

# RIVIERA SANTA MARIA

## MANUAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Versão Consolidada 24.04.2023

jaime lerner  
arquitetos associados

Riviera  
SANTA MARIA  
ITAPOÁ - SC

---

# ÍNDICE

## INTRODUÇÃO

### CAPÍTULO 1 | MASTERPLAN

INSERÇÃO URBANA E POTENCIALIDADES  
ASPECTOS JURÍDICOS E LEGAIS  
PROPOSTA URBANÍSTICA  
DIRETRIZES GERAIS DO MANUAL

### CAPÍTULO 2 | ESPAÇO PÚBLICO

PAISAGEM URBANA PÚBLICA  
PERFIL DAS VIAS

### CAPÍTULO 3 | ESPAÇO PRIVADO

PAISAGEM URBANA PRIVADA  
ZONEAMENTO  
CONE DE INSOLAÇÃO  
SETORIZAÇÃO  
INTERFACE COM AS VIAS

## INTRODUÇÃO

A Riviera Santa Maria é um bairro planejado em Itapoá - SC com uma área de 135 ha, situada em posição central e privilegiada no município. A ocupação e desenho foram resultado de diversas iterações entre os empreendedores, poder público, projetistas e população, chegando a um resultado adequado de adensamento, conectado à malha urbana existente, em sintonia com os conceitos pretendidos de uma ocupação sustentável e de longo prazo.

A Riviera Santa Maria nasce para se tornar uma referência urbana em Itapoá e, em uma época de intenso crescimento devido ao Porto privado, deixar um legado positivo para a cidade e seus habitantes. A mistura de usos, tipologias e usuários permite intensificar a qualidade de vida urbana e favorece a coexistência entre os atuais e futuros moradores.

Este Manual é o documento normativo complementar para a Riviera Santa Maria, em Itapoá - Santa Catarina. Ele foi criado com o objetivo de orientar, permitir, incentivar e

qualificar a implementação de boas práticas urbanas, estabelecendo diretrizes para ocupação e construção no empreendimento. Dividido em 3 partes: **Masterplan, Espaço Público e Espaço Privado.**

Este Manual será parte integrante do futuro documento "Convenção do Empreendimento" que, uma vez registrada no Cartório Geral de Registro de Imóveis competente, as normas nela contidas deverão ser respeitadas e obrigatórias para os proprietários de imóveis, seus herdeiros e sucessores, assim como para os futuros proprietários, promitentes compradores, cessionários ou ocupantes das unidades do loteamento Riviera Santa Maria.

Este Manual poderá ser revisado / atualizado sempre que se provar necessário, seja no caso de alteração da legislação municipal ou não, em conjunto com a associação de moradores da Riviera Santa Maria e a sociedade civil.

### MASTERPLAN

O que é, afinal, um Masterplan? Este termo, emprestado do inglês, se refere a uma ferramenta de planejamento físico-espacial para uma cidade, um bairro ou uma vizinhança. De acordo com o dicionário de Cambridge, o master plan é definido como “um conjunto organizado de decisões tomadas por uma pessoa ou um grupo de pessoas sobre como fazer algo no futuro”.

A Riviera Santa Maria, como uma nova localidade, fez uso de um masterplan, um conjunto de decisões, para direcionar seu desenvolvimento. Estas decisões são embasadas na inserção urbana da área e suas potencialidades, assim como no arcabouço legal que rege esse espaço e na visão de futuro imaginada em conjunto pelos empreendedores, pelo poder público e população local. Este capítulo tem por objetivo apresentar as condicionantes que deram base ao projeto deste novo endereço e sonho.



## INSERÇÃO URBANA E POTENCIALIDADES

Itapoá, onde está localizado o empreendimento Riviera Santa Maria, fica no extremo nordeste de Santa Catarina. Suas divisas são com o município de Guaratuba (Paraná), através do Rio Saí Guaçu, e, por continente, Garuva e São Francisco do Sul. (Santa Catarina). O principal acesso à Itapoá se dá pela rodovia SC-415, acessada através das rodovias BR-101 e SC-412. Em 2022, o Censo do IBGE apurou que a população de Itapoá ultrapassou a marca de 14.763 habitantes em 2010 para 30.731 no ano da pesquisa, o maior aumento populacional de Santa Catarina, 108,16%. Entre 2002 e 2022 o PIB saltou 1.543%, indo de R\$ 69 milhões para R\$ 1,24 bilhão, o quarto maior crescimento do Estado.

As principais atividades econômicas locais são o turismo e a atividade portuária. Com 32 km de costa, Itapoá proporciona, além da balneabilidade, boas condições para a prática de esportes náuticos, atraindo cerca de 200 mil visitantes na alta temporada. No turismo local destacam-se, além das praias e da baía, a barra do Rio Saí, as comunidades pesqueiras e as atrações da área

rural, que incluem pequenos produtores, trilhas, cachoeiras e pontos de observação de pássaros nos remanescentes da Mata Atlântica.

O terminal portuário em Itapoá – Porto Itapoá – é de gestão privada e iniciou sua operação em 2011, visando atender a necessidade de escoamento da produção industrial de Santa Catarina e região. Com localização privilegiada em projeto greenfield, fora do perímetro urbano da cidade, e bom acesso rodoviário, o porto integra a Baía da Babitonga, que possui condições seguras e facilitadas para a atracação dos navios, inclusive de grande porte.

A expansão do porto de Itapoá, que será potencializada pela instalação da área privativa da empresa COAMO, com investimentos estimados em 1 bilhão de reais, e também a centralização das operações logísticas da MAERSK no porto municipal, deverá acarretar no aumento de postos de trabalho e número de habitantes na cidade, que já enfrenta crescimento populacional e grande demanda por habitações e serviços, decorrente da

instalação de empresas na sua área retroportuária, e consequente geração de emprego e renda, induzida pela operação que o Porto já efetua no município.

