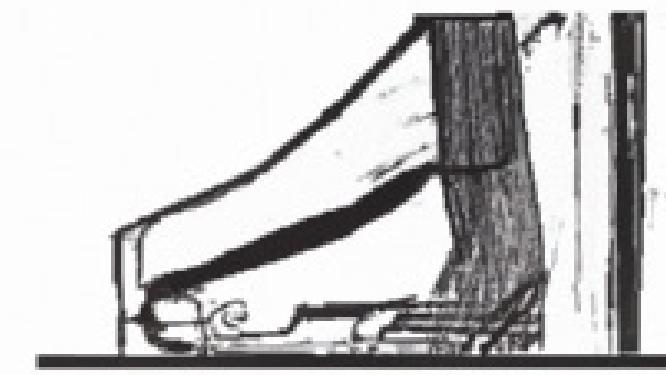
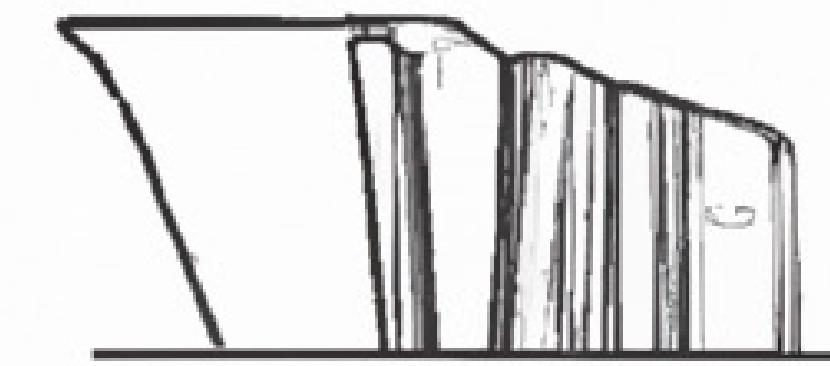
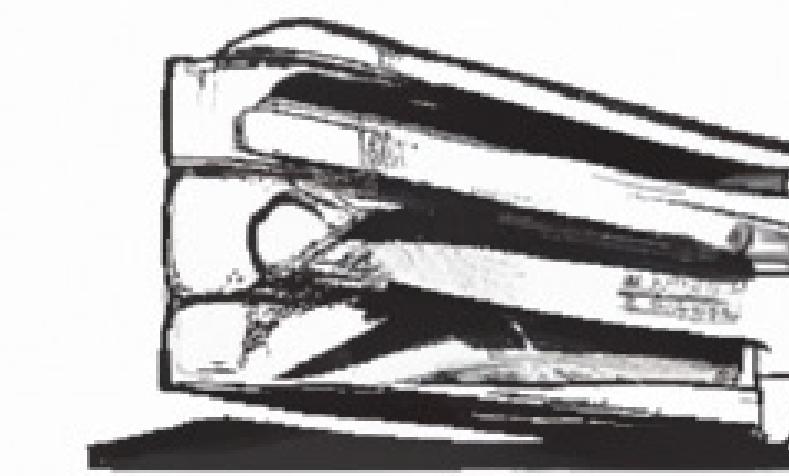
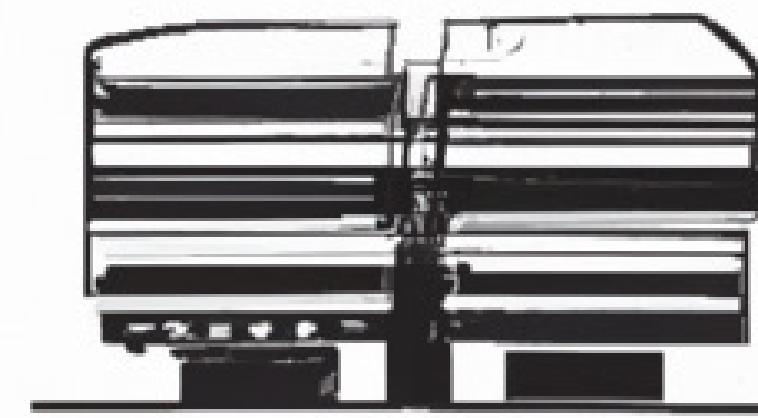
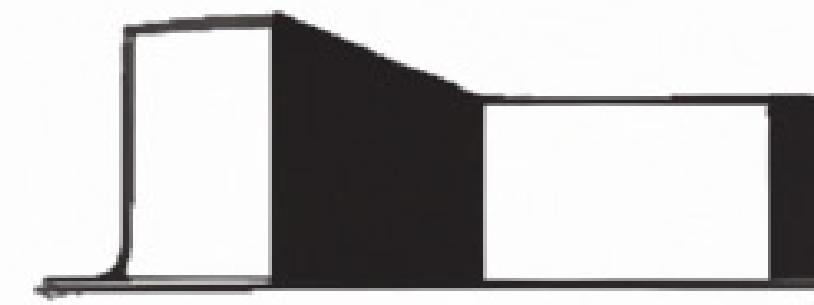


O
u
t
r
o
s



METRÔ

Por volta da década de 1940, empresas automotivas, como a General Motors (GM), iniciaram um processo de compra do transporte sobre trilhos e seu posterior sucateamento para impulsionar o desenvolvimento rodoviário e a compra de carros.

No Brasil, esse processo foi fortalecido pela presidência Juscelino Kubitschek na década de 1950, que construiu rodovias em massa para conectar as capitais e alimentar o mercado automotivo. Desse processo resultou a gradual substituição dos bondinhos (diz-se que foi o único meio de transporte adorado pela população) por ônibus e carros nas cidades.

O projeto busca então resgatar o transporte sobre trilhos, mais rápido e menos poluente, na região metropolitana de Belo Horizonte, visando integrar seus espaços urbanos de maneira eficiente.

CICLO

O transporte ciclovíario também é promovido em escala metropolitana, tanto pela demanda da população em economizar o preço da passagem, quanto pelas questões ambientais e de saúde.

Todavia, existe o fator de custo de compra de uma bicicleta (incluindo a possibilidade dela ser roubada), mas que por anos foi um ponto resolvido pelo sistema do 'Itaú Bike'. Contudo, com o avanço do neoliberalismo no Brasil após o golpe parlamentar de 2016, esse sistema barato e eficiente (no qual se pagava R\$ 9 por mês), foi substituído, ao menos em Belo Horizonte, pelas bicicletas de aplicativos internacionais (Yellow e Grin, da mesma empresa). Nesse processo, uma empresa internacional espalha bicicletas pelas cidades, cobra R\$ 1 a cada 15 minutos, e remete os lucros ao exterior.

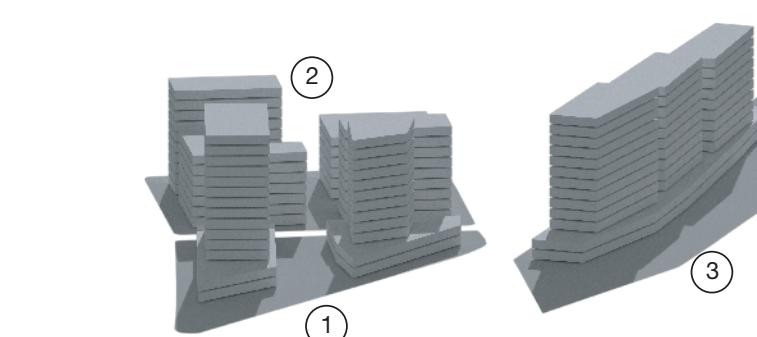
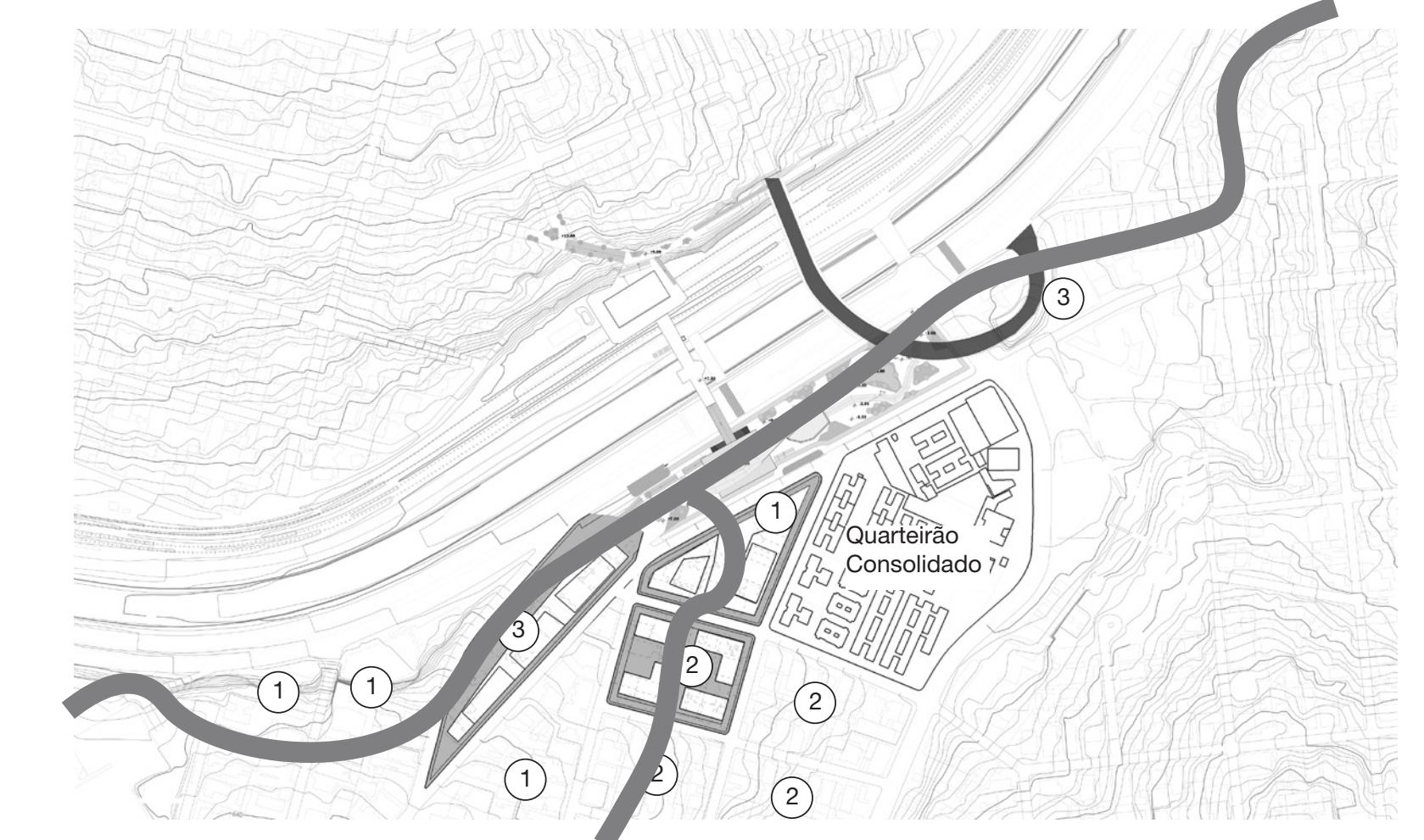
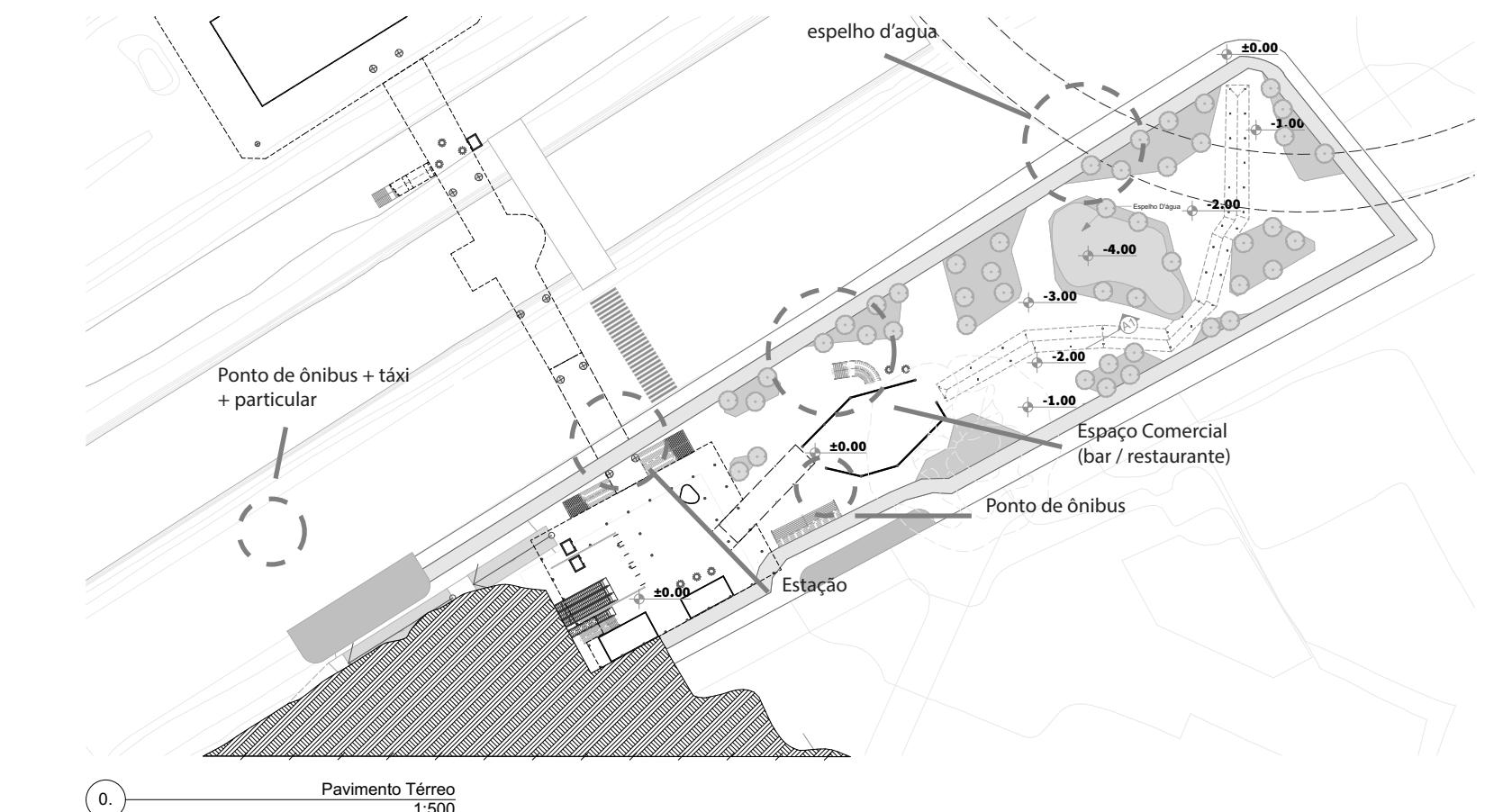
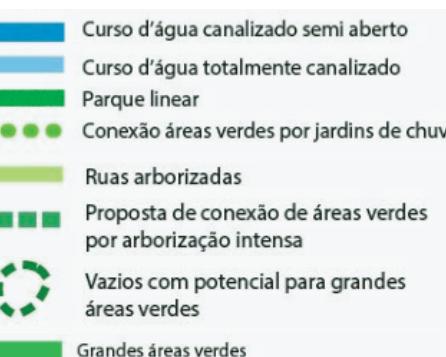
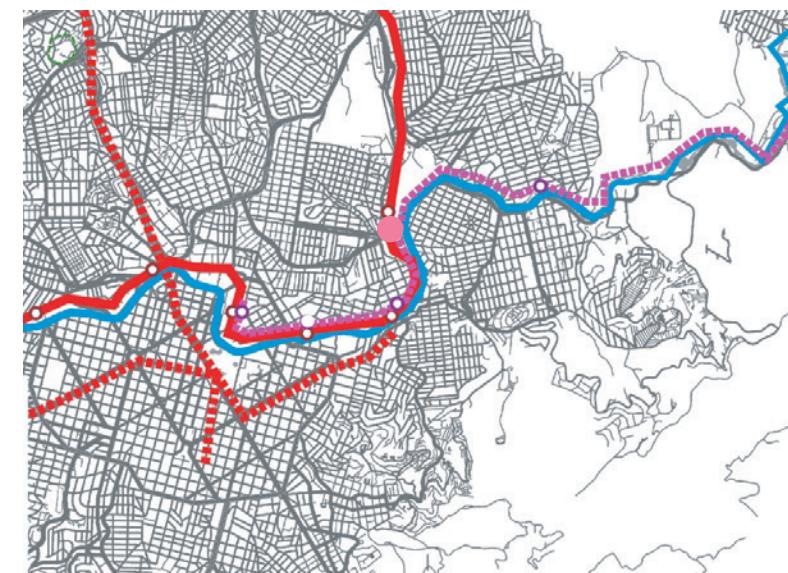
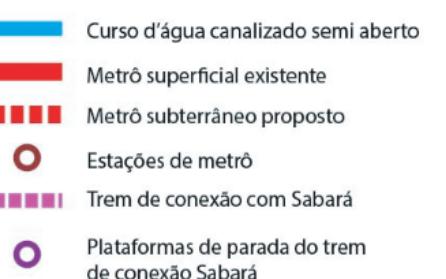
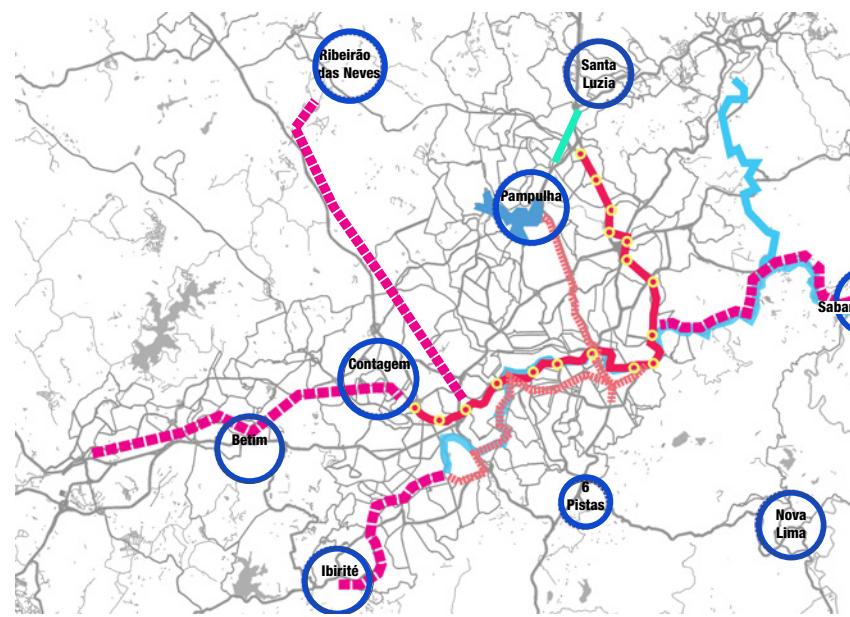
O suor gerado pela atividade também dificulta seu uso. Proponho então a instalação de um banheiro público com chuveiros na nova estação, tanto pelo seu uso em si, quanto pela promoção da cultura de chuveiros públicos, raramente encontrada nas cidades brasileiras, buscando ser um ponto de partida para sua multiplicação pela região metropolitana.

