigo Walmart que hoje tem o terreno desocupado.

Nesses anos recentes de 2019 até hoje 2021 a Avenida Getúlio Vargas tem sofrido com alagamento em uma parte específica dela, o que nos prova que a infraestrutura não está de acordo, pouca vegetação, muita poluição, bueiros entupidos seja de sujeira ou entulho ou até mesmo destruídos.

Objetivo

O projeto consta com a criação de um parque linear, em nossa orla que divide o Aeroclube e Av. Getúlio Vargas. Consequentemente o planejamento do mesmo, abre um leque de diversas opções para trabalharmos nesse longo percurso da avenida, o segundo passo, após a definição da alocação do parque linear, é aprimorar toda a nossa área promovendo uma qualificação da área em todos os aspectos, mas para que isso seja possível será necessário a ampliação dos espaços existentes, criação de espaços inexistentes, e prever uma interligação de toda orla em geral.

Justificativa

Apesar da infraestrutura mínima e deficiente que temos nos dias de hoje na calçada da Getúlio Vargas, que apresenta pavimentações rachadas, árvores mal podadas, que muitas vezes pode violar a segurança do pedestre colocando-o em risco de se machucar ou atrapalhar sua caminhada tendo que desviar do mesmo podendo colidir com alguém que venha no sentido oposto, seja correndo ou utilizando a calçada como espaço compartilhado para ciclistas, pois a ciclovia só pode ser utilizada na parte da manhã, além disso a mesma depois do horário permitido é usada como vaga para carros em toda orla, o que traz um nível muito alto de limitações e conseqüentemente aumenta o risco de acidentes, ainda assim o local é muito utilizado pela cidade inteira em busca de entretenimento e lazer, em geral é uma parte da cidade que concentra e abraça a circulação de muitas pessoas, sendo assim o parque linear irá promover um projeto no intuito de qualificar os espaços existentes e inexistentes sem interferir nas atividades do aeródromo, o local é muito frequentado a fins esportivos pelo fato de termos uma longa via sem interrupções, porém ao longo temos diversos problemas que são necessárias as correções e adequações devidas, uma área como essa merece uma atenção particular.

Como frequentador da área, a ideia surge como uma solução em todos os aspectos, não só para finalidades usuais, mas também como um bem-estar visual, um atrativo tendo suma importância para toda a cidade, assim como a requalificação de quaisquer outros parques também é importante para suas devidas cidades e regiões.

Programa de Necessidades.

Atualmente o calçadão da Getúlio Vargas apresenta diversos problemas como citado, e algumas medidas serão tomadas para minimizar e corrigir esses problemas, pelo menos a maioria, um deles é a ciclovia que só funciona na parte da manhã, e o empreendimento irá realocar essa ciclofaixa para dentro dessa orla, em um local seguro, livre de pedestres para diminuir a porcentagem de acidentes, sendo assim, logo em seguida duas pistas sem interrupções para corrida, caminhada ou até mesmo um passeio, passando por todo o percurso, incluindo áreas bem folgadas de permanência próximas as pistas e zonas esportivas, as quais serão reutilizadas as que tem hoje, porém requalificadas e ampliadas.

É importante também entender que o projeto tem aproximadamente 1600m de percurso sem interrupções, a distância dessa pista tem um ponto negativo que será corrigido, ela não nos permite fazer um circuito, então o projeto terá uma pequena praça onde esses caminhos serão harmônicos com curvas leves para que não haja necessidade, parar e voltar no outro sentido.

Por último, mas não menos importante, junto a todo esse projeto, uma praça de alimentação bem fresca e arborizada, onde terá uma entrada para veículos grandes, mais conhecidos como "Foodtrucks" e em paralelo a essa praça, parquinhos e brinquedos para crianças e a realocação dos vendedores de alimentos rápidos em quiosques, para diminuir a presença de carrinhos de lanche na orla.

Estudo Projetual.