A Riviera Santa Maria compreende uma área de 130 ha situada em posição central no perímetro urbano. Sua ocupação será voltada ao uso misto, englobando diversas atividades urbanas e configurando uma nova centralidade para Itapoá. É intenção dos empreendedores planejar a ocupação e um nível adequado de adensamento na área do projeto, além de conectá-lo à malha urbana existente, em sintonia com os conceitos pretendidos de uma ocupação sustentável e de longo prazo. Parte da vegetação nativa existente no terreno será mantida, conforme a legislação vigente, contribuindo para a manutenção da drenagem natural da área e a paisagem urbana gerada.

Além do potencial decorrente do desenvolvimento urbano local, o empreendimento deve também atrair veranistas (residências de segunda moradia), especialmente dos estados de São Paulo, Paraná e

Santa Catarina, seja pela localização privilegiada do município, com fácil acessibilidade regional, seja pelas condições favoráveis da Baía da Babitonga, com águas calmas e quentes, ilhas e diversas opções de passeios e esportes náuticos.

A área apresenta boas condições de conexão com a malha urbana, sendo seccionada pela avenida conhecida como Caminho da Onça em seu eixo norte-sul e tendo ainda como acessos a Estrada da Fazenda, a oeste, e a Avenida Brasil, a leste.

A Riviera Santa Maria também apresenta duas grandes condicionantes naturais que merecem menção aqui: a mata e a praia. O plano de ocupação proposto para a Riviera Santa Maria tem como base o diagnóstico ambiental da área, elaborado pela Aquaplan Tecnologia e Consultoria Ambiental. Com este relatório e em conjunto com a equipe ambiental e o órgão licenciador, foi possível a preservar um maciço vegetal significativo e contínuo, com 511.591,79 m<sup>2</sup>, que representa 50% da vegetação em estágio avançado existente na gleba.

## ASPECTOS JURÍDICOS E LEGAIS

O Plano Diretor Estratégico é a lei municipal que versa sobre o desenvolvimento urbano. Elaborado com a participação da sociedade, direciona e regulamenta o crescimento de uma cidade. Em Itapoá, ele foi instituído pela Lei 048/2016, e, na mesma época foi também aprovada a legislação urbana complementar (perímetro urbano, parcelamento do solo, zoneamento de uso e ocupação, mobilidade urbana, código de obras e código de posturas).

Conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 676/2016), a área do empreendimento está situada na Macrozona Urbana Residencial, destinada às ocupações com vocação residencial e uso misto, e dividida nas Zonas Urbanas I, III, IV e V, que possuem destinação semelhante (atividades urbanas e uso predominante residencial) e diferença nas densidades permitidas, sendo a ZU-I a mais restritiva (próxima à Orla) e a ZU-V a de maior densidade, junto à via estrutural.

Sobreposta à ZU-I, junto à Orla, existe uma Zona de Vocação de Animação e Entretenimento, que corresponde às áreas em que existe interesse público e social em promover a concentração das atividades de animação e entretenimento. Pelo seu porte (acima de 100 ha) e localização (Zona Costeira), o empreendimento também é objeto de licenciamento através de EIA – Estudo de Impacto Ambiental, com análise e aprovação pelo Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA). A LAP – Licença Ambiental Prévia – foi emitida em outubro de 2016, sob número LAP 7880/2016, assim como a LAI – Licença Ambiental de Instalação e a AuC – Autorização de Corte.

Assim como esse conjunto de normas norteiam e embasam o masterplan da Riviera Santa Maria, ele deve ser também levado em conta em todo e qualquer empreendimento a ser realizado no município. Os principais aspectos a serem considerados por desenvolvedores encontram-se mais à frente neste manual, quando falamos do espaço privado.

# PROPOSTA URBANÍSTICA

Embasado no forte crescimento econômico-social do município e em seus atrativos naturais, alinhado com todas as melhores práticas de urbanismo, a Riviera Santa Maria, com sua mistura de usos, tipologias, usuários e espaços públicos de qualidade, já nasce para ser referência urbana em Itapoá e deixar um legado positivo para cidade e seus habitantes.

### Masterplan

O desenho surge da relação da cidade com seus espaços públicos, sendo o principal partido a ampliação da frente de água do projeto. Para tal, paralelo a praia, foi proposto um parque público com lagos e piscinas, e, mais ao fundo, mantida uma faixa com vegetação nativa preservada. A frente do projeto para o mar é então reservada para áreas livres para uso público e um equipamento icônico de lazer: a Praia de Bambu.

A implantação dos parques cria novas alternativas para o lazer e a prática de atividades esportivas da população, tendo como diferencial a proximidade dos usos urbanos como comércio e habitação. A permeabilidade dos parques, assim como a da área de manutenção da vegetação, ameniza os impactos

na drenagem da área e, ao mesmo tempo, oferece novas paisagens aos moradores e usuários do empreendimento. Essas áreas são conectadas entre si e com a cidade por animados eixos viários, dentre as quais merecem destaque duas importantes avenidas comerciais, a Av. Brasil e o tradicional Caminho da Onça, e a Rambla - marco urbanístico perpendicular à praia.

A infraestrutura implantada também é ponto de atenção: vias com passeios bem dimensionados, arborização, ciclovias e ciclofaixas, e a busca por tecnologias que minimizem o impacto de implantação do projeto, como pisos drenantes, iluminação com lâmpadas LED, captação, aproveitamento da água de chuva, telhados e paredes verdes nos edifícios e rede de coleta de esgoto à vácuo, entre outros.

Também ligado a qualidade de vida e sustentabilidade está o estímulo aos modos leves de deslocamento, priorizando pedestres e ciclistas através da oferta de calçadas generosas e ciclovias ou ciclofaixas nas vias principais. Além disso, a proximidade dos usos propostos favorece a circulação dos moradores para atividades de estudo, lazer, comércio e serviços

cotidianos sem a necessidade da utilização de veículos.

Com relação aos equipamentos urbanos, além das áreas verdes públicas reservadas para atividades de lazer e recreação, estão previstas áreas institucionais para implantação de equipamentos básicos de educação e saúde, dimensionados conforme a estimativa de população do empreendimento e que também poderão atender a população do entorno imediato.