Outro problema enfrentado pelos usuários de bicicletas é o uso desse meio de transporte em estradas designadas para carros, sendo uma prática insegura devido à velocidade das vias. Pelo seu amplo espaço, seria possível que essas rodovias fossem acompanhadas de ciclovias, promovendo a integração da urbanização dispersa, como é o caso de Ribeirão das Neves (onde o transporte de um fragmento para o outro tem o custo acima de R\$ 6, o mesmo preço para chegar a Belo Horizonte, sendo essa uma região socioecononomicamente frágil).

Proponho o estabelecimento de uma rede de bicicletas municipais aos moldes do 'Itaú Bike', porém não atrelado a bancos ou multinacionais. Que dessa vez seja um projeto da cidade e para a cidade, com preços acessíveis, acompanhada da construção massiva de ciclovias conectando a região metropolitana e promovendo a cultura de bicicletas.

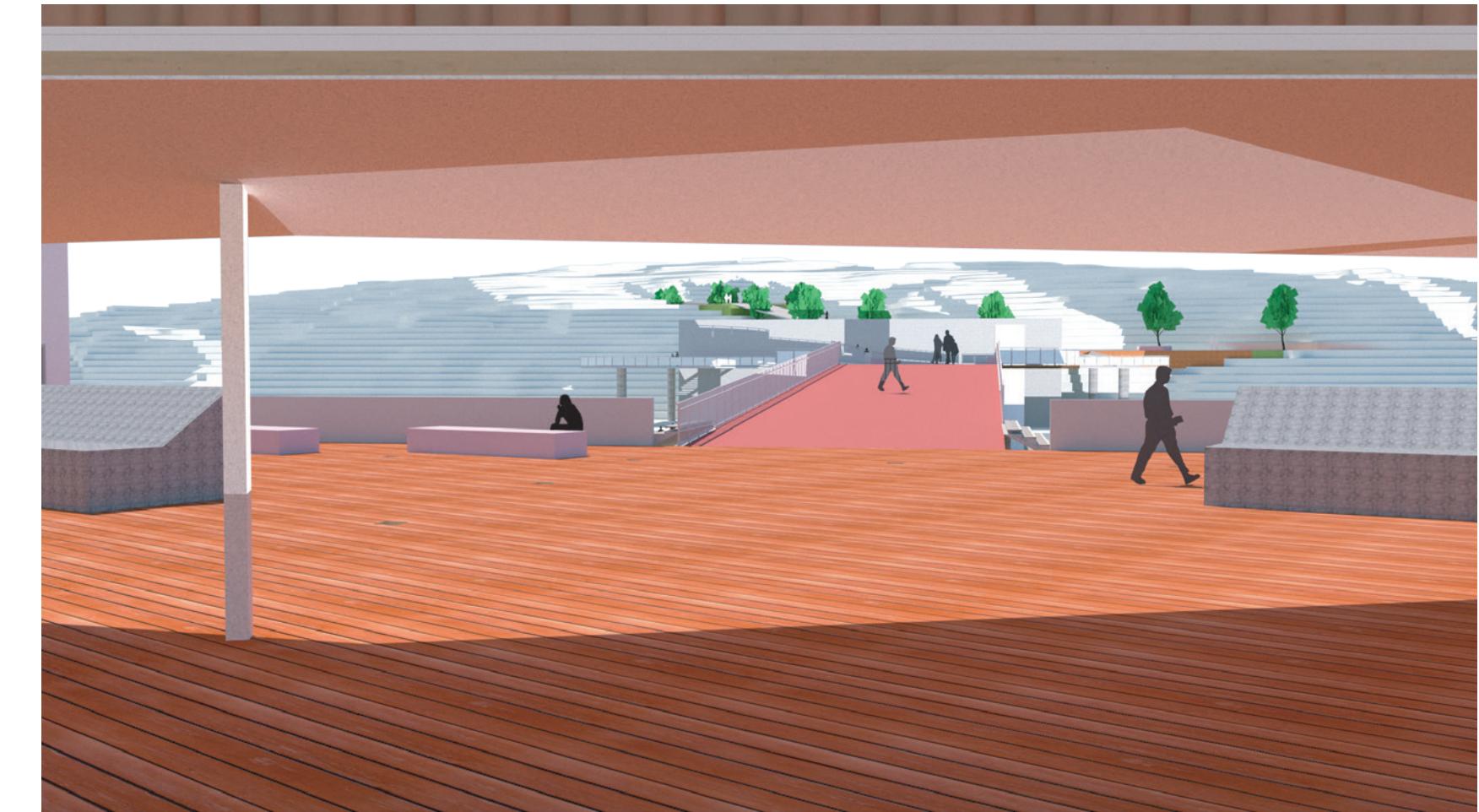
