

DIMENSÃO MATERIAL

Tecnologias Construtivas e Sistemas Urbanos

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

A questão da acessibilidade, em conjunto com a habitação e saneamento, são aspectos definidos no Edital do Concurso que o grupo considerou de extrema importância de serem trabalhados. Essas questões, junto com a mobilidade, vêm ganhando relevância nas políticas públicas urbanas, a ponto do Ministério das Cidades defini-las como os macro-objetivos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

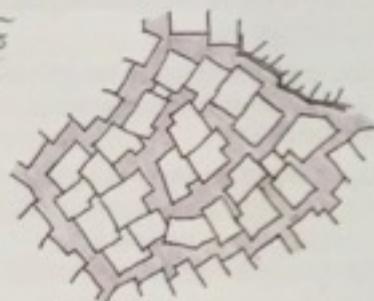
No caso do Rio de Janeiro, a questão da mobilidade e acessibilidade é de extrema importância em função de dois fatores. Em primeiro lugar, a taxa de imobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é muito alta, correspondendo a 47% da população, sendo que nos estratos de até 2 salários mínimos chega a 55% (RIO DE JANEIRO. ESTADO, 2005).

Considerando que as comunidades a serem beneficiadas pelo programa Morar Carioca correspondem justamente a essas faixas de renda, propor estratégias que reforcem a acessibilidade das áreas escolhidas é essencial para garantir de fato a sua inclusão sócio-espaçial.

Dessa forma, a equipe considera em sua proposta tanto a macroacessibilidade quanto a microacessibilidade, considerando que a primeira foge um pouco ao escopo do concurso, mas que de certa forma já foi contemplada no processo de planejamento da cidade e pode ser considerada no estabelecimento das AIUs, instrumento proposto nas Pranchas 2 e 3, enquanto que a segunda serão alvo de propostas específicas.



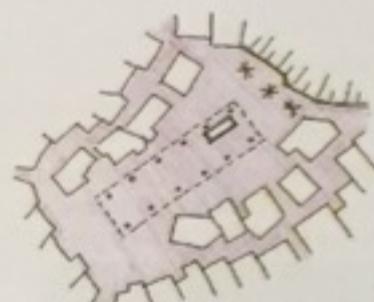
ÁREA DENSAMENTE OCUPADA



INTERVENÇÃO GERANDO ESPAÇOS LIVRES DE EDIFICAÇÃO



INTERVENÇÃO: PRODUÇÃO DE UNIDADES HABITACIONAIS PROMOVENDO A MELHORIA DO ACESSO

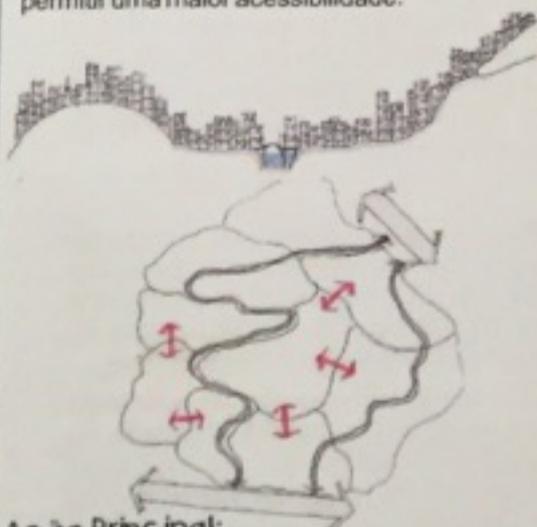


Diretrizes para a Microacessibilidade

Do ponto de vista da microacessibilidade, as propostas estão relacionadas com os problemas típicos encontrados nas diferentes tipologias de favelas conforme definido pelo próprio edital do concurso. Dessa forma, as diretrizes para microacessibilidade seguirão essas tipologias, conforme desenhos esquemáticos abaixo.

TIPO I - Complexos de favelas

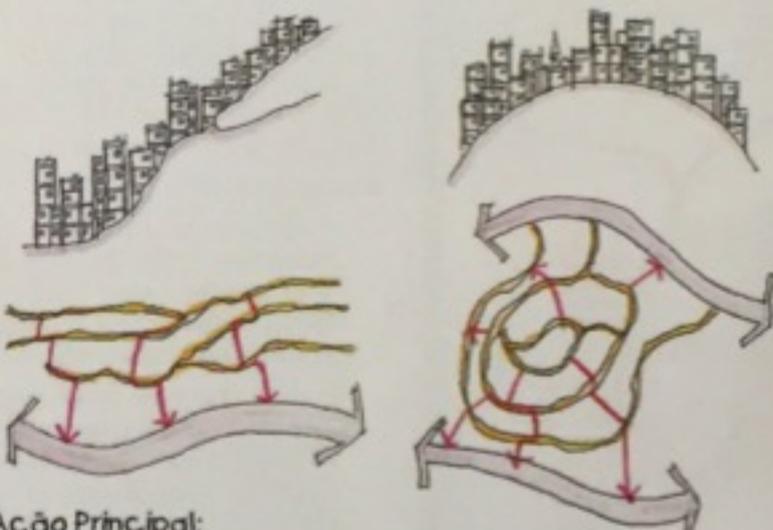
Nos complexos de favelas, em função do seu tamanho, geralmente já existe um sistema de conexão com o sistema viário estrutural do entorno. Dessa forma, o principal problema é a complementação desse sistema e a conexão interna da própria favela, integrando as diversas comunidades. Assim a principal diretriz para esse tipo é a implantação de vias de ligação internas à própria favela, que vão permitir uma maior acessibilidade.



Ação Principal:
Conexão entre as diferentes áreas.
Melhorias da conexão existente.

TIPO II Favelas isoladas em morros e encostas

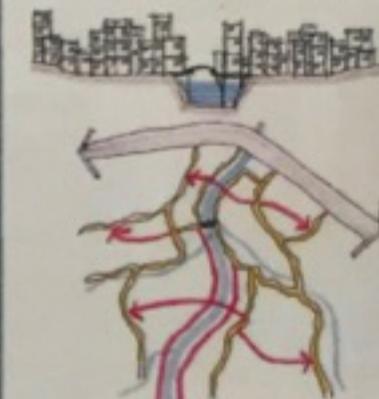
O grupo identificou dois subtipos das isoladas em morros: favelas isoladas em encosta com vielas seguindo as curvas de nível paralelas e favelas isoladas em morros com vielas seguindo as curvas de nível concêntricas. A diretriz para o primeiro subtipo é a abertura de vias transversais de conexão entre as diversas vielas e entre estas e o sistema viário estrutural do entorno enquanto que a diretriz para o segundo é a abertura de vias radiais de conexão entre o centro da favela e o sistema viário estrutural do entorno.



Ação Principal:
Qualificar e criar alternativas de descidas (em vermelho)
Consolidar os percursos planos (em amarelo)

TIPO III - Favelas isoladas em locais planos

Nas favelas isoladas em locais planos é comum que algum corpo d'água acabe dividindo a comunidade em dois territórios. Portanto a diretriz principal é abertura de vias transversais ao corpo d'água estabelecendo desta forma conexão entre as diversas vielas e entre estas e o sistema viário estrutural do entorno.



Ação Principal:
Qualificar e criar transversais
Desocupar as áreas de risco
junto ao corpo d'água