A área de projeto dispõe de um percurso de aproximadamente 1400m, porém a largura hoje em dia é apenas da calçada, em alguns lugares 5m em outros 8m, pois grande parte é ocupado pelo Aeroclube, mas isso será reajustado pois segundo a norma de 154.211 de zona desimpedidas que são as "clearways" devem se "estender lateralmente a uma distância de, no mínimo, 75 metros de cada lado do prolongamento do eixo da pista de pouso e decolagem", a partir dessa informação retirada de documentos da ANAC, conseguimos ter um enorme ganho de espaço, no início da orla até o seu final sendo a polícia federal, o ganho não é tão grande quanto na metade do percurso próximos as quadras de areia, um ganho de aproximadamente 10 a 12 metros, já na outra parte conseguimos aproveitar aproximadamente 80 a 100 metros do terreno, mesmo o ganho de espaço sendo pouco perto do outro pedaço, já traz uma nova expectativa de trabalho e qualidade para a orla.

Capítulo 4.

Introdução projetual.

A importância de um parque linear para uma cidade é enorme a ponto de transformar a mesma, tendo inúmeras qualidades em um antes e depois; O Parque Linear Getúlio Vargas vem como um transformador da projeção urbana em vários aspectos, como inovações para qualidade de vida, lazer, visual e valorização dessa grande avenida.

O projeto.

O projeto consiste em um parque Linear ou também, a requalificação da Orla do Aeroclube de Bauru, vale ressaltar que hoje é destinado a fins esportivos.

No estudo projetual, e programas de necessidades, é apontado a necessidade de lazer na cidade de Bauru, com isso o projeto conta com quadras poliesportivas, ciclovia, extenso gramado com locais destinados a permanência e descanso, com sombreamentos tanto artificiais (pergolados) como naturais (árvores), também abriga um grande espaço para apresentações artísticas em nosso anfiteatro que dispõe de aconchegantes arquibancadas.

Toda a iluminação artificial por postes de luz de médio porte, tem seus fios de eletricidade via subterrânea, para evitar alguns acidentes.

Bauru é uma cidade de um clima seco e de altas taxas de temperaturas, por isso em toda a área remodelada adequadamente existe a presença de vegetação com intenção de melhorar a ventilação, umidade e bem estar térmico.

Paisagismo e aspectos naturais.

Quando se fala em vegetação, é de suma importância lembrar que um parque sem sua vegetação não é o mesmo, por isso é necessário a escolhas de espécies certas com fundamentos.

As espécies foram escolhidas com delicadeza para que atendessem todas as necessidades que um paisagismo pode trazer, como a beleza e a naturalidade do ambiente, mas também não deixando de lado o conforto ambiental, acústico e lumínico de todo o projeto; Com isso, o Parque Linear Getúlio Vargas conta com espécies de árvores de médio e grande porte, como Oiti (*Licania tomentosa*), Jacarandá (*Mimosaefolia*), Aroeira Pimenteira (*Schinus terebinthifolia*), Flamboyant (*Delonix regia*) que são espécies de extrema beleza em seus troncos que não são tão grossos, tem suas espessuras consideráveis, e as copas bem carregadas de folhas com colorações forte e presentes.

A espécie Jacarandá (*Mimosaefolia*), aparece em grande parte do projeto pelo seu contraste de cores com o entorno e podemos dizer que a mesma transforma o projeto, dá um novo aspecto visual, assim como Flamboyant (*Delonix regia*), que existe apenas uma em toda a área, para que exista uma atenção para essa parte um pouco mais delicada.