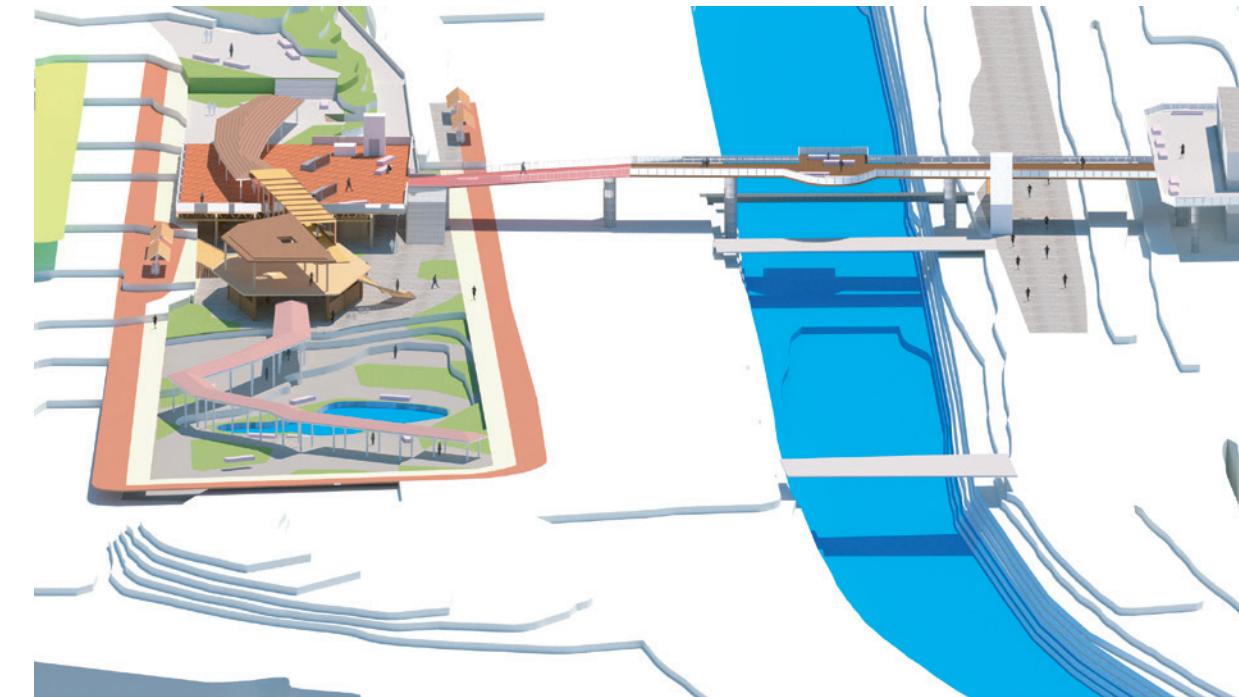
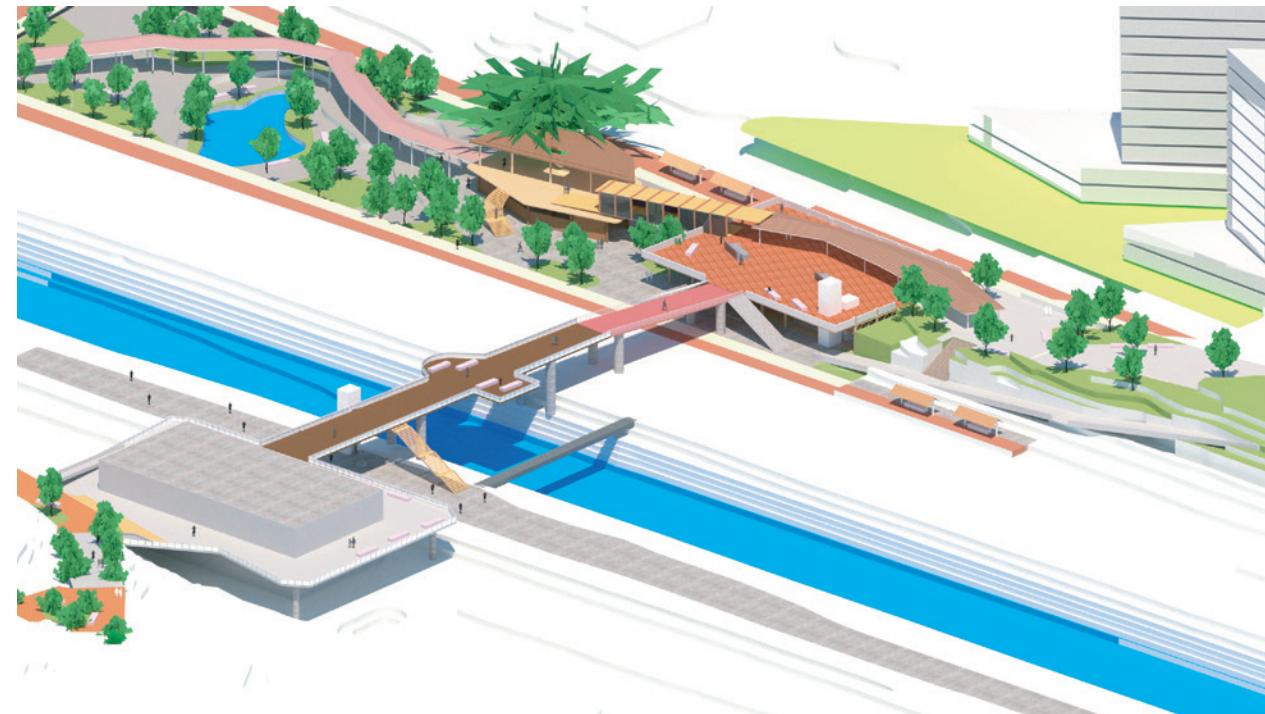
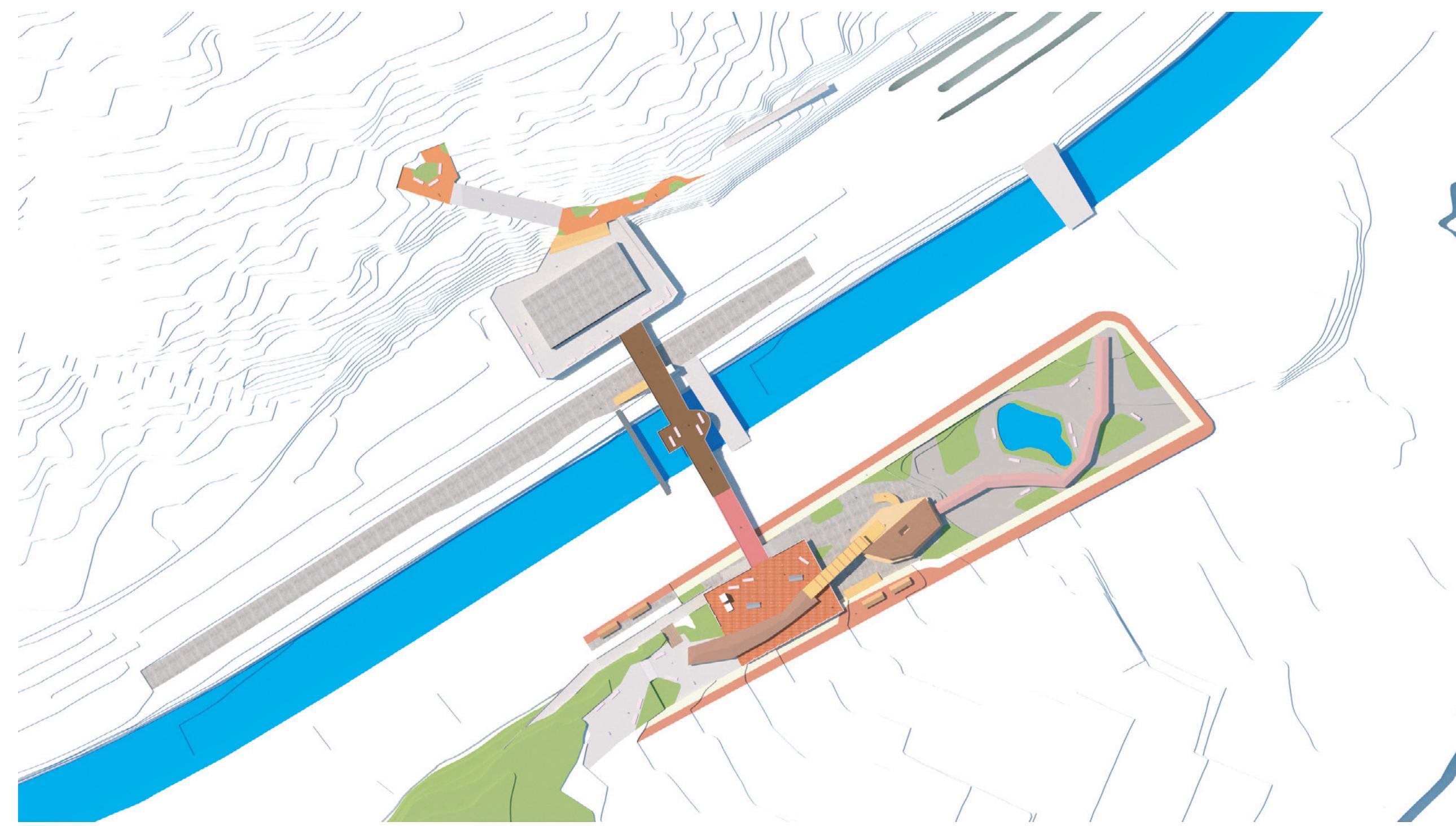
ECO

A criação e expansão de corredores ecológicos foi outra questão trabalhada no projeto urbano, visando melhorar ambientalmente a cidade, tanto para as pessoas quanto para os animais que nela habitam, promovendo percursos arborizados em diversas vias e futuramente visando a expansão a todas as ruas capazes de abrigar a arborização.



	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
Taxa de Ocupação	50%	40%	40%
Coeficiente de Aproveitamento Máximo	3,0	3,0	3,0
Afastamento Frontal (relativo à via)	6m	6m	5m
Afastamento Lateral	-	6m	6m
Altura até Rev. Apilação	0m	0m	0m

Uso misto residencial e comercial (escritórios)
(diferentes fluxos ao longo do dia)

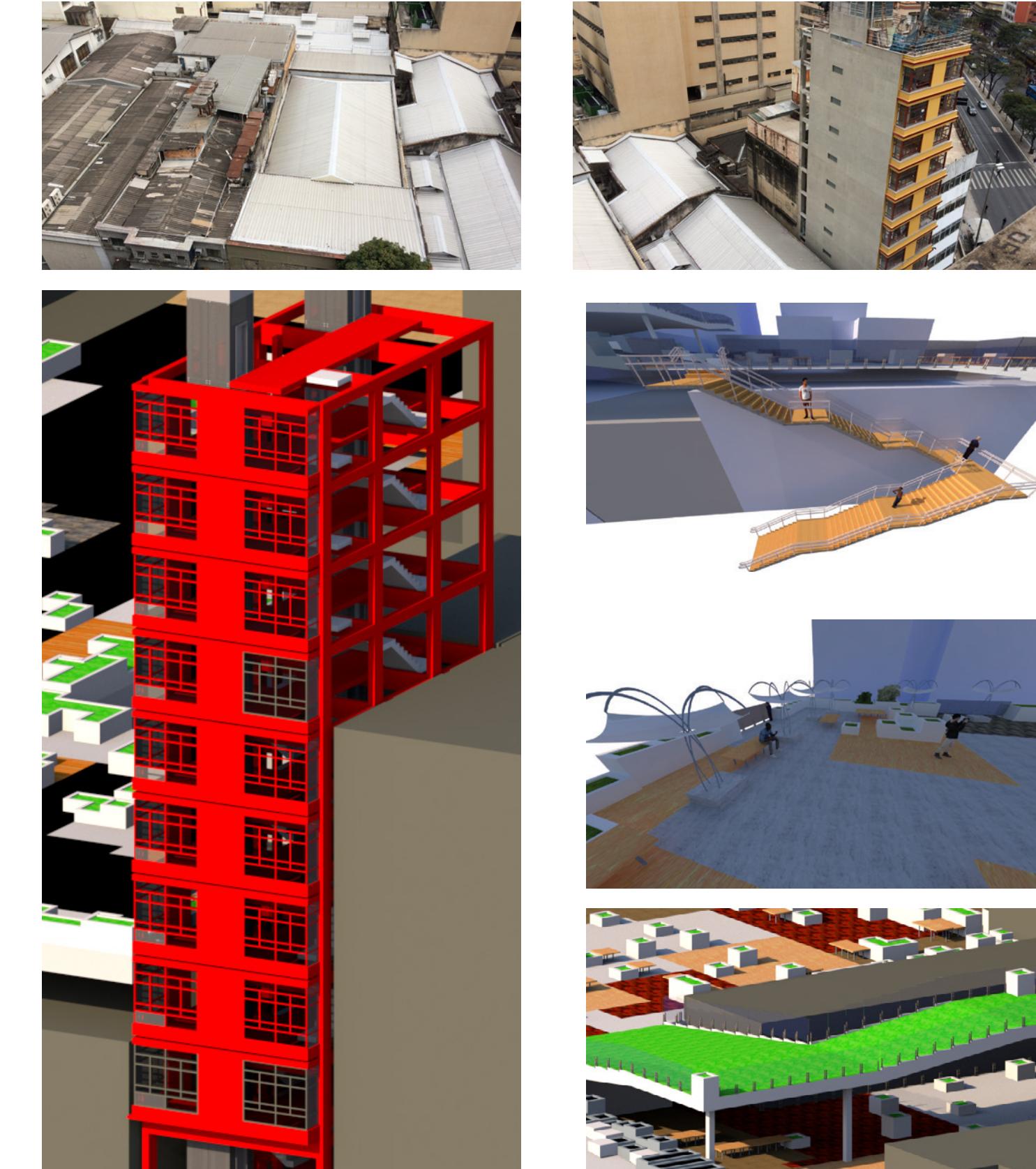
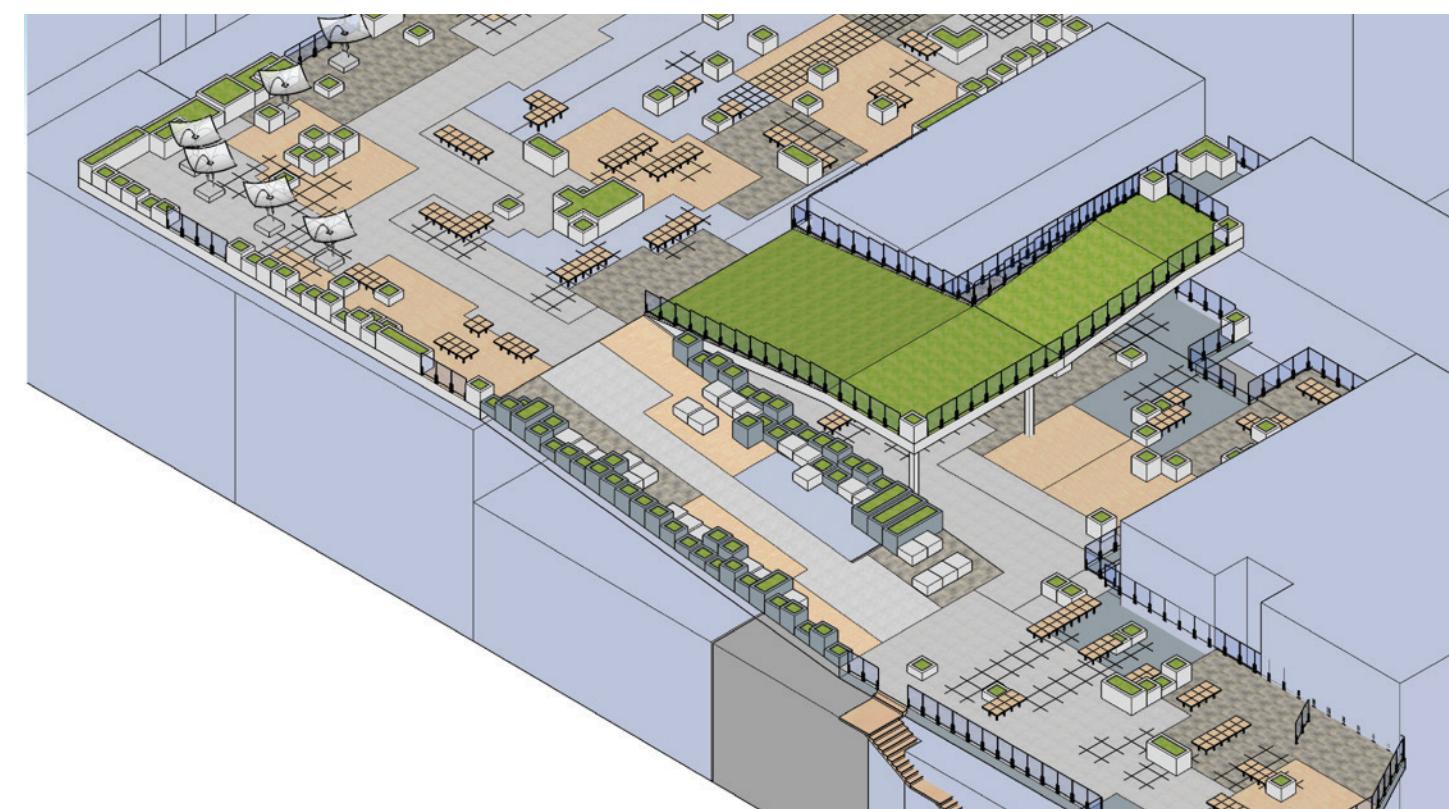