O plano de ocupação da área respeita os parâmetros previstos na legislação urbanística, buscando densidade suficiente para acomodar um volume de população que justifique a implantação da infraestrutura e das atividades complementares propostas, e ao mesmo tempo crie uma paisagem urbana agradável e respeite a escala humana e as visuais da orla e do parque público.

A partir dos atrativos turísticos e naturais do município, o projeto mescla usos urbanos de habitação, comércio e serviços às áreas destinadas ao lazer, entretenimento e contemplação. Essa

mistura permite que, em um espaço compacto, que prioriza a escala humana e os pedestres, seja possível aos moradores e usuários realizar todas as suas atividades cotidianas. Ainda, através da criação de espaços públicos de qualidade e equipamentos urbanos referenciais, reforça a identidade do município e valoriza os cenários naturais existentes.

### **Setorização**

A partir do conceito do empreendimento e respeitando as condicionantes ambientais da área e a legislação vigente foi definido o projeto de parcelamento da gleba, que reservou mais de 500.000 m<sup>2</sup> para a manutenção da vegetação em estágio avançado existente no local. Essa área será uma reserva particular mantida pelos proprietários.

Internamente a área considerada de fato pertencente ao empreendimento, estão previstas áreas verdes e espaços livres de uso público destinados ao lazer da população. Os 5% da área do empreendimento doados para futura implantação de equipamentos públicos, conforme exigência legal, visam a implantação de instalações para atender os novos moradores e também os bairros vizinhos.

Essas áreas foram localizadas nas principais vias de circulação existentes.

A área destinada aos lotes “privados” a serem edificados na Riviera Santa Maria corresponde a aproximadamente 440.000m<sup>2</sup>. Os usos previstos nesses lotes são:

- habitacional
- misto
- comercial e de serviços
- lazer e turismo

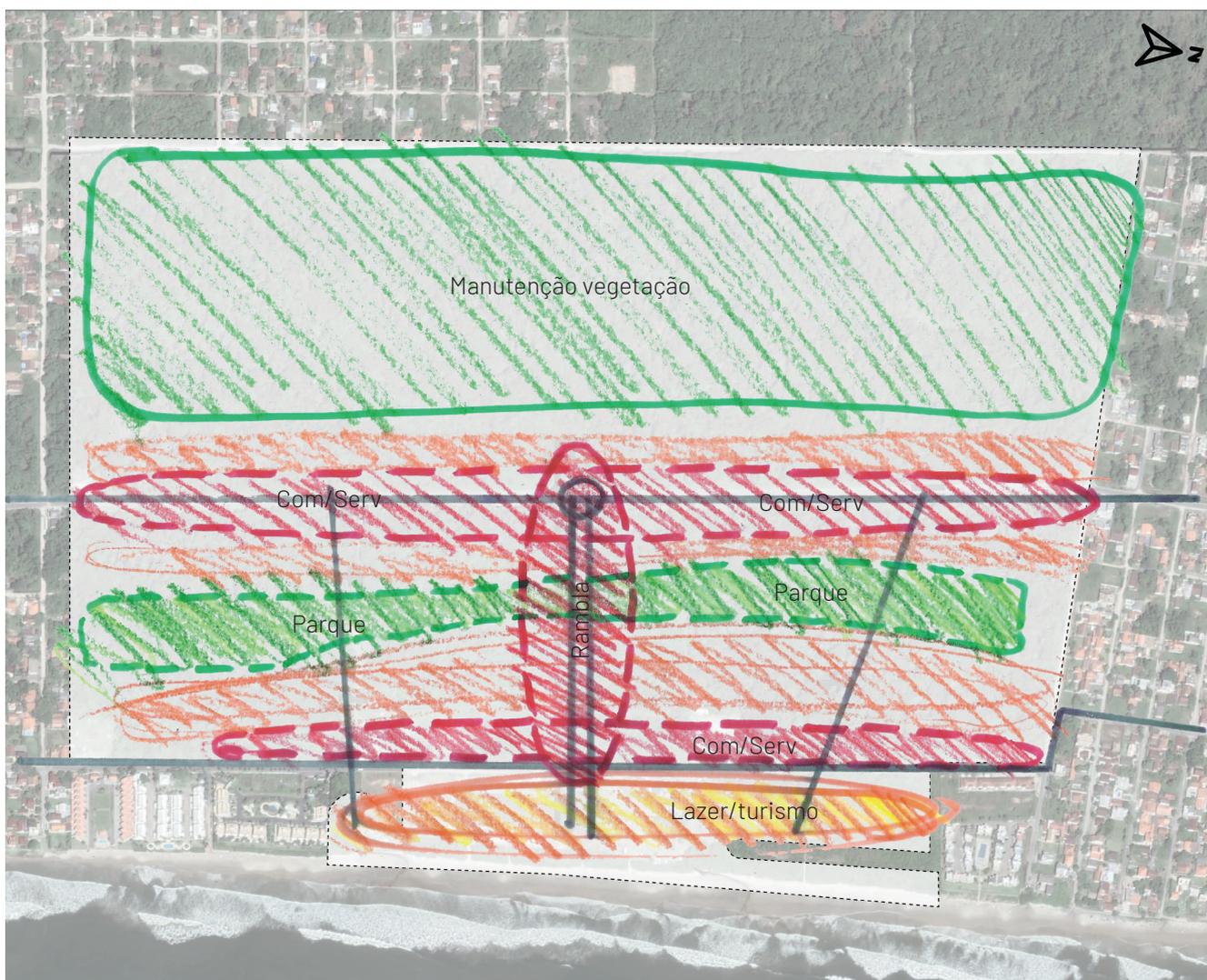
O **uso residencial** será exclusivamente multifamiliar, em empreendimentos verticais.