Representação gráfica e planta sem escala:



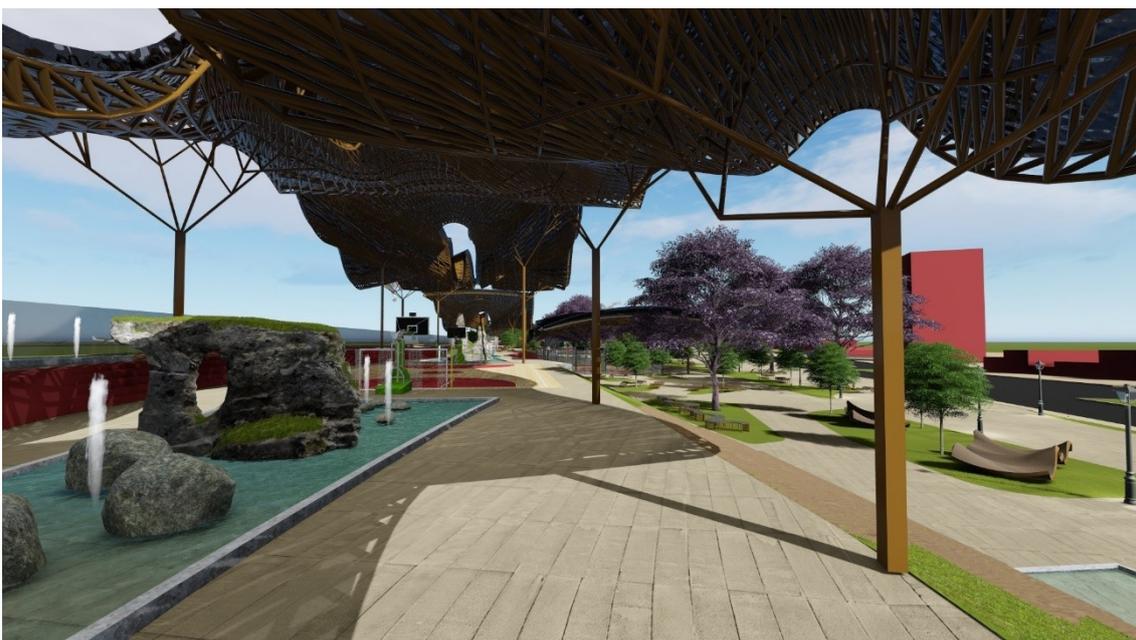
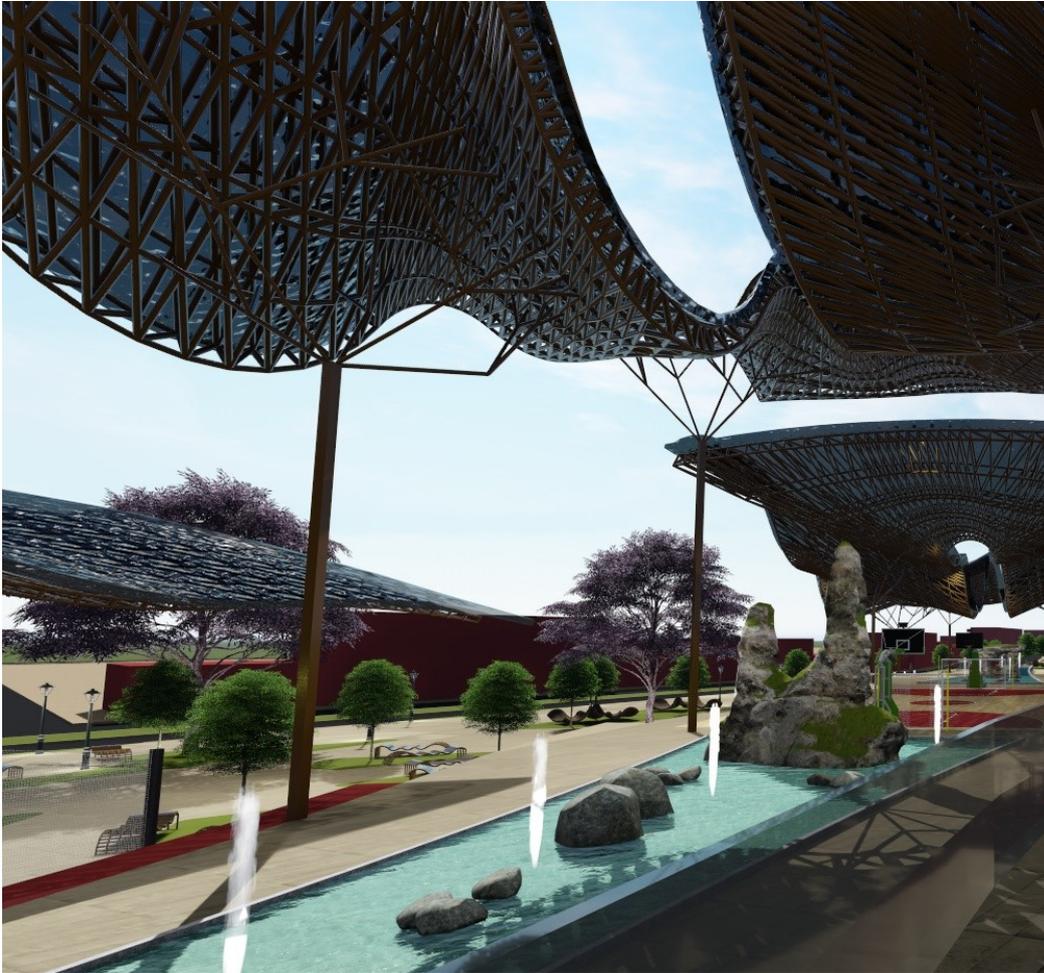
-  OITI - LICANIA TOMENTOSA
-  AROEIRA PIMENTEIRA - SCHINUS TEREBINTHIFOLIA
-  JACARANDÁ - MIMOSAEOFOLIA
-  FLAMBOYANT - DELONIX REGIA