Estação do Parque Arrudas
[santa efigênia - tereza]

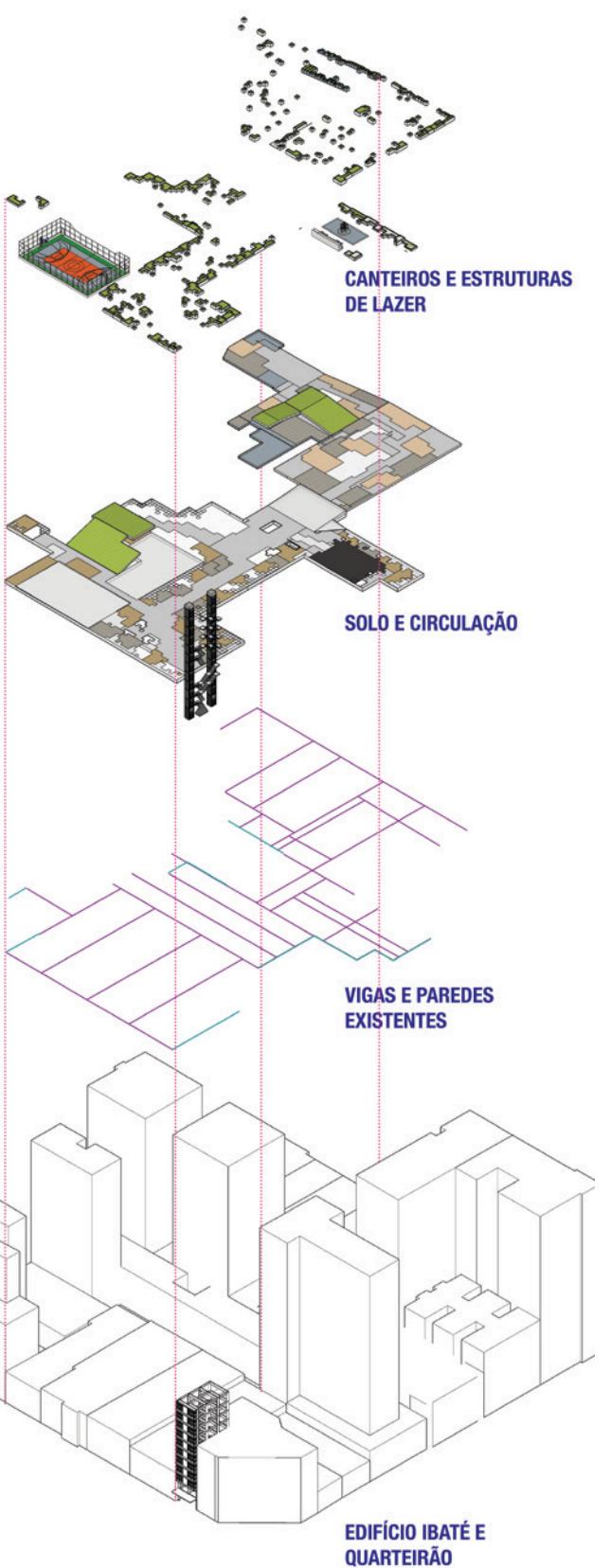
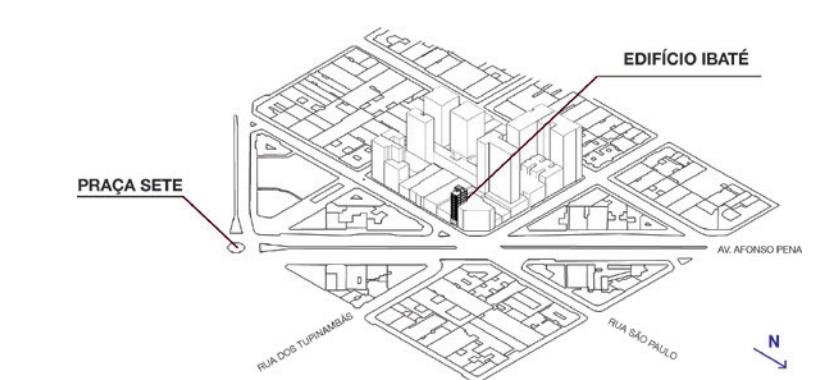
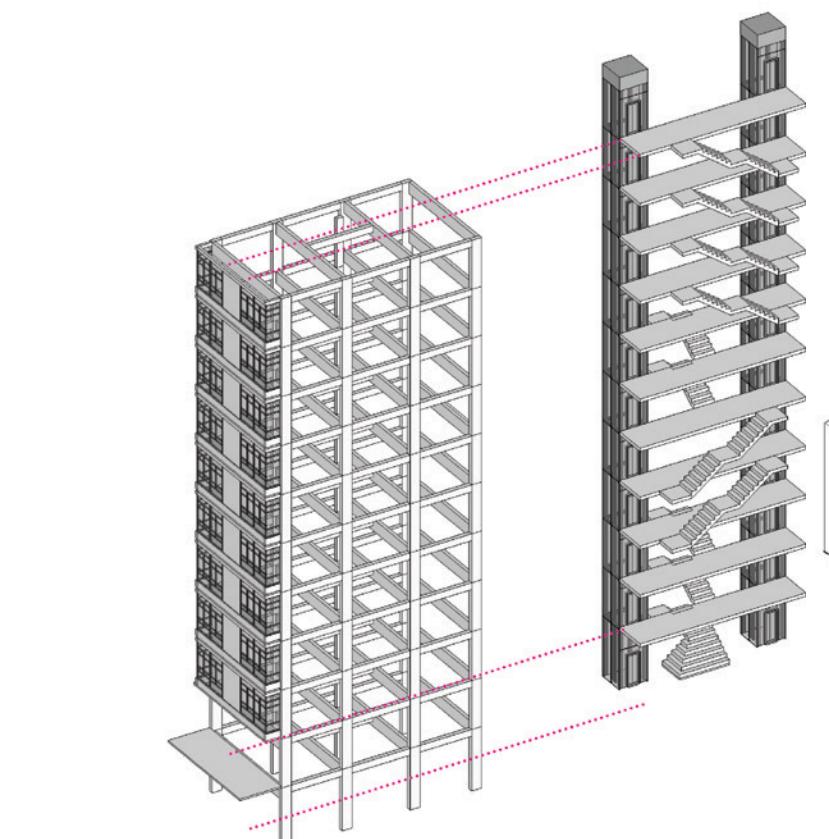
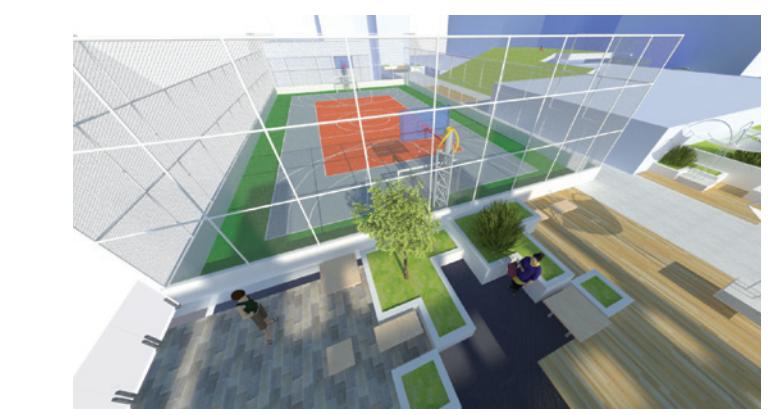
IBATÉ

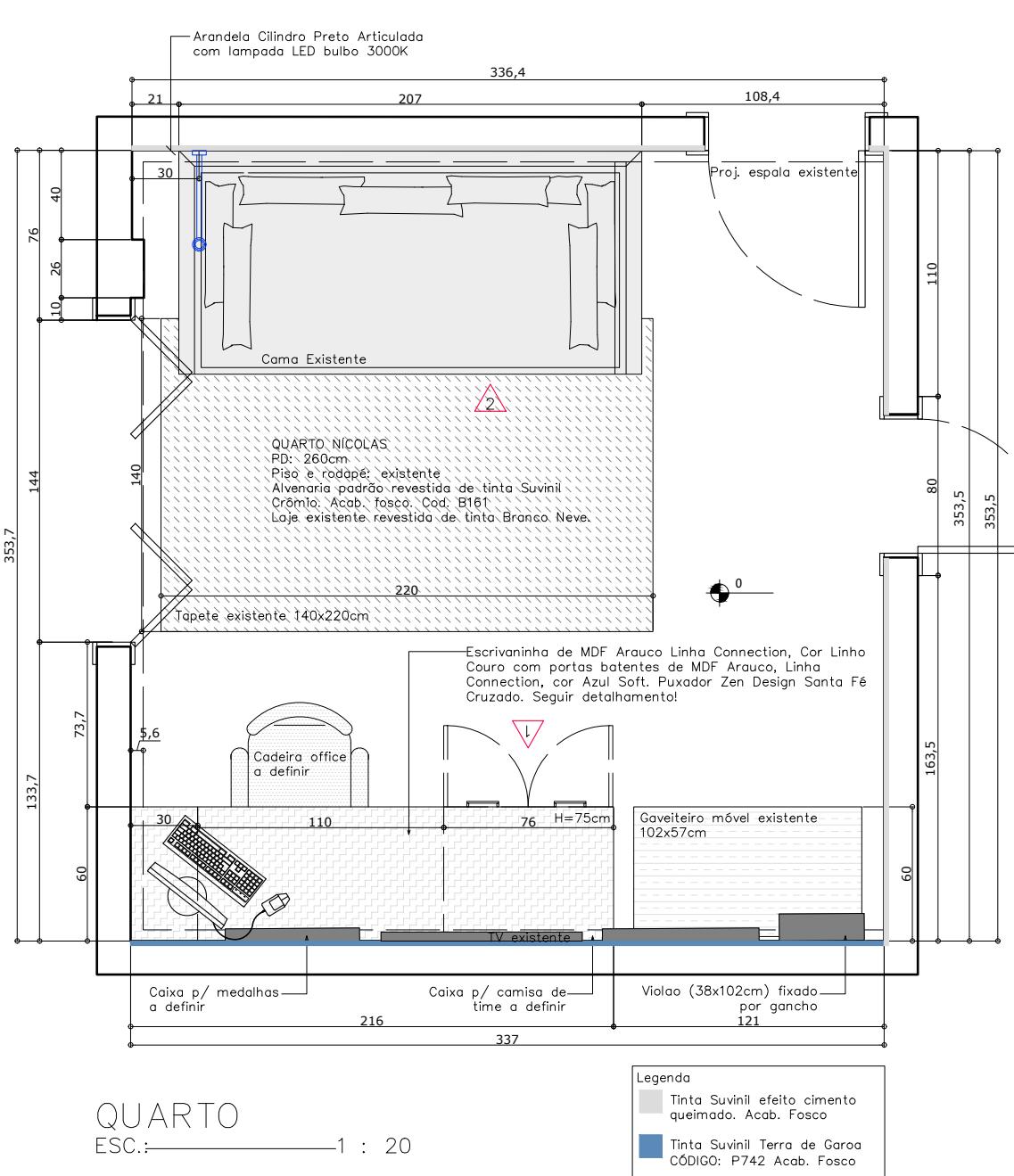
O projeto busca explorar as possibilidades arquitetônicas presentes nas grandes cidades brasileiras. Especificamente, buscamos utilizar a área formada pelo topo dos edifícios de até 4 andares, que formam no quarteirão uma área contínua com elevações ou rebaixamentos de até um andar.