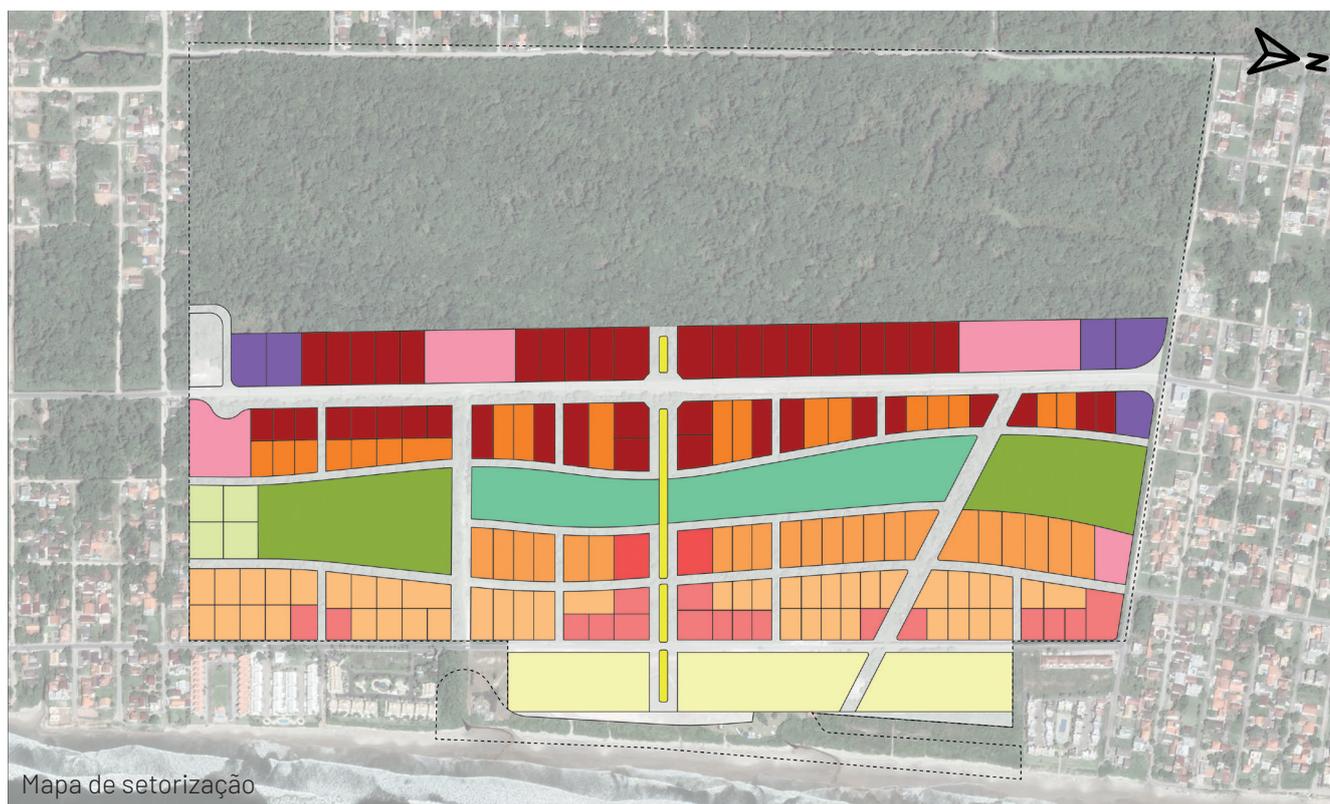
O **uso misto** se concentra nos principais eixos de circulação do projeto – Avenida Brasil, Caminho da Onça e Rambla – e se caracteriza pelas atividades comerciais no térreo e pelos usos de habitação e escritórios/serviços nos demais pavimentos. A ideia é que nessas as vias as atividades de comércio

e gastronomia gerem animação, movimento e consequentemente segurança aos usuários.

O **uso exclusivo de comércio e serviços** visa abrigar atividades comerciais de maior porte e que demandam áreas de estacionamento e carga/descarga, como supermercados ou lojas de material de construção, decoração, automóveis, entre outras

Já o **uso de lazer e turismo** é destinado para atividades como hotelaria, gastronomia, clubes esportivos e espaços para shows e eventos, entre outros, que atendam não apenas aos moradores de Itapoá mas sejam também uma atração para o público de fora, movimentando a economia local.





## LEGENDA

 Parques   Praças   Lazer	 Misto ZU III
 Equipamentos   Institucional	 Misto ZU V
 Sistema Viário	 Residencial ZU III
 Residencial ZU V	 Lazer   Turismo ZU III
 Comércio   Serviços	 Lazer   Turismo
 Lazer   Turismo ZU I	 Outros

## Mobilidade

A hierarquia viária da Riviera Santa Maria respeita o estabelecido no plano viário urbano e visa facilitar o acesso e a circulação de veículos na área do empreendimento, conectando os bairros vizinhos ao projeto e priorizando a circulação dos pedestres e ciclistas na área.