Além do cautelo com o paisagismo, foi importante a atenção que tivemos com os espelhos d'água que nada mais são que receptáculos para coletarem água da chuva que são direcionadas pelas nossas coberturas de estrutura metálica espacial, onde foram adicionados rochas e pedriscos para que durante o

desague exista uma quebra de impacto e não acabe molhando, tanto o chão, quanto pessoas que estejam passando pelo local.

Representação gráfica sem escala:



Materialidade

Estrutura metálica espacial.

A estrutura metálica espacial remete a massivas construções de ampla abrangência, que expressam sua amplitude tanto em termos de tamanho e porte estrutural, como também no quesito versatilidade, dado que pode servir como suporte a edificações desde centros de exposição e supermercados até aeroportos, obras industriais e hangares.

O material metálico empregado na constituição da estrutura metálica espacial precisa remeter a elevados níveis de resistência física.

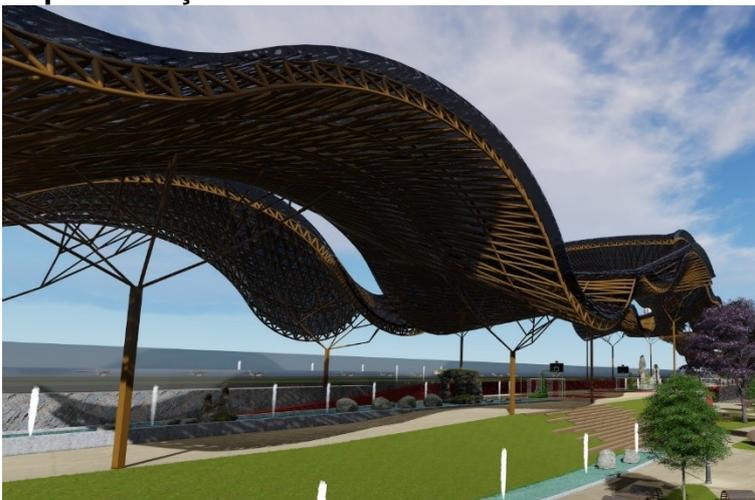
Esse tipo de construção pode ser erguido mediante justaposição de vigas de base quadrangular ou triangular, e serão um fator determinante para o resultado da obra, os pontos de junção de tais elementos.