A proposta então é fazer um aproveitamento desse ‘terreno vazio’ pela inserção de uma superfície arquitetônica de circulação e permanência. Ao longo dela temos bancos e jardins, áreas verdes elevadas, um parque infantil e uma quadra poliesportiva.



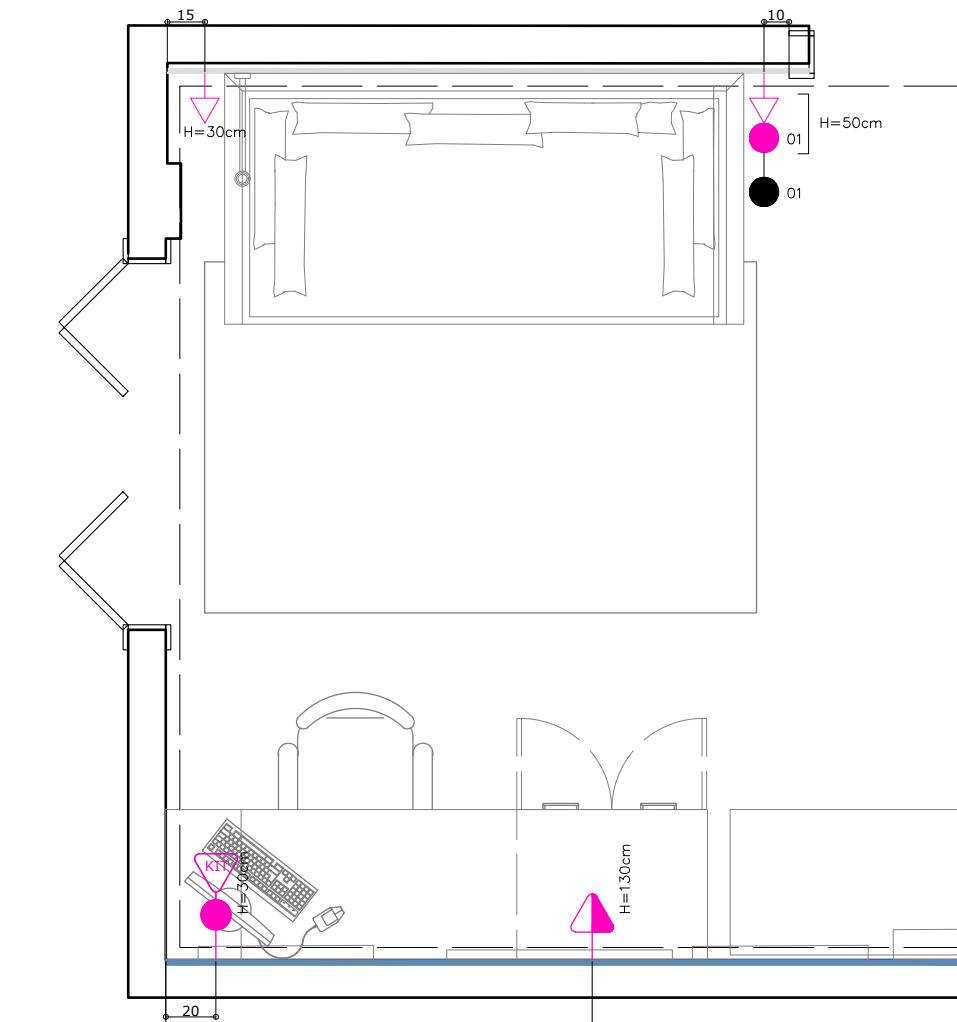
O edifício Ibaté, um dos primeiros e por tempos o mais alto edifício de Belo Horizonte é, então, utilizado como circulação vertical em conjunto com uma escada instalada ao lado oposto do ‘terreno’, permitindo o uso desse espaço como local de passagem.





QUARTO

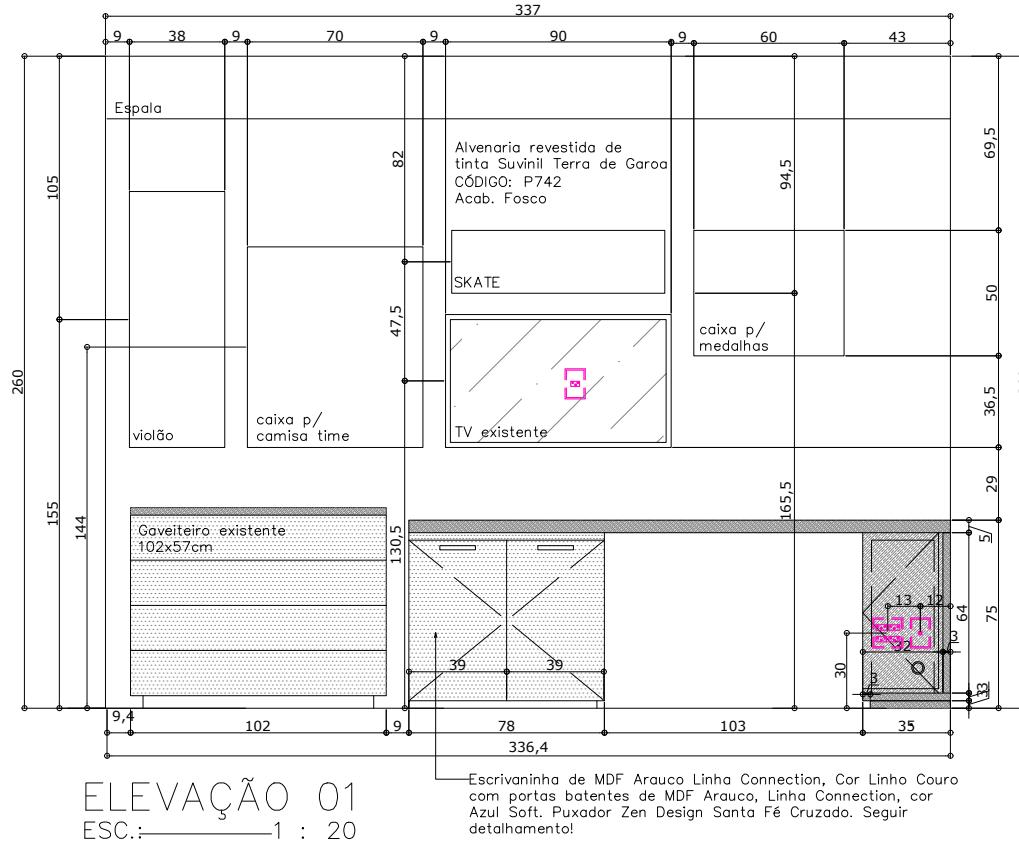
ESC.: _____ 1 : 20



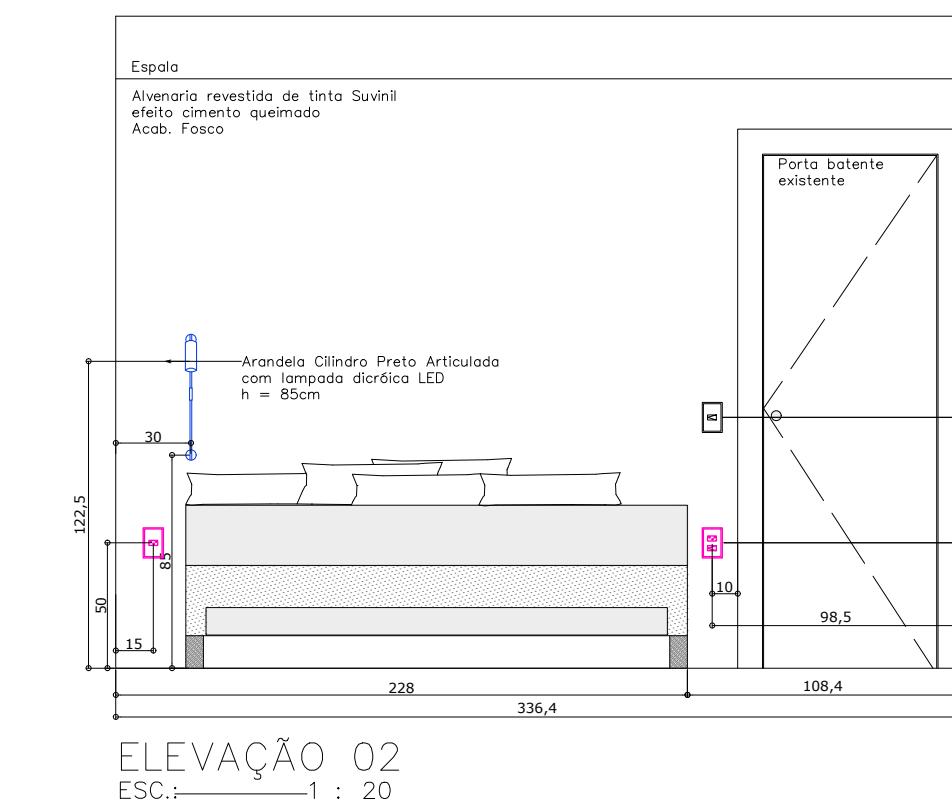
QUAR

ESC

– PONTOS ELÉTR

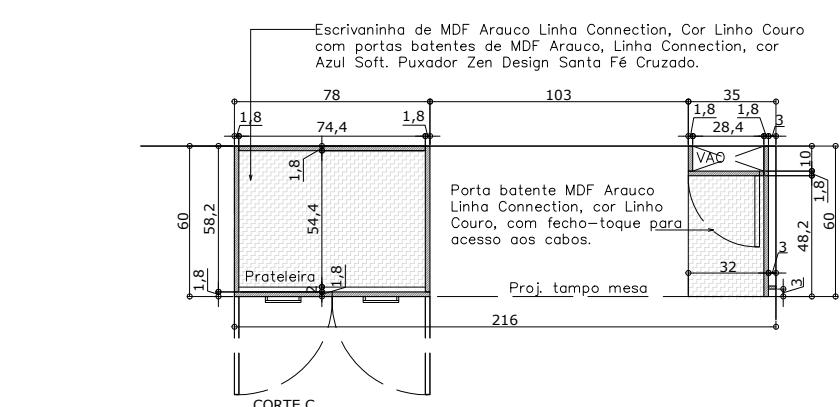


ELEVAÇÃO 01
ESC.: _____ 1 : 20

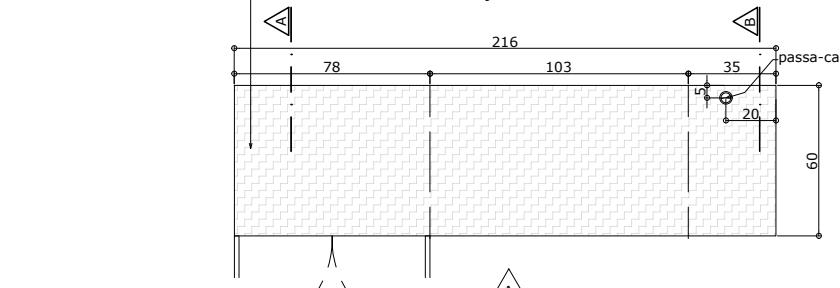


Símbolo	Especificação	
→	Tomada de energia a 50 cm do piso acabado, montada em caixa 2x4.	
→●	Tomada de Energia e Interruptor three way a 50 cm do piso acabado, montado em caixa 2x4.	
●	Interruptor existente three way	
● RJ45	Kit parede para computador: 1 RJ-45 para rede 4 elétricas 127V H=ver em planta CONDUZIR CABO DE REDE (RJ45) PARA CENTRAL DE REDE	
→	Tomada de energia a 130 cm do piso acabado, montada em caixa 2x4.	