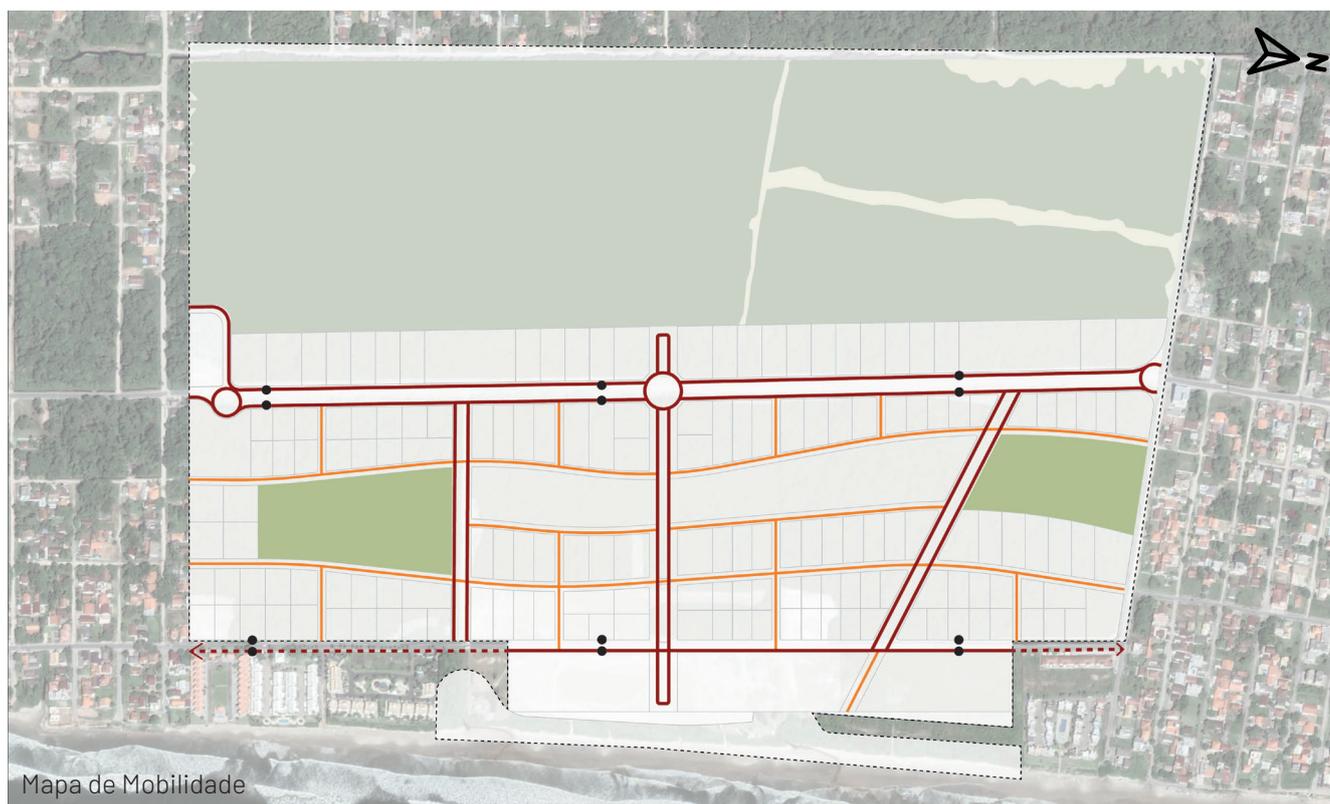
Estão previstos passeios arborizados e bem dimensionados em todas as vias do empreendimento e uma rede cicloviária nas vias principais. Também foram projetadas algumas vias exclusivas para pedestres, reduzindo os percursos ao redor das quadras. Serão canalizadas a infraestrutura de drenagem, transformando essa porção do espaço público em um parque linear.

## Hierarquia viária

Além das duas importantes vias comerciais paralelas à praia – Av. Brasil o Caminho da Onça –, a principal via voltada ao comércio, ao lazer e a fruição no projeto é a Rambla, que terá piso em nível, (sem meio fio), com circulação lenta de veículos nas faixas laterais, passeios generosos e um canteiro

central destinado à circulação de pedestres, que pode ser ocupado com áreas de estar sombreadas, quiosques, cafés, exposições, etc. As ciclovias segregadas, com sentido único ou bidirecional, estão localizadas nas vias com fluxo mais intenso ou que representam ligações importantes: Rambla, Via Estrutural, Via Comercial e Vias Passeio, e dão acesso aos equipamentos institucionais e de lazer mais importantes do projeto. Nas vias locais, a circulação será compartilhada entre pedestres, ciclistas e automóveis em baixa velocidade.

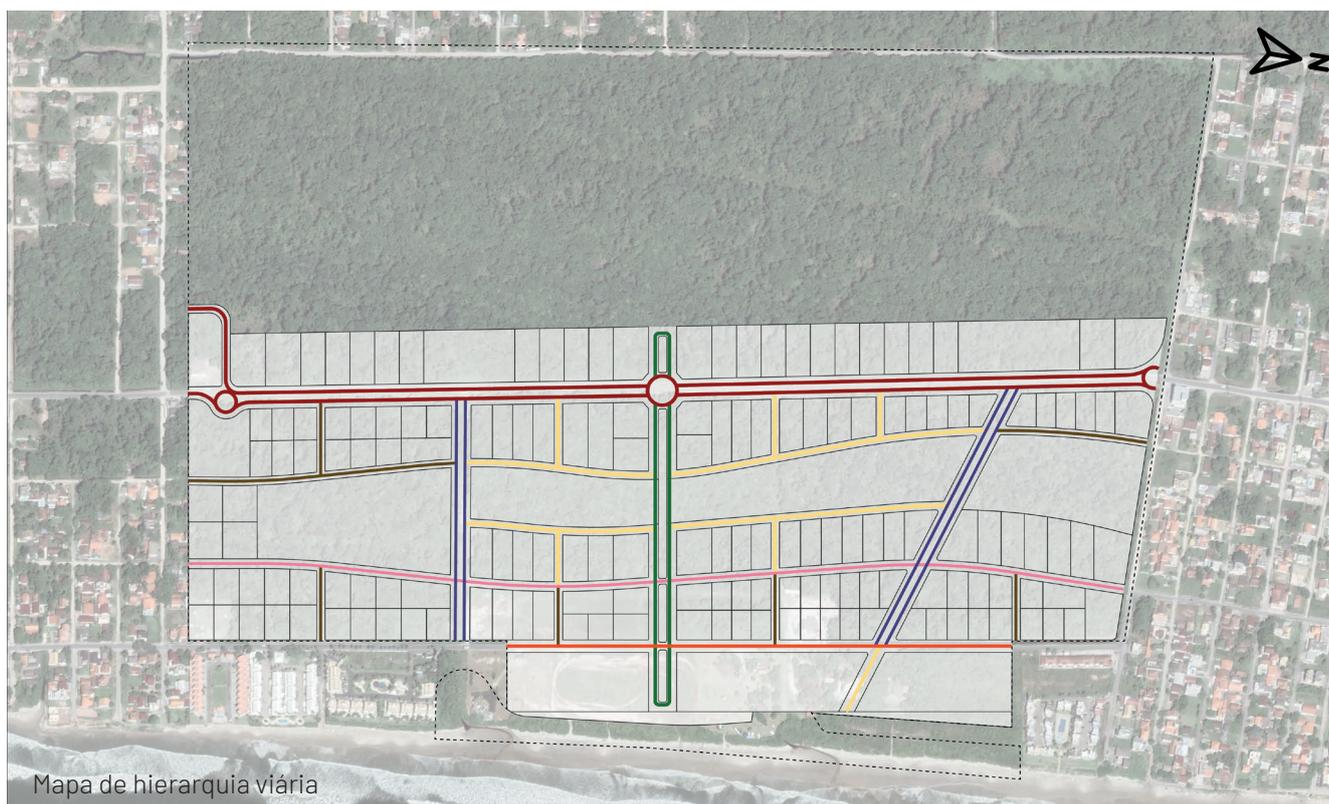
Algumas porções do projeto são prioritárias para a circulação de pedestres. Além da Rambla, da Praia de Bambu, do Parque da Orla e dos Parques Urbanos, as áreas no entorno do empreendimento privado serão acessadas por vias públicas para pedestres, proporcionando uma agradável experiência de lazer e moradia. Os acessos para veículos serão por vias externas a esse perímetro. O Circuito de caminhada ao longo dos parques urbanos e soma aproximadamente 3.500 metros.