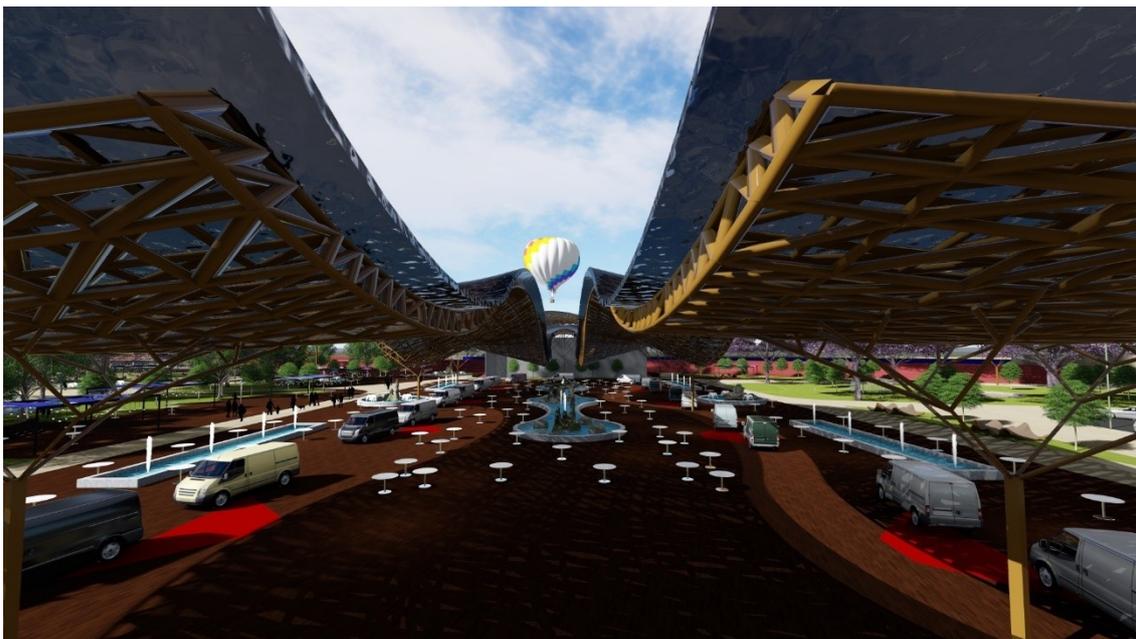
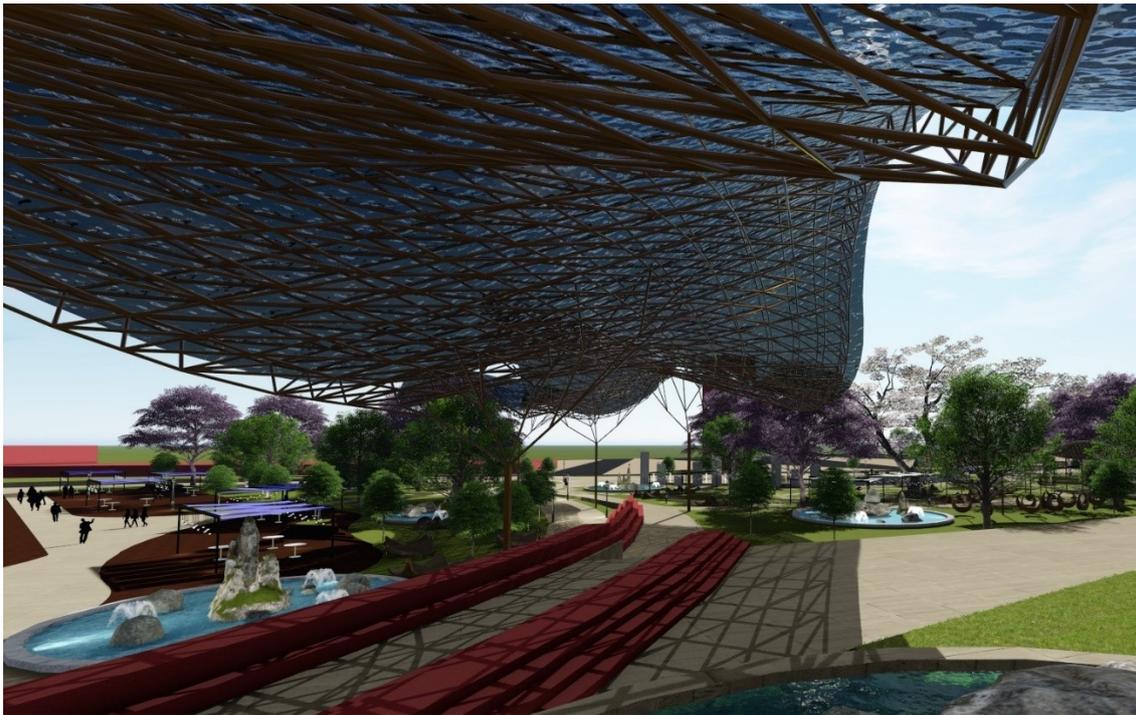
A estrutura metálica espacial é amplamente empregada em obras de grande porte, em particular. Essa máxima se deve ao fato de que configura uma excelente opção para lidar com vãos extensos e com complexidade geométrica variada. Além disso, a estrutura metálica espacial é leve e pode ser montada com notável agilidade, proporcionando acabamento de qualidade.