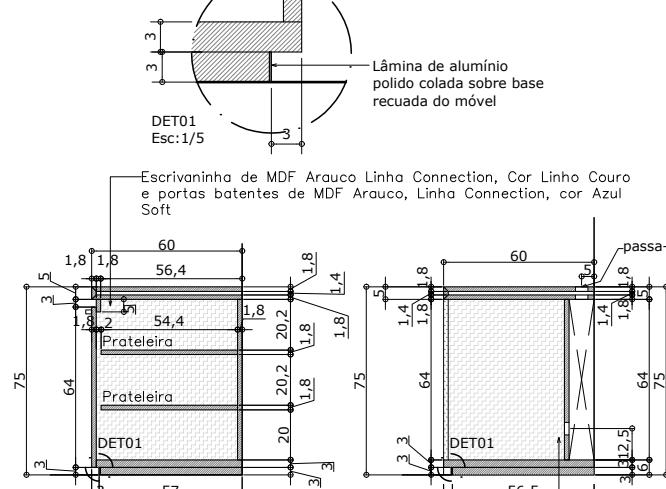
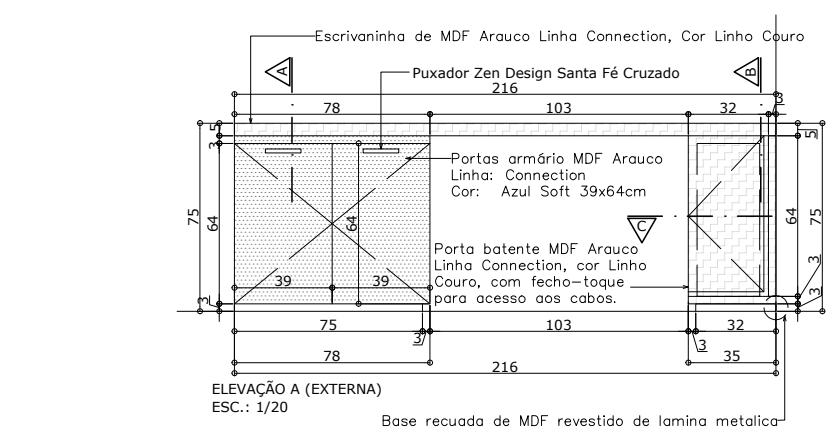
Legenda
Pontos Elétricos Adicionais
Pontos Elétricos Existentes



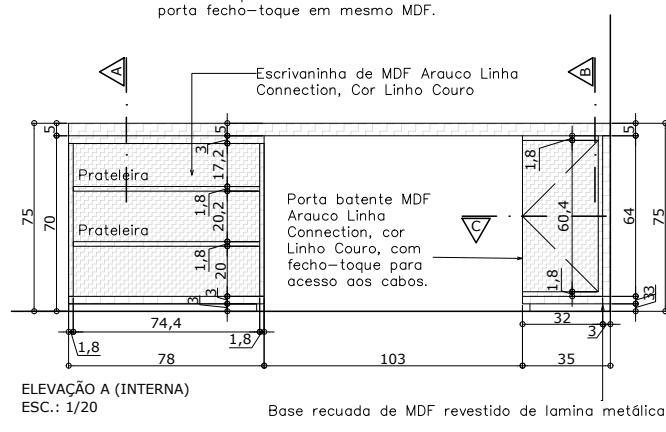
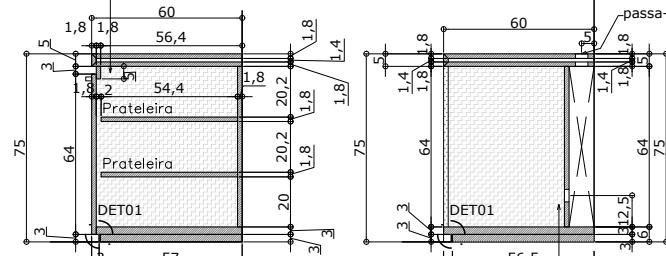
Escrivaninha de MDF Arauco Linha Connection, Cor Linho Cauê com portas batentes de MDF Arauco, Linha Connection, cor Azul Soft. Puxador Zen Design Santa Fé Cruzado. Seguir detalhamento.