## LEGENDA

- — Perímetros
- Lotes
- Matricula

- Ciclovias
- Circulação Compartilhada
- Pontos de ônibus



**LEGENDA**

- Perímetros
- Lotes
- Matricula
- Via Estrutural
- Rambla
- Via Canal
- Via de Pedestres
- Via Comercial
- Via Local I
- Via Local II

### DIRETRIZES GERAIS DO MANUAL

Nos últimos parágrafos foi possível entender o conjunto de decisões que levaram a estabelecer o Masterplan da Riviera Santa Maria. O Manual de Desenvolvimento Urbano vai agora estabelecer as diretrizes urbanísticas que orientam a definição do espaço construído para que essa visão de futuro venha a ser realidade.

Independentemente do caráter do espaço ser público ou privado, uma obra de grande porte ou um detalhe de material, é importante lembrar dos objetivos traçados no início dessa construção conjunta, como instrumento regulador de fidelidade ao conceito idealizado para a Riviera Santa Maria. Aqui estão listadas, portanto, as diretrizes gerais que fazem parte desse grande plano:

- A Riviera Santa Maria tem como objetivo deixar um legado positivo para Itapoá e estar integrado ao município, auxiliando no desenvolvimento urbano da região.
- O desenvolvimento da Riviera Santa Maria busca a construção de uma comunidade diversa, priorizando o uso misto em seus lotes, e assim configurando uma nova centralidade para a cidade.
- O adensamento urbano decorrente do uso misto incentivado no empreendimento deve manter níveis adequados à escala do projeto, assim como a conexão com a malha urbana existente, respeitando a legislação municipal.
- A ocupação deve ser sustentável e de longo prazo, visando a preservação da mata nativa existente em parte do terreno, conforme legislação vigente, e contribuindo para a manutenção da drenagem natural da área e de sua paisagem.
- Os espaços públicos e privados devem se relacionar harmoniosamente
- As diversidades de tipos de espaços públicos devem complementar-se e oferecer experiências e ambiências distintas para a comunidade.

- As habitações devem contar com oferta de equipamentos e atividades comuns da vida diária em sua proximidade, através da diversidade de usos a curtas distâncias entre si, e densidades apropriadas.
- A conectividade viária urbana será implantada de forma a distribuir o tráfego e reduzir a duração de deslocamentos de automóveis individuais.
- Os meios de transporte ativos, como deslocamentos a pé, devem ser incentivados através da caminhabilidade proposta pelo desenho urbano das vias e calçadas, sempre objetivando a primazia dos pedestres e ciclistas.

# CAPÍTULO 2: ESPAÇO PÚBLICO



## PAISAGEM URBANA PÚBLICA

A rua, como via, tem a função de promover acesso e circulação de pedestres, bicicletas, motocicletas, automóveis, ônibus e outros veículos de transporte coletivo. A rua, como espaço público primordial, tem a função de promover a socialização da comunidade, as trocas interpessoais e o encontro. Parte integrante da rua são as calçadas, a arborização, canteiros, infraestrutura pública e o mobiliário urbano (bancos, lixeiras, sinalização, paradas de ônibus, abrigos, paraciclos, etc). As calçadas podem ainda servir como extensão do comércio e oferecer espaço de contemplação e encontro, com mesas de restaurantes, bares e cafés.

As diretrizes estabelecidas para a paisagem urbana visam criar um ambiente coeso, seguro e confortável para seus usuários e a ordenação do espaço público em harmonia com o espaço privado. A recomendação a seguir tem por objetivo integrar aspectos das vias quanto à vegetação, iluminação e sinalização, componentes que formam a identidade e qualidade de lugar desejados para a Riviera Santa Maria. Para obter espaços públicos de qualidade, as ruas são projetadas conforme os perfis viários de cada hierarquia, detalhados ao final deste capítulo.

### ESPAÇO PÚBLICO

ARBORIZAÇÃO

MOBILIÁRIO URBANO

ILUMINAÇÃO

PAVIMENTAÇÃO

INTERFACE COM O VIÁRIO

Rambla

Caminho da Onça

Avenida Brasil

Vias Passeio

Vias Locais

Vias de Pedestre

### ARBORIZAÇÃO

A arborização urbana desempenha função importante para os cidadãos e o meio ambiente, promovendo benefícios estéticos e funcionais que contribuem para a felicidade e a identidade da população. Além de sombreamento sobre os passeios, as árvores evitam ilhas de calor, moderam o microclima (vento, chuva, calor, alta luminosidade, ruídos) e reduzem a poluição atmosférica pela absorção de gás carbônico.

Um aspecto importante na qualidade da paisagem urbana é a qualidade e maturação das árvores. É necessário compreender as características específicas de cada tipo e espécie, de maneira a potencializar seu crescimento, uso e minimizar necessidade de manutenção e conflito com demais utilidades públicas.