A presença da estrutura espacial no projeto, estão nas elegantes coberturas das quadras, anfiteatro e área de “foodtrucks”, é composta por tubos de aço separados em seções com diferentes sentidos, criando o aspecto de ondas, onde ajuda na locomoção do vento, o aço utilizado em toda a cobertura foi o Sinter, em tubos quadrados de 0.10 x 0.10, inclusive nos pilares estruturais que são formados por uma grande haste que é suporte para outros tubos que interligados chegam a estrutura da cobertura remetendo a copas de árvores, trazendo uma quebra arquitetônica entre natureza e um visual mais orgânico.

A cobertura em si, é revestida na sua parte superior por policarbonato fosco e translucido, para ajudar na questão de absorção de calor e também na iluminação natural dos lugares em períodos da tarde onde o reflexo do sol já não é forte o suficiente para iluminar algumas partes cobertas.

Representação Gráfica sem escala:





Revestimento.

Piso do curso do Parque.

O revestimento foi uma parte do projeto resolvida em pensamento ao público que usa a calçada da orla do Aero clube de Bauru com a Av. Getúlio Vargas como percurso de caminhada e corrida, então para atender melhor a necessidade de um piso onde não haja interrupções e defeitos de níveis, trouxemos o cerâmico PEI 5 que traz grandes benefícios para área públicas como O revestimento foi uma parte do projeto resolvida em pensamento ao público que usa a calçada da orla do Aero clube de Bauru com a Av. Getúlio Vargas como percurso de caminhada e corrida, então para atender melhor a

necessidade de um piso onde não haja interrupções e defeitos de níveis, trouxemos o cerâmico PEI 5 que traz grandes benefícios para área públicas como Altíssima resistência à abrasão, maior durabilidade em ambientes com alta circulação de pessoas, maior durabilidade para áreas externas, pois resiste à alta abrasão da areia e outros agentes.

