

PROCESSO SELETIVO – 02/2021

Área de Conhecimento

Projeto de Arquitetura e Urbanismo, Paisagismo e Planejamento e Projeto do Espaço Urbano – A

PROVA ESCRITA – PADRÃO DE RESPOSTA

QUESTÃO 1: O relevo natural e suas características particulares são norteadores nos projetos de arquitetura. O estudo topográfico é uma etapa fundamental à concepção das construções. É importante respeitar o relevo natural do terreno e, quando necessárias alterações, deve-se optar por soluções mais econômicas e sustentáveis.



Em relação à implantação proposta, avalie as afirmações a seguir.

- I. Os maciços de vegetação foram posicionados nas áreas com maior declividade, menos indicadas para ocupação de edificações.
- II. As áreas onde há a presença de córregos foram preservadas e permanecem protegidas pela vegetação.
- III. As áreas institucionais estão localizadas nas áreas mais planas do terreno, o que facilita o acesso a elas.

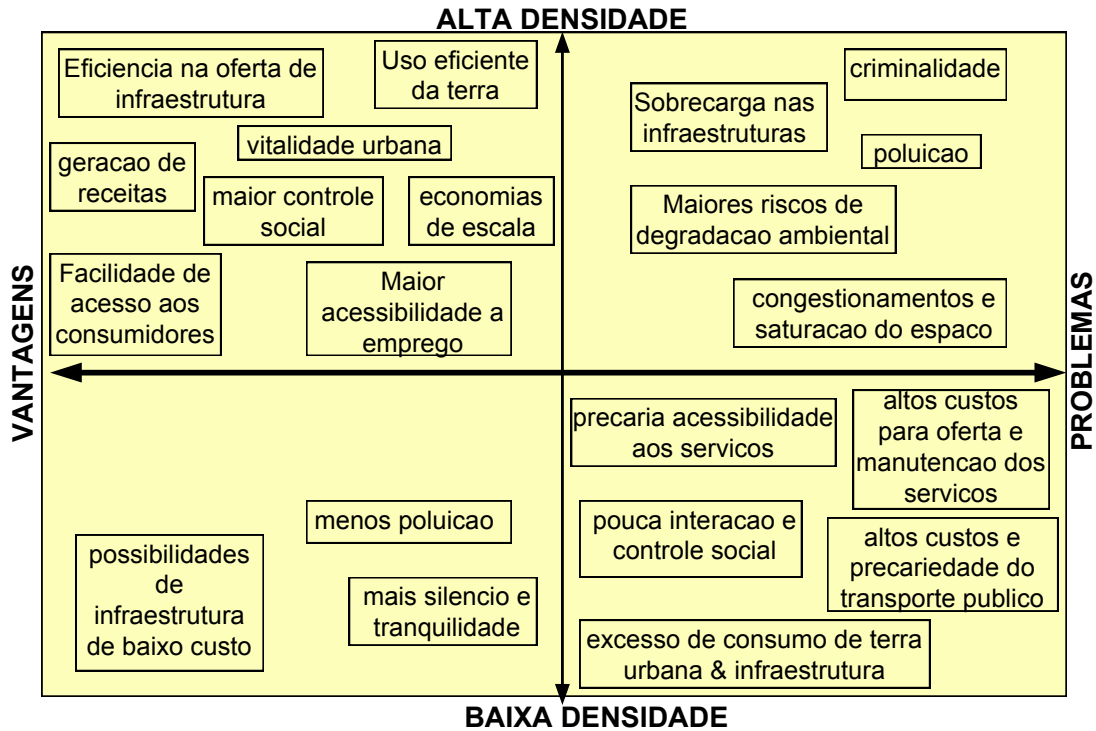
É correto o que se afirma em:

II e III, apenas

QUESTÃO 2: Relacione as diferenças fundamentais entre os traçados com quadras sem vias de penetração e traçados com múltiplas vias sem saída ou de circulação interna, de acordo com Mascaró (1987).