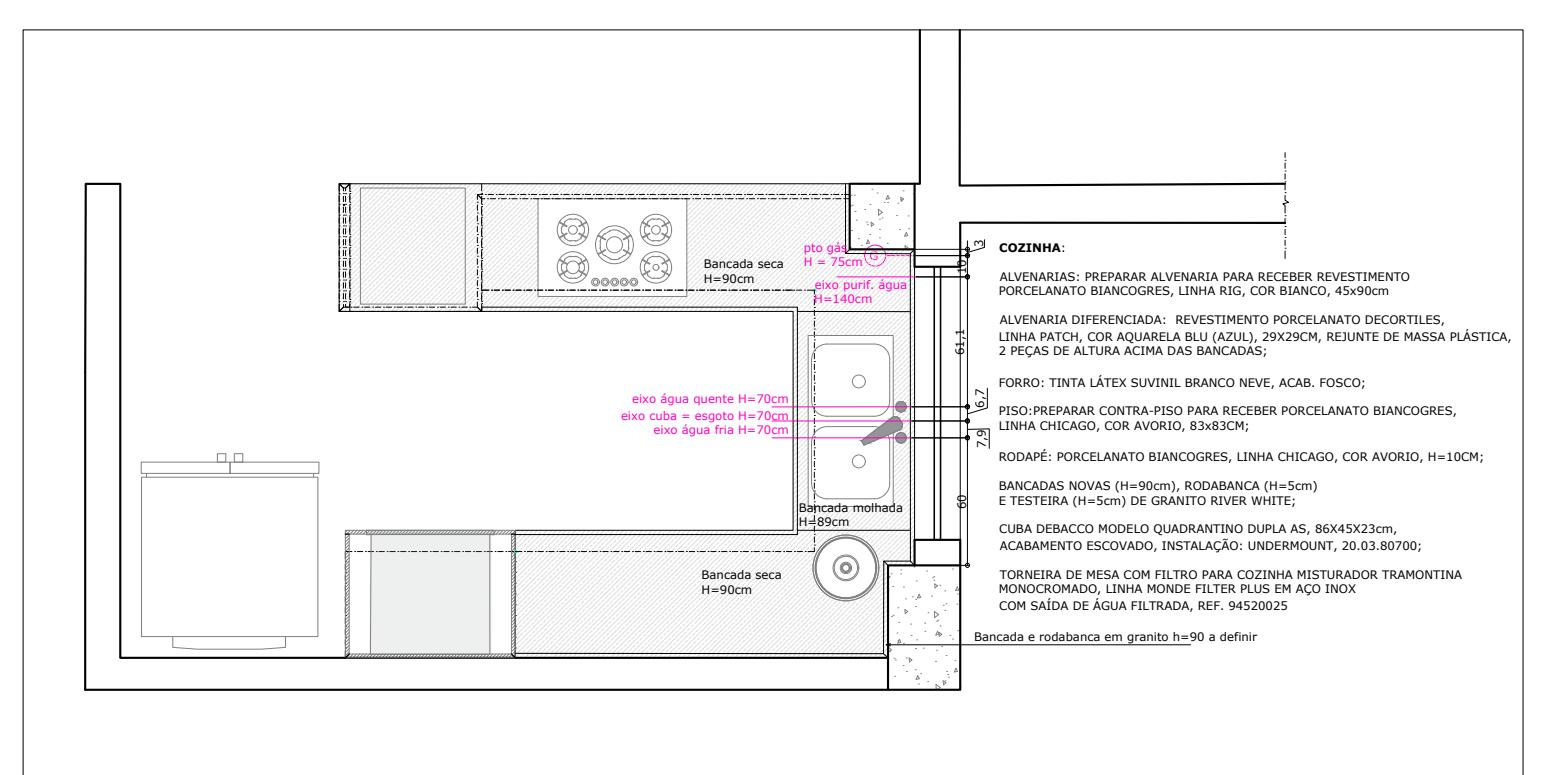
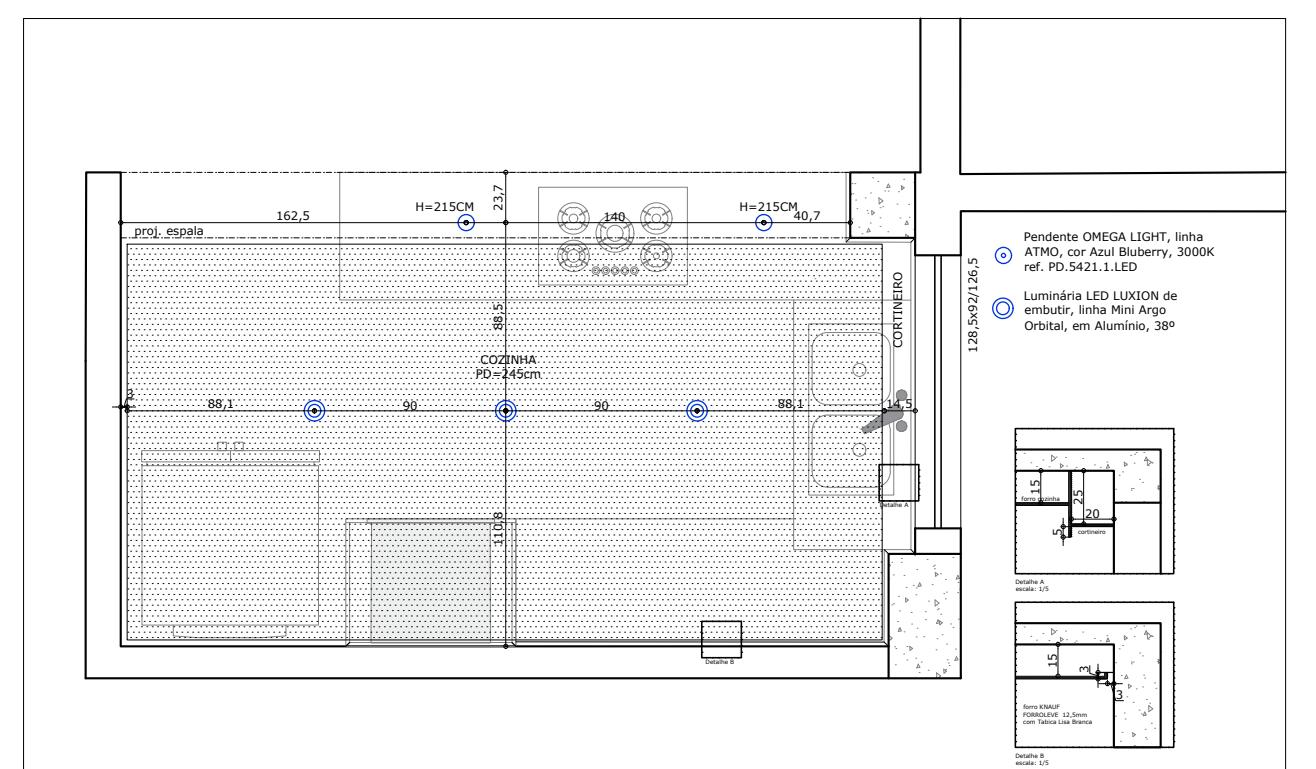
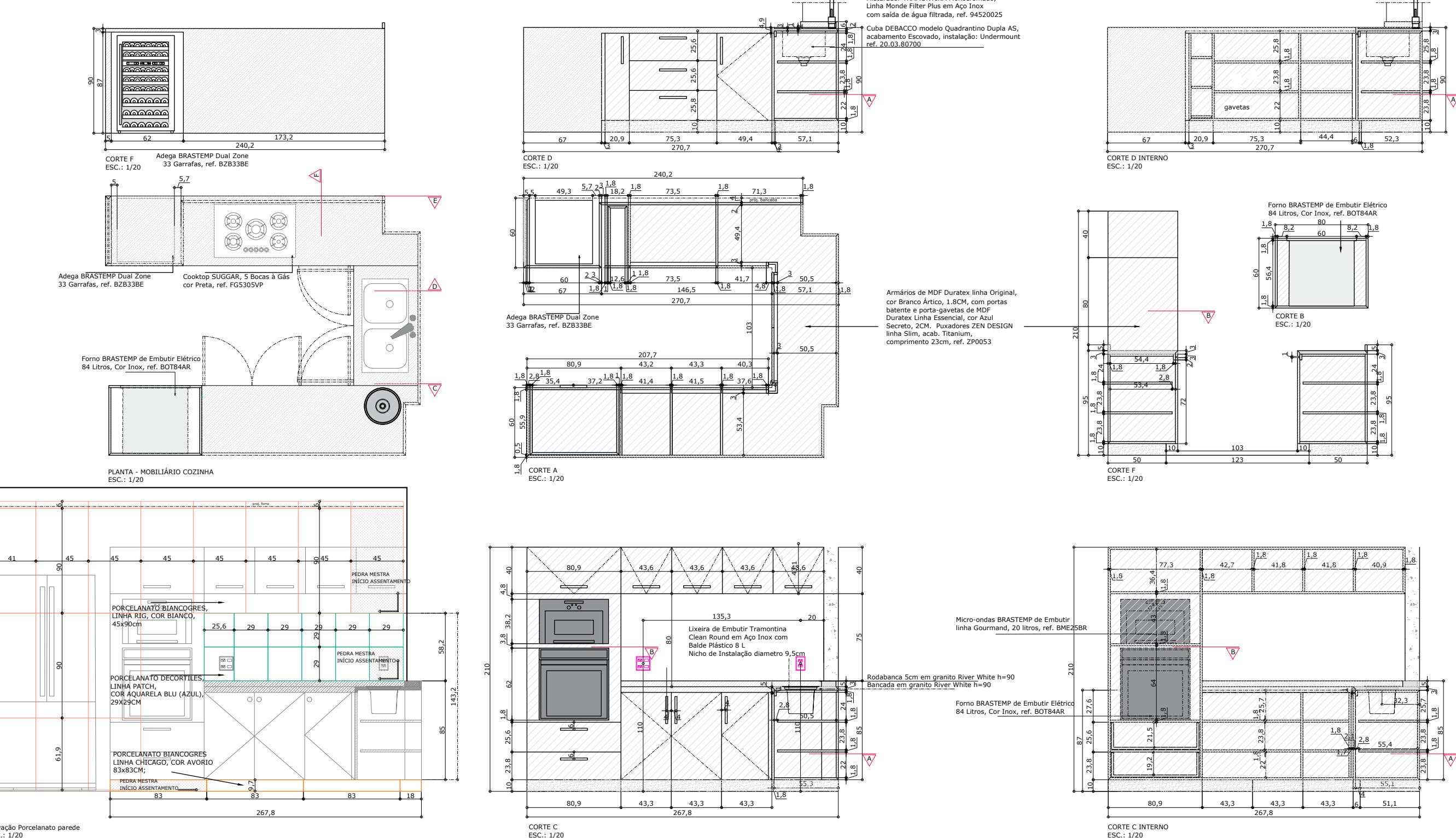
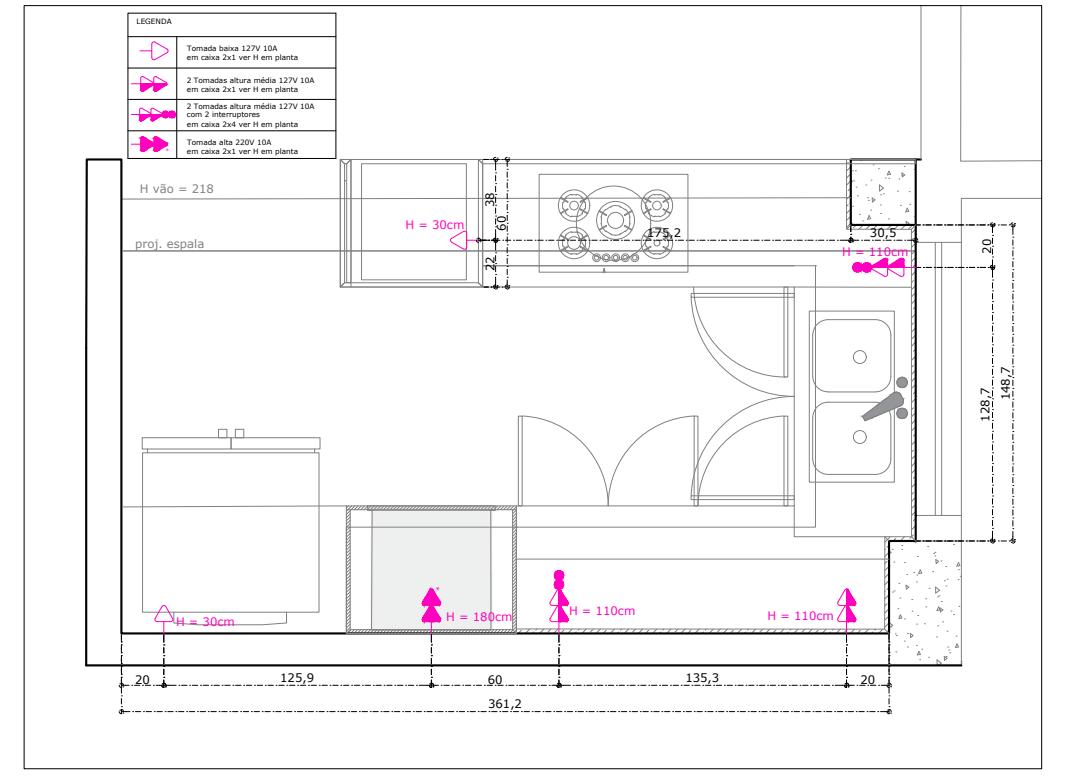
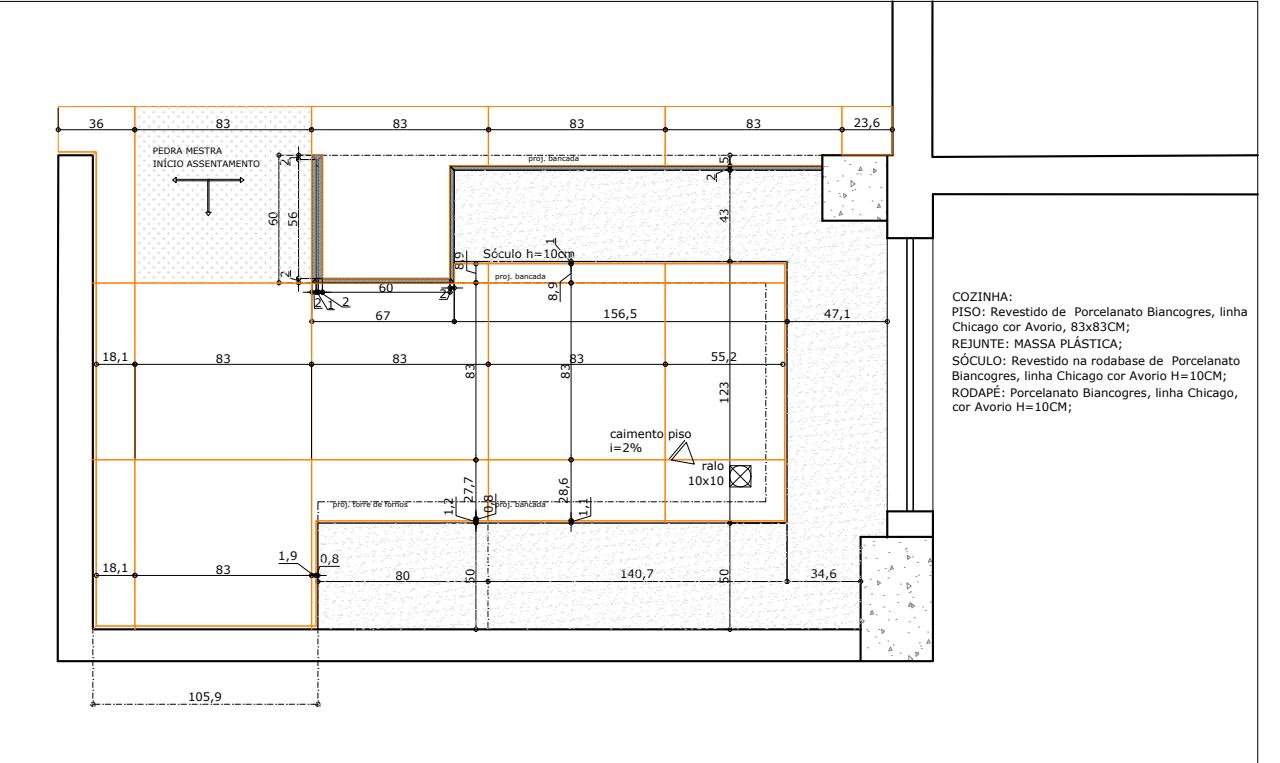
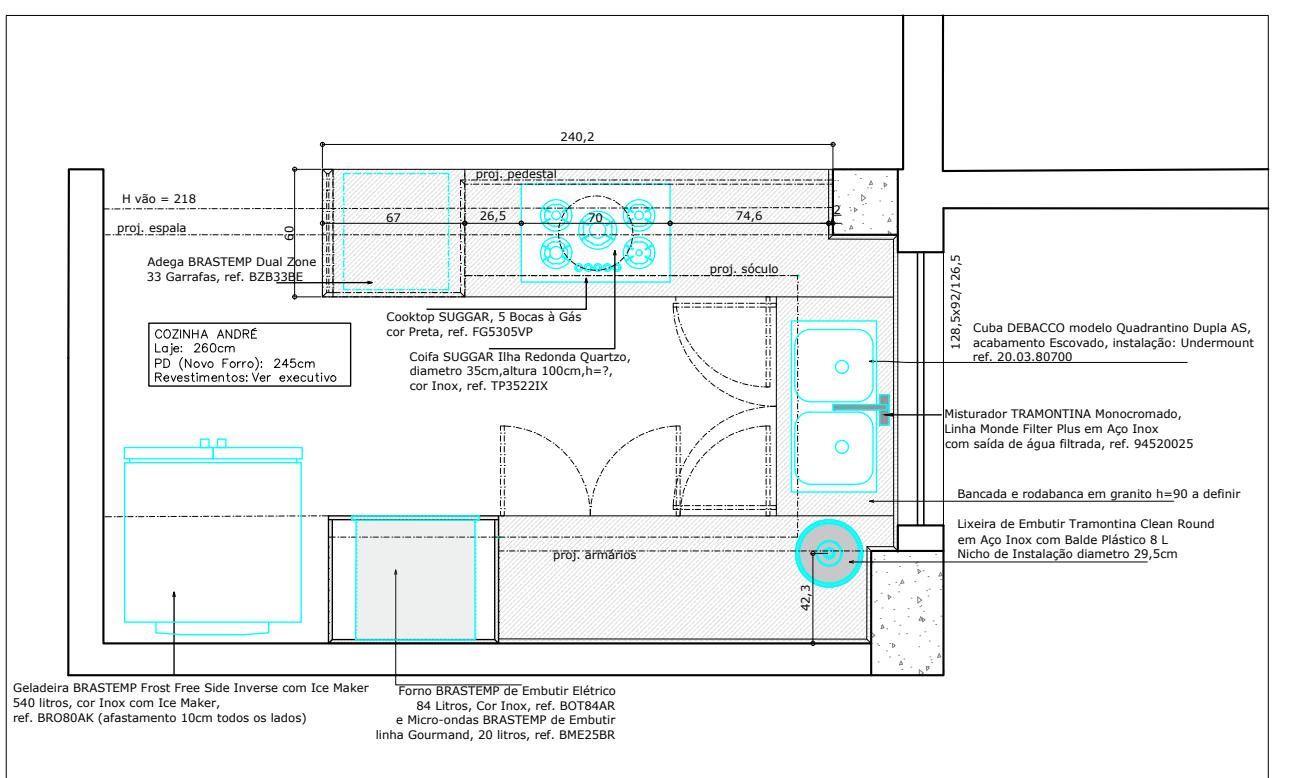


The diagram shows a rectangular desk with a curved front edge. A vertical line on the left indicates a height of 75 cm. A horizontal line at the bottom indicates a depth of 120 cm. A detail view labeled 'A' shows the top corner where the front edge curves down to meet the side panel.



— Escrivaninha de MDF Arauco Linha Connection, Cor Linho Couro e portas batentes de MDF Arauco, Linha Connection, cor Azul Soft





‘Águas Móveis’ é um projeto que tenta unir arquitetura, mecânica e programação, de forma a criar um espaço fixo que altera sua própria conformação.