Piso utilizado:

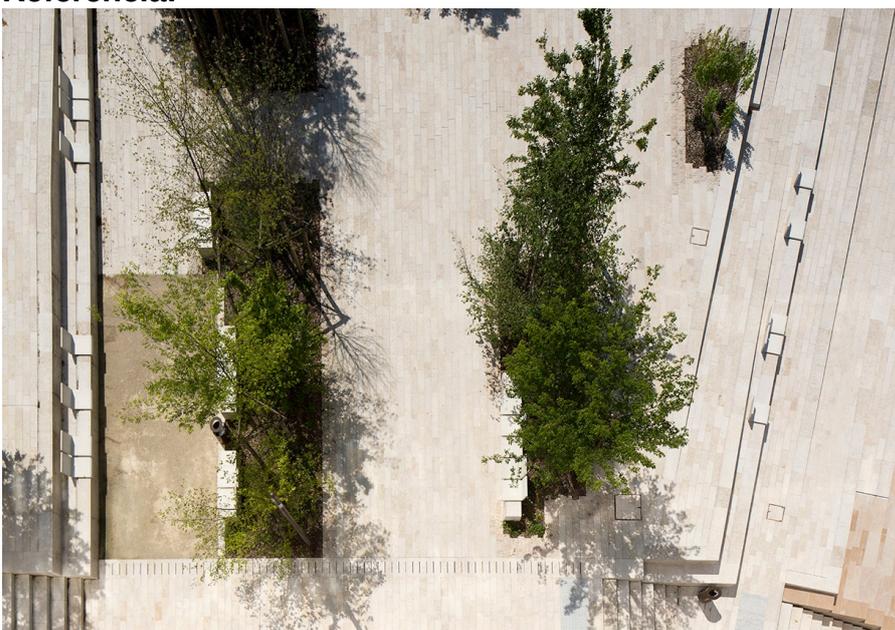


Piso cerâmico Pierini Grafito acetinado bold C: 26,1cm x L: 12,5cm cinza.

Representação Gráfica sem escala:



Referência:



Entrada de Chatenay Malabry

Piso dos Decks

O uso da madeira não foi tão conveniente em questão ecológica e econômica, pelo fato da dificuldade em utilizar o material desejado e custo benefício, então resolvemos esse problema como os Decks de PVC que nos apresentam grandes benefícios para o total conforto e qualidade de todo o público, como sustentabilidade por ser um elemento feito de material reciclado, ele ajuda o meio ambiente de duas formas, retirando materiais que seriam descartados a natureza e evita o desmatamento de árvores para este fim, resistência, o pvc é um dos materiais mais resistentes contra umidade e insolação, se tratando que um deck fica exposto o tempo todo as intempéries climáticas, é um ponto importante para sua durabilidade, o deck de pvc não absorve nada de água, isso possibilita que ele seja instalado até mesmo dentro da água, durabilidade, como o deck de pvc é um material super resistente, consequentemente ele irá durar por muito tempo, em média de 15 a 30 anos, isso irá depender da usabilidade do deck, manutenção e limpeza, a grande vantagem desse material é a questão de manutenção, ao contrário da madeira, o deck de pvc não precisa receber nenhum tipo de verniz ou óleo protetor, o pvc, como mencionado, é super resistente as intempéries do tempo, além de sua limpeza ser muito simples, feita apenas com água e detergente neutro.

Referência Deck de PVC em área externa:



Deck de PVC áreas de permanência:



Conclusão.

Durante a confecção do Parque Linear Getúlio Vargas, foram apontados diversos problemas que foram solucionados, com delicadeza, para que o projeto fosse capaz de entregar um requalificação no conforto ambiental, visual, lumínico, acústico e qualidade maior no lazer dessa enorme avenida, então podemos dizer que o projeto em geral possui um ganho exponencial muito grande em todos os aspectos, atingindo todas as necessidades que um parque necessita, o projeto conta com inovações para a cidade de Bauru, tanto na parte projetual quanto estrutural, e vale ressaltar que todo o projeto conseguiu ter um grande custo benefício apesar de não perder a qualidade nos materiais utilizados em geral.

REFERÊNCIAS

AECWEB. **Parklets se espalham por São Paulo Fortaleza e Florianópolis** . Disponível em: <https://www.aecweb.com.br/revista/materias/parklets-se-espalham-por-sao-paulo-fortaleza-e-florianopolis/10623>. Acesso em: 15 abr. 2021.