Aspecto considerado	Traçados em quadras quadradas ou retangulares, sem vias de penetração	Traçados com vias sem saída (espinha de peixe) ou com vias de circulação interna (em alça ou bucle)
Quanto aos custos de infraestrutura urbana	No caso de quadras quadradas com lotes saindo em todas as direções, o traçado é altamente antieconômico e aumenta com o tamanho do grão. No caso de quadras retangulares ocorre o contrário.	São traçados altamente econômicos, desde que as vias sejam perfeitamente hierarquizadas e o grão a empregar seja o maior possível.
Quanto à fluência no trânsito de veículos	As distâncias são as menores nesse tipo de traçado. A interrupção de ruas para manutenção e reparação cria problemas fáceis de superar. A existência de grande quantidade de cruzamentos diminui a velocidade dos automóveis.	As distâncias a percorrer normalmente são maiores, mas uma vez atingidas as vias de intercomunicação, a circulação se produz em maior velocidade, pela existência de menor quantidade de cruzamentos. A interrupção de vias para manutenção e reparação cria problemas difíceis de solucionar.
Quanto à segurança para pedestres, bicicletas e outros veículos menores e até automobilistas	O traçado não oferece muita segurança para veículos menores, desde que calçadas e passeios sejam sempre paralelos às vias de tráfego. Para automóveis também é potencialmente perigoso, já que há grande quantidade de cruzamentos sem hierarquia clara.	Apresentam um alto grau de segurança ao pedestre, especialmente às crianças, que podem brincar quase livremente nas ruas interiores. As taxas de acidentes em cidades com este tipo de traçado ficam bem menores, entre 1/3 ou até 1/3.
Quanto à clareza do traçado para visitantes	O traçado em quadras é facilmente codificável, com sistemas mais rápidos ou menos evoluídos, mas de rápida e fácil compreensão.	O traçado cria sérias dificuldades para sua codificação. Difícilmente fica claro, e, para um visitante pouco avisado, pode tornar-se um verdadeiro labirinto.
Quanto aos serviços de correios, entregadores e coleta de lixo	O traçado em quadras facilita que entregadores e carteiros encontrem rapidamente os endereços. Os caminhões de coleta de lixo podem programar círculos sem passar duas vezes no mesmo lugar.	Os serviços de correios e entregas encontram dificuldade em seu trabalho na medida em que os endereços ficam difíceis de localizar. Os caminhões de lixo têm seus custos de operação incrementados porque frequentemente são obrigados a marchar em ré.
Quanto tipo de vida que propicia	Como as ruas são frequentadas por veículos, às vezes em velocidade, não criam lugares acolhedores, os vizinhos não se sentem inclinados a sair ao espaço público e o relacionamento é muito mais distante.	As ruas interiores, em especial as sem saída, fazem com que o trânsito seja bem menor, criando verdadeiros lugares. Os vizinhos e particularmente seus filhos tomam conta desses espaços e desenvolvem uma vida comunitária muito mais intensa.
Quanto à paisagem urbana	Justamente a clara organização geométrica que facilita os correios, a coleta de lixo, leva frequentemente, a espaços urbanos monótonos e pouco atrativos.	As ruas interiores, tomadas e frequentemente arborizadas a gosto dos vizinhos, os fundos dos cul-de-sac, formando verdadeiros lugares, e a forte hierarquia das vias fazem o espaço urbano muito rico, atraente e de personalidade muito mais definida

QUESTÃO 3:



Fonte: Acioly (1998) página 8

Com base na imagem acima, disserte sobre:

- o que é densidade urbana.
- sua relação com projetos de loteamentos.

Resposta pode ser encontrada em Acioly (1998) página 6-24(a) e 25-45(b)

QUESTÃO 4: Castello (2008, p.87) apresenta que:

“...elementos físicos que compõem os territórios residenciais...elementos, aliás, [que] integram toda e qualquer paisagem urbana, e independem do estágio de desenvolvimento e nível de organização espacial da cidade, ou do tamanho e nível de renda da população, e mesmo dos mecanismos de controle do uso e ocupação do solo. ...esses elementos singelos, se organizam em três tipos:

- áreas de apropriação privada, estruturadas em quarteirões;
- estruturas públicas lineares de circulação e de fluxo de pedestres e de veículos, as ruas;
- áreas de uso e de apropriação coletiva, espaços abertos e outros equipamentos que complementam e qualificam a vida no espaço urbano.

Uma outra forma de aproximar esses elementos é trabalhar com a noção de sistema de espaços e seus subsistemas. Reconhecem-se dois tipos de subsistemas que atuam positivamente na organização da cidade quando já interação entre eles..[o] sistema urbano que se organiza pela interação de um subsistema de espaços públicos – o sistema viários e os espaços abertos – com um subsistema de espaços privados – os quarteirões, que se dividem em lotes, que por sua vez contêm as edificações.”

Partindo do ponto de vista da autora, discorra sobre como estruturar os elementos urbanos para qualificar os quarteirões multifuncionais em projetos de Arquitetura e Urbanismo.

Castello destaca, no texto acima que, quando a interação entre os subsistemas – e seus elementos estruturadores – pode atuar positivamente na organização da cidade. Isso demonstra a importância na definição de critérios que orientem essa articulação e interação.

Posto isso, serão apresentados os critérios de estruturação dos elementos urbanos que compõem os subsistemas citados.