A área de crescimento da raiz também é um elemento crucial na escolha das espécies, para isso sugere-se o uso de protetores de raiz para vias com maior fluxo de pedestres ou canteiros deprimidos para vias com menor fluxo, devendo a calçada estar levemente acima do nível da raiz.

As espécies vegetais sugeridas para a implantação na Riviera Santa Maria deverão constar dentre as espécies nativas do domínio da Mata Atlântica, compatíveis ao ecossistema costeiro de influência fluviomarinha e estão classificadas de acordo com o tipo de via em que se inserem, para garantir diferentes características urbanas ao longo do Masterplan. Para valorizar a diversidade biológica do ecossistema, sugere-se que para cada via se tenha duas ou mais espécies, desde que do mesmo porte e com as mesmas características, especificadas de forma mais detalhada por especialistas.

As principais espécies tiveram suas mudas coletadas na área do projeto, sendo elas: Angelin, Araçá, Camboatá, Cupiúba, Guanandi, Ipê Amarelo e Jerivá. A fim de garantir a diversidade sugerem-se, portanto, outras espécies que podem somar com as existentes, categorizadas a seguir por portes.



Pata-de-vaca



Ipê-amarelo



Guanandi



Jerivá



Jacarandá

# ARBORIZAÇÃO

## ESPÉCIES DE PEQUENO E MÉDIO PORTE



Arborização e caracterização das vias de pedestre.

**Ipê-amarelo** (Nome científico: *Handroanthus chrysotrichus* (pequeno porte); *Handroanthus umbellatus* (médio porte))

Floração: julho-outubro



Arborização e sombreamento das Vias Locais e Vias Passeio.

**Araticum** (Nome científico: *Annona crassiflora* Mart)

Porte: 6-8m; Diâmetro da copa: 2-4m;

Frutificação: fevereiro-março;

**Sete Capotes** (Nome científico: *Campomanesia guazumifolia*)

Porte: até 25m; Diâmetro da copa: 7-8m; Floração: set-novembro;

**Camboatá** (Nome científico: *Cupania vernalis*)

Porte: até 22m; Diâmetro da copa: 5-10m;

Floração: março-abril;



**Guabiroba** (Nome científico: *Campomanesia xanthocarpa*)

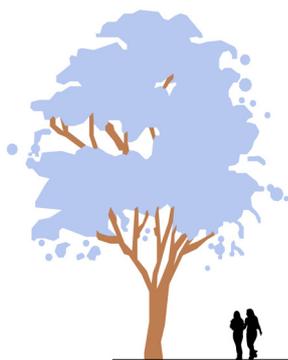
Porte: até 25m; Floração: setembro-novembro;

Sombrear o passeio e as áreas de estacionamento.

**Pata-de-vaca** (Nome científico: *Bauhinia forficata*)

Porte: 4-10m; Floração: novembro-março;

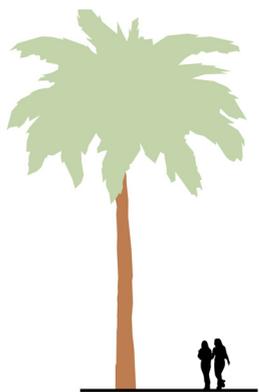
## ESPÉCIES DE GRANDE PORTE



Espécies vegetal de grande porte com o objetivo de criar um túnel de arborização como identidade do empreendimento.

Jacarandá (Nome científico: *Dalbergia brasiliensis* Vogel)

Porte: 20m; Floração: novembro-abril.

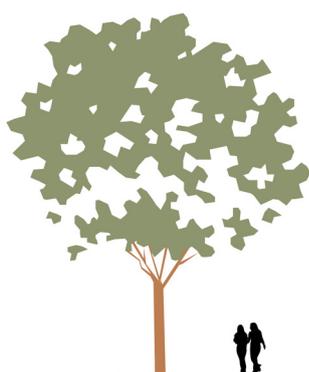


Jerivá (Nome científico: *Syagrus romanzoffiana*)

Porte: até 30 m;

Raízes: raízes superficiais;

Floração: ano todo



Guanandi (Nome científico: *Calophyllum brasiliense*)

Porte: até 25 m; Floração: setembro-novembro

Jenipapo (Nome científico: *Genipa americana*)

Porte: 5 a 15 m; Floração: novembro-março

### MOBILIÁRIO URBANO

O mobiliário urbano apresentado a seguir tem como objetivo auxiliar na construção da lógica de identidade do empreendimento, que consiste na escolha de materiais resistentes ao clima litorâneo, como o concreto e fibra de vidro, e representando a premissa de uma estética simples e elegante, com fácil manutenção.

As especificações aqui propostas priorizam fornecedores regionais, incentivando o consumo nacional e facilitando questões logísticas quanto ao transporte e entrega do mobiliário, itens necessários para a concretização do empreendimento e materialização de suas premissas de paisagem urbana.

Destacamos como fornecedores a MMcité (SC), Metalco (SC) e De Lazzari (RS), que apresentam ampla variedade de itens em catálogos para mobiliário urbano: como bancos, lixeiras, floreiras, protetores de raiz, boulevards, abrigos de ônibus, entre outros.

Para destacar o caráter excepcional da Rambla recomenda-se a utilização de peças de mobiliário diferenciadas das demais ruas, com objetivo de fortalecer suas diretrizes operacionais, como o comércio e áreas de lazer e permanência.

A Jaime Lerner Design apresenta uma linha de bancos com desenho singular esboçado pelo próprio Lerner, que transpassa a essência da busca pela simplicidade e pela leveza. Para mais informações é possível consultar o site <http://www.jaimelernerdesign.com/>.