Á G S

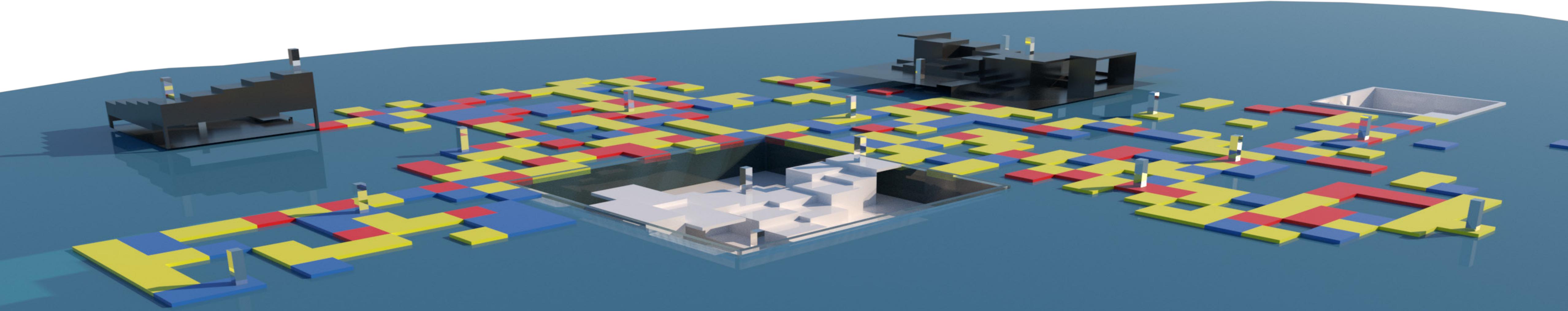
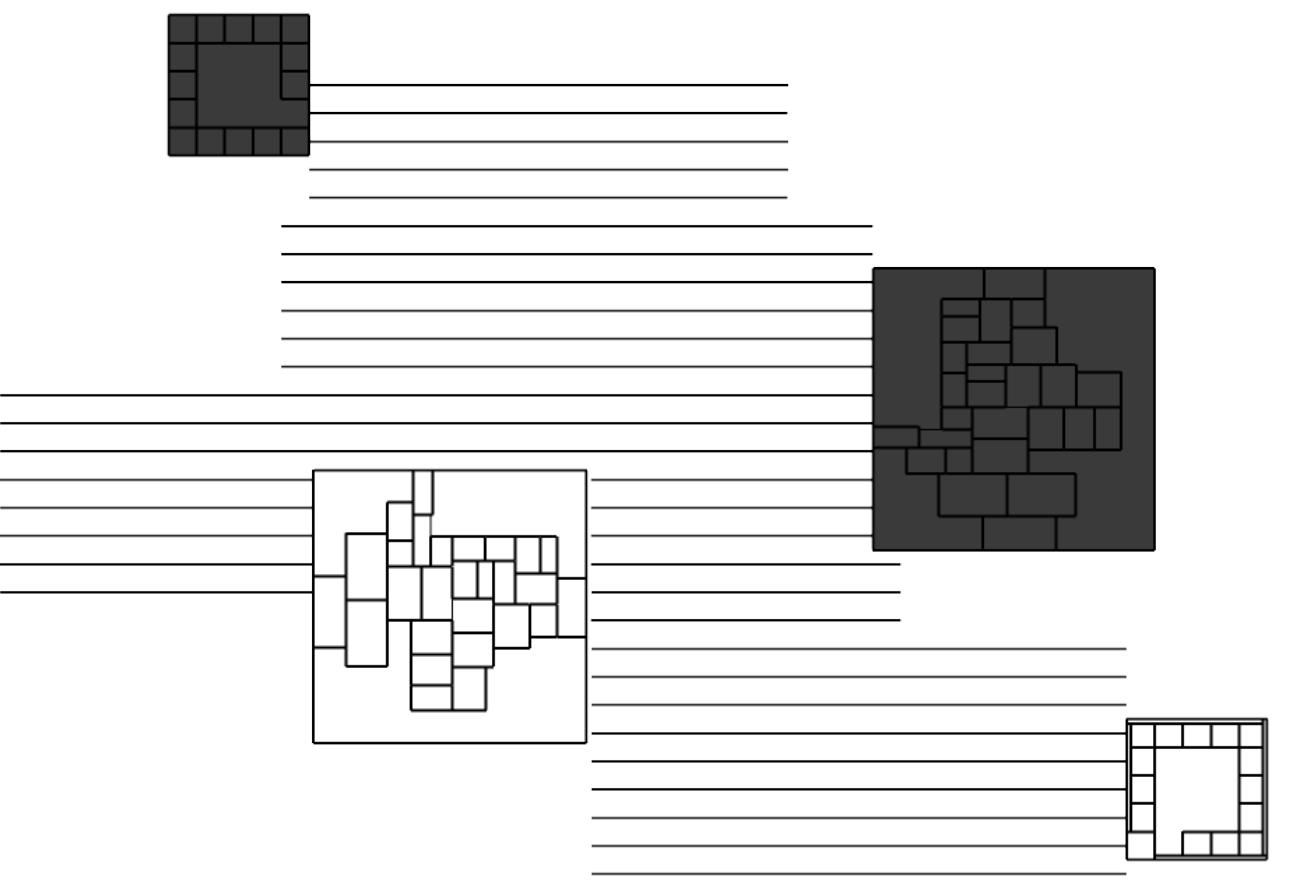
A arquitetura proposta, constituída de duas partes, deve ser inserida em uma lagoa ou outro espaço de águas calmas

M Ó V E I S

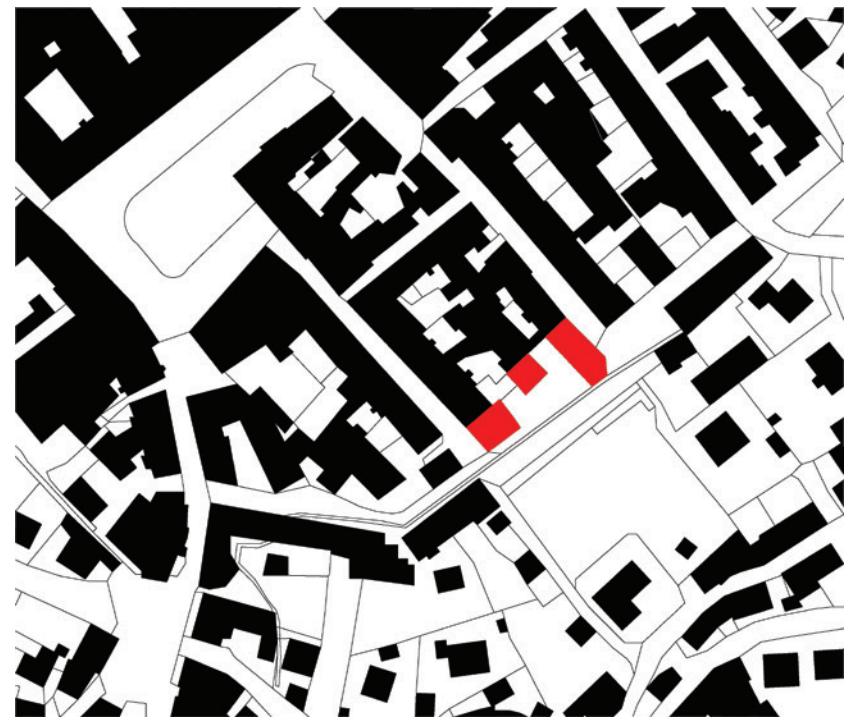
Superfícies flutuantes de polietileno com 4m² cada constituem uma das partes. Elas são colocadas sobre trilhos subaquáticos, formando caminhos móveis a serem percorridos no espaço de água.

A outra parte, fixa, é constituída por espaços de aprofundamento, que permitem ao usuário estar em um ambiente seco, cercado por paredes de vidro e abaixo do nível da água, e espaços de elevação, que permitem estar em um local poucos metros acima do nível da água.

A movimentação das superfícies flutuantes sobre trilhos se dá por uma estrutura de movimentação análoga à do ábaco. O caminho se rearranja a partir da programação, em que os percursos mais utilizados se desfazem e os menos utilizados se modificam até se tornarem mais utilizados.



KONTRAST



A pequena cidade alemã de Waldmünchen, na Baviera, passa por um gradual processo de abandono, resultando em diversas edificações desocupadas.

O projeto visa então propor a reforma e requalificação de um desses espaços a fim de trazer mais vivência e input cultural para a cidade.

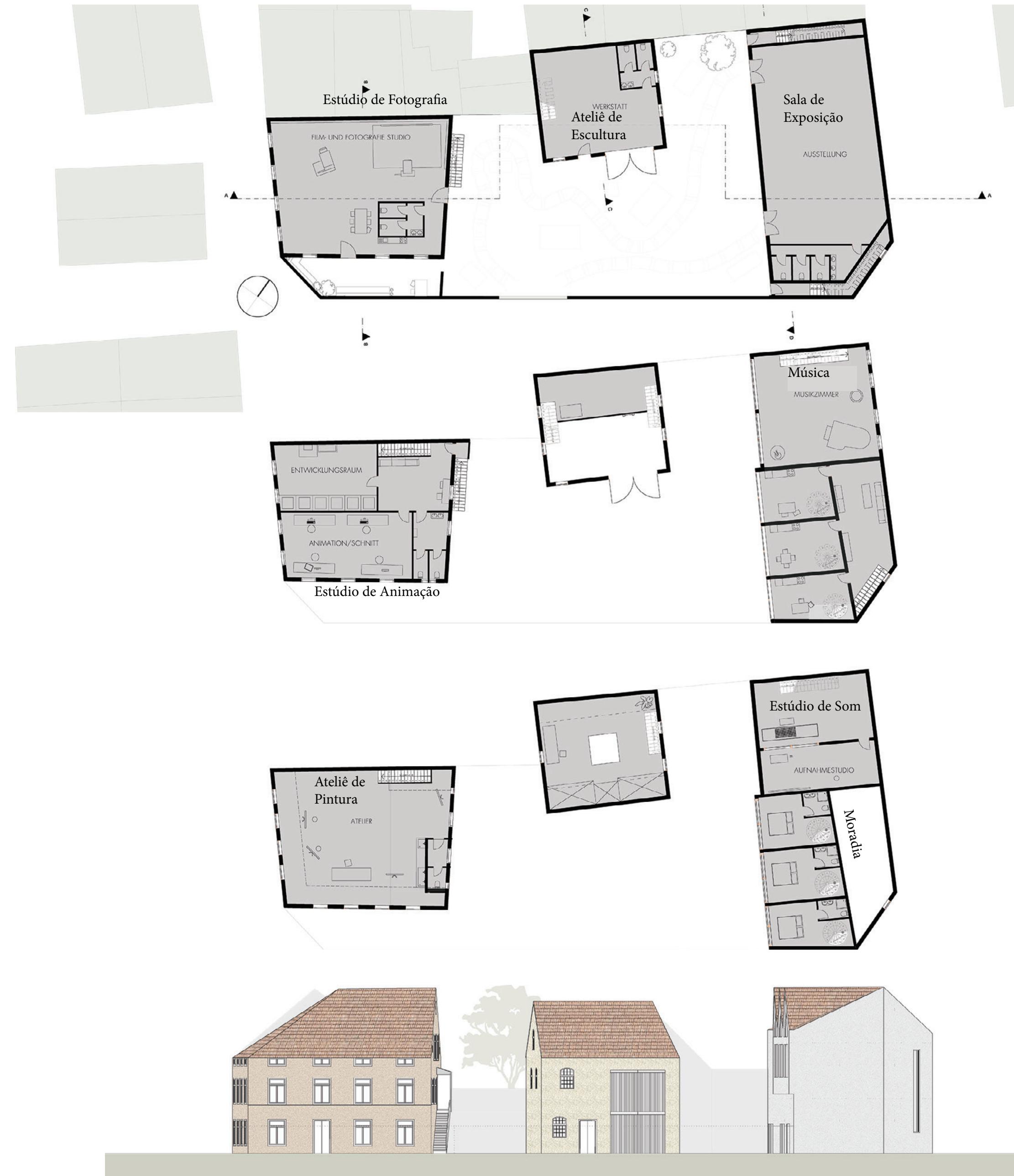
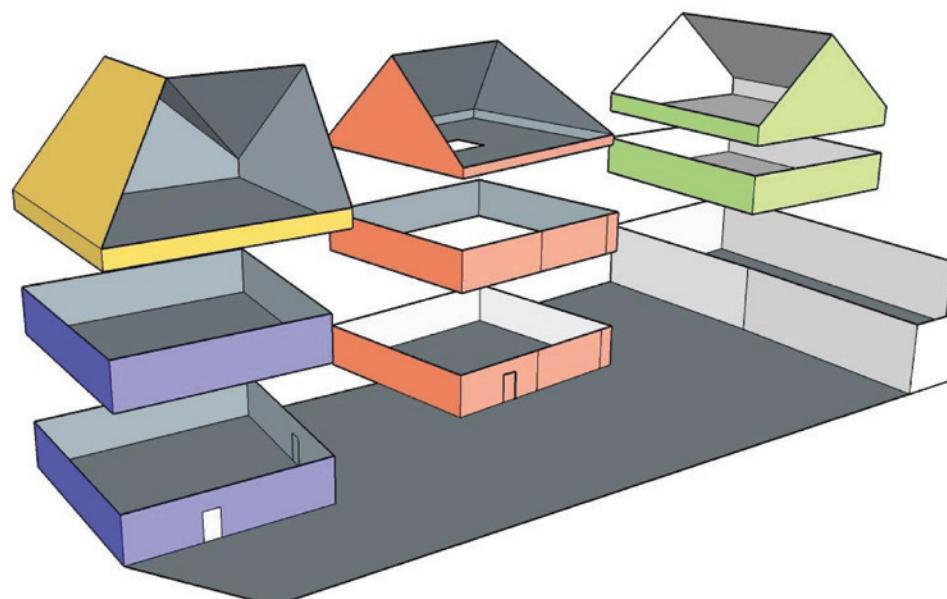
Propusemos a criação de uma residência artística no lote, onde artistas de outras cidades podem se hospedar em pequenos apartamentos individuais e produzir arte de diversas formas, como esculturas, quadros, músicas, animações e fotografias.

A arte produzida retorna à população local por meio da sala de exposição, onde os artistas residentes divulgam seu trabalho.

Cada uma das possibilidades de uso do projeto aproveitou das condições arquitetônicas pré-existentes, como as diferentes iluminações, alturas, tamanhos e acessos dos espaços.



- Ateliê de Pintura
- Fotografia e Animação
- Ateliê de Escultura
- Música



TEXÓ

A proposta foi de fazer uma intervenção no vilarejo Pataxó localizado próxima a São Joaquim das Bicas. Desde a primeira visita havia a demanda relacionada à construção de casas pela ONG Techo (Chile), que oferecia construção gratuita, acompanhada da demolição da casa anteriormente construída



Essas habitações produzidas em massa são construídas em diversas partes da América do Sul e não se relacionam às identidades locais, sendo genéricas. Contudo, possuem certos benefícios inerentes pela elevação ao solo, evitando entrada de animais e facilitando instalações elétricas e hidráulicas.



Alguns Pataxós planejavam reconstruir suas casas após receber a gratuita, então pensamos em como fundir as duas, utilizando a da ONG como base e contornando-a com a construção tradicional.

Nosso projeto buscou então desenvolver possibilidades de apropriação dessa arquitetura inserida pela cultura local.