O quarteirão, elemento estrutural universalizado no ambiente urbano, pode ser sinteticamente descrito como uma porção de território contornado por logradouros públicos, correspondendo à maior parte da área urbanizada das cidades. O quarteirão é subdividido em parcelas menores, os lotes, não havendo normas universais ou fórmulas indicativas do tamanho ideal de um quarteirão ou a forma mais adequada sendo adotados critérios baseados no bom senso, nos usos preponderantes e fluxos por esses gerados e, ainda, nas peculiaridades do sítio.

O quarteirão, sendo parte da estrutura urbana não deve, e não pode, constituir um obstáculo à livre circulação na cidade. Assim sendo, sua dimensão não poderá ser tão grande a ponto de impedir ou dificultar a mobilidade de pessoas [e veículos].

Tal princípio deve nortear o desenho e delimitações público/privado do quarteirão multifuncional. Os usos do térreo devem favorecer e até mesmo incentivar a apropriação como espaço público e garantir “a livre e fácil circulação do pedestre” no interior do quarteirão.

Envolvendo os quarteirões, o sistema viário, destacando-se “a rua que permite que as trocas aconteçam, que as pessoas

se movimentem, que a cidade exista...os bens são distribuídos à comunidade e a vida social e econômica se estabelece. A rua é, enfim, o espaço dos fluxos e das conexões.

É evidente que as vias não têm todas a mesma configuração pela simples razão de que elas não cumprem o mesmo papel no ambiente urbano, que geram fluxos viários diferentes [de modo que] deva ser dimensionado e configurado de acordo com o papel que desempenha. Derivando daí a proposta de hierarquia viária, havendo pelo menos três tipos de vias.

As vias principais ou arteriais que delimitam as unidades de vizinhança. A seguir as vias coletoras. Por fim, as vias locais que devem garantir a manutenção de baixo fluxo de veículos e desencorajar o tráfego de passagem.

Ainda, compondo o sistema viário, temos os canteiros centrais que cumprem uma função além de delimitar vias, mas exercendo papel funcional ao promover conexão e sociabilidade acolhendo os pedestres e também como elemento paisagístico qualificador da paisagem.

E, talvez o mais importante ao considerarmos o quarteirão multifuncional, os passeios que garante a vida circulando, devendo estabelecer relação com os usos dispostos à cidade trazendo vivacidade à exemplo das fachadas ativas e garantir acessibilidade física e visual de forma segura e autônoma.

Finalizando a apresentação a respeito da qualificação dos elementos de composição e estruturação da cidade, os espaços abertos e todas as demais áreas de apropriação e uso coletivo, junto com os canais de circulação, dão condições reais de interação e socialização às pessoas complementam e qualificam a vida no espaço urbano, favorecendo o desenvolvimento das práticas sociais e o estabelecimento da vida comunitária.

O sucesso da implantação de equipamentos de uso coletivo em áreas residenciais depende, evidentemente, de projetos que considerem: tipo de equipamento adequado à área; localização relativa no interior da comunidade e tamanho do empreendimento, em dimensão compatível com a população usuária.

Posto isso, no projeto de quarteirão multifuncional, o térreo e pavimentos mais acessíveis diretamente ao público devem atender à essa demanda de equipamentos e espaços de uso coletivo e público à região em que estará inserido, configurando-se uma resposta adequada “à demanda posta pela população” entendendo que “os espaços e equipamentos usados coletivamente envolvem um conjunto muito grande de atividades e funções que, por sua vez, têm níveis diferentes de complexidade e, portanto, requisitos espaciais particulares e padrões específicos”.

QUESTÃO 5: A Topografia comporta duas divisões principais, a planimetria e a altimetria.

Na [[1]] são medidas as grandezas sobre um plano [[3]]. Essas grandezas são as distâncias e os ângulos, portanto, as distâncias [[5]] e os ângulos [[5]]. Para representá-las, teremos de fazê-lo por meio de uma vista de cima, e elas aparecerão projetadas sobre um mesmo plano [[3]]. Essa representação chama-se planta, portanto a [[1]] será representada na planta.

Na [[2]], fazemos as medições das distâncias e dos ângulos [[6]] que, na planta, não podem ser representados, com exceção feita às curvas de nível. Por essa razão, a [[2]] usa como representação a vista lateral, ou perfil, ou corte, ou elevação; os detalhes da [[2]] são representados sobre um plano [[2]].

[[1]] planimetria
[[2]] altimetria
[[3]] horizontal
[[4]] vertical
[[5]] horizontais
[[6]] verticias

Os padrões de resposta estão fundamentados nas bibliografias do Edital.

Membros da Banca:

Alice de Oliveira Viana

Avaliadora 1

Gabriela Morais Pereira

Avaliadora 2

Alberto Lohmann

Presidente da banca