AEROCLUBEBAURU. **História Aero clube Bauru**. Disponível em: <http://www.aeroclubebauru.com.br>. Acesso em: 7 abr. 2021.

ANAC. **Legislação**. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-154/@@display-file/arquivo_norma/RBAC154EMD06.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

ANAC. **Legislação**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/home>. Acesso em: 11 mar. 2021.

ARCH DAILY. **O papel das ruas compartilhadas como recuperar a qualidade de vida no espaço público**. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794322/o-papel-das-ruas-compartilhadas-como-recuperar-a-qualidade-de-vida-no-espaco-publico-guillermo-tella-e-jorge-amado>. Acesso em: 23 abr. 2021.

ARCH DAILY. **Parque linear recupera espaço do histórico grande canal da cidade do México**. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/951247/parque-linear-recupera-espaco-do-historico-grande-canal-da-cidade-do-mexico>. Acesso em: 14 abr. 2021.

CIC. **O CONCEITO DO GREEN WAY E PARQUE LINEAR PROMOVENDO A PERCEPÇÃO AMBIENTAL**. Disponível em: http://www.cic.fio.edu.br/anaisCIC/anais2018/pdf/02_60.pdf. Acesso em: 21 abr. 2021.

EMILIO PUIME JUS BRASIL. **Diferenças entre espaço público privado**. Disponível em: <https://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencas-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>. Acesso em: 10 abr. 2021.

FLIGHTCONSULTORIA. **Construção perto de aerodromos**. Disponível em: <https://flightconsultoria.com.br/construcao-perto-de-aerodromos-o-que-nao-pode/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

GALERIA DA ARQUITETURA. **REFERÊNCIAS / PRAÇAS E PARQUES**. Disponível em: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projetos/referencias-ambientes-c/156/pracas-e-parques/>. Acesso em: 14 abr. 2021.

JORNAL CONEXÃO. **Inaugurado pela prefeitura o parque linear dos ingleses**. Disponível em: <https://jornalconexao.com.br/2019/12/23/inaugurado-pela-prefeitura-o-parque-linear-dos-ingleses-neste-domingo-22/>. Acesso em: 3 mai. 2021.

OBSERVATÓRIO GEOGRÁFICO AMÉRICA LATINA. **Espaço Público – Espaço Privado: reflexões sobre o espaço urbano metropolitano**. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/182.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2021.

SUMMIT MOBILIDADE. **Guia Transporte Urbano**. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/o-que-sao-parques-lineares-urbanos/#:~:text=Os%20parques%20lineares%2C%20como%20o%20%20o%20%20de%20área%20verde.&text=A%20proposta%20dos%20parques%20lineares,espacos%20mais%20amigaveis%20às%20pessoas>. Acesso em: 20 abr. 2021.

TOM F CAMINHA. **Reurbanização e habitação social**. Disponível em: <http://www.tomfcaminha.com/2011/07/reurbanizacao-e-habitacao-social-em.html>. Acesso em: 12 mai. 2021.

WORD PRESS. **Projetos orla morena e orla ferroviária campo grande**. Disponível em: <https://npa207.wordpress.com/2015/12/04/projetos-orla-morena-e-orla-ferroviaria-campo-grande-ms/>. Acesso em: 15 abr. 2021.

DECK de PVC – **Veja as vantagens em utilizá-lo**. Disponível em: <https://entendaantes.com.br/deck-de-pvc-arquitetura-sustentavel/>. Acesso em: 1 nov. 2021.

PISO cerâmico Pierini Grafito acetinado bold. Telha Norte. Disponível em: <https://www.telhanorte.com.br/piso-ceramico-pierini-grafito-acetinado-bold-c--26-1cm-x-l--12-5cm-cinza-1630881/p>. Acesso em: 12 out. 2021.

AFINAL, quais os benefícios do piso com PEI 5? lef. 2020. Disponível em: <https://lef.com.br/blog/afinal-quais-os-beneficios-do-piso-com-pei-5/>. Acesso em: 20 out. 2021.