**BANCOS**



Banco Petricór | De Lazzari



Banco W | Jaime Lerner Design



Banco Pixel | MMcité



Banco Toinoinoin | Jaime Lerner Design



Banco Reforma | MMcité



Banco Lua | Jaime Lerner Design

## MOBILIÁRIO URBANO

### LIXEIRAS E FLOREIRAS



## BALIZADOR, PARACICLO E ABRIGO PARA ÔNIBUS



Balizador Bola | Metalco Brasil



Balizador Lot | MMcité



Paraciclo Light | De Lazzari



Paraciclo Lot Limit | MMcité



Abrigo Geomere | MMcité



### ILUMINAÇÃO

A iluminação pública deverá servir principalmente para fornecer segurança e, em um segundo momento, para enfatizar características da paisagem urbana e seus elementos arquitetônicos. As especificações a seguir foram elaboradas a partir do projeto de infraestrutura elétrica realizado por empresa especializada, todas as luminárias designadas para o empreendimento deverão atender aos requisitos estabelecidos:

- A iluminação pública deverá ser coordenada com a hierarquia dos perfis viários contidos neste Manual.
- A mesma fonte de luz (lâmpada) deverá ser utilizada para os mesmos tipos de iluminação.
- O uso de sensores, temporizadores ou outros meios para ativar a iluminação devem ser incentivados para economizar energia e fornecer segurança.
- Todos os estacionamentos comerciais devem fornecer iluminação durante as horas noturnas de operação.
- Sugere-se a utilização de postes em fibra de vidro, em função de sua durabilidade.
- Todas as luminárias devem receber o mesmo tratamento em sua pintura, na mesma cor estabelecida pelo projeto paisagístico.



Coluna Tejo | Schreder

	SHUFFLE MOBILITY BASIC	SHUFFLE MOBILITY CORE	SHUFFLE MOBILITY ACTIVE
Altura base	4370mm	4370mm	4370mm
Nó controlo	Não	Sim	Sim
Módulo topo	Anel de luz azul/verde (SHLR2-BL/GR)	Iluminação 360° (SH36L2)	Iluminação 360° (SH36L2)
Módulo 2	-	Anel de luz verde/azul (SHLR2-GR/FK)	Anel de luz verde/azul (SHLR2-GR/FK)
Módulo 3	-	-	Iluminação 180° Spot (SH18L)
Módulo 4	-	-	Câmara sem protetor extra (SH18C2-JH)
Integrado na base	EV charger 11kW* (SHPOEV)	EV charger 11kW* (SHPOEV)	EV charger 11kW* (SHPOEV)

\* Em opção versão carregador 22kW acoplado na base da coluna



Shuffle Mobility | Schreder



AVENTO	S	1	2	3
Altura de instalação recomendada	4 a 45m			
Fluxo tipo emitido pela luminária (lm)	2,400 a 9,700lm	9,000 a 19,300lm	22,900 a 33,800lm	21,800 a 67,200lm
Potência consumida	18,2W a 74W	71W a 141W	186W a 250W	218W a 490W
Temperatura de cor	Branco quente (727, 830) ou branco neutro (740)			
Tensão nominal	120-277V / 220-240V / 347-480V 50-60Hz			
Proteção contra sobretensões	6 / 8 / 10 / 20kV			



Avento | Schreder

**PRINCIPAIS VANTAGENS**

- > Solução de iluminação económica e eficiente
- > Eficiência superior
- > Rápido retorno do investimento
- > 4 tamanhos para flexibilidade e consistência em aplicações para classes P e M segundo CIE 115
- > Instalação rápida e fácil
- > Gama alargada de temperaturas de funcionamento
- > De acordo com Dark sky: ULOR = 0%
- > Pronta a ser conectada

### PAVIMENTAÇÃO

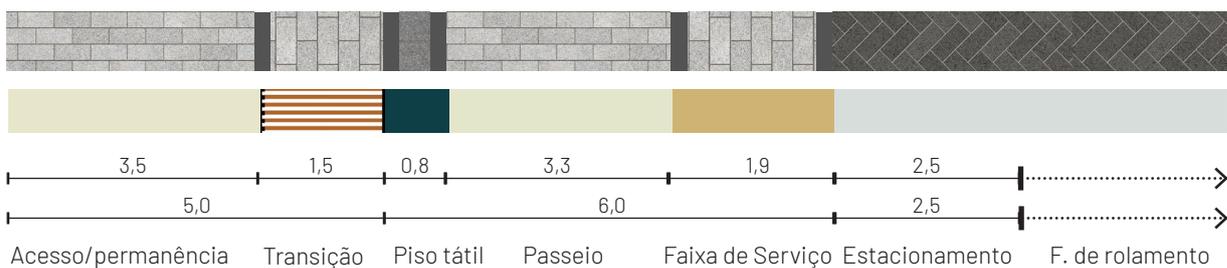
A pavimentação viária é um elemento da paisagem urbana muito importante porque orienta a ocupação das calçadas públicas, bem como direciona o pedestre. Na Riviera Santa Maria é ainda um dos elementos que reforça sua identidade visual, fazendo com que o transeunte perceba o momento em que adentra nas limitações do empreendimento tornando-se, portanto, como uma paisagem única dentro da cidade. O desenho das calçadas foi definido em função das diferentes necessidades que delinham este espaço público, sendo:

- Faixa de serviço: área da calçada destinada a locação de elementos de sinalização, iluminação e de mobiliários urbanos que integram a natureza de função utilitária.
- Faixa livre ou passeio: área da calçada destinada ao passeio, exclusivamente para circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano e de quaisquer interferências.
- Faixa de transição: área destinada a delimitar a transição entre área de passeio e área da propriedade privada, geralmente marcada pelo tipo de piso.

- Faixa de acesso/permanência: área mais próxima à edificação, na qual, dependendo do uso se configura como faixa de acesso ou como faixa de permanência para casos de gastronomia com o uso de mesas e bancos.

As esquinas devem estar sempre desobstruídas. Os mobiliários urbanos de grande porte devem ficar a, no mínimo, 15,00m do vértice do prolongamento dos meios-fios. E o mobiliário de tamanho pequeno e médio devem ficar a, no mínimo, 5,00m do vértice do prolongamento dos meios-fios. As tampas de caixas de inspeção, juntas e grelhas, instaladas nas calçadas, devem localizar-se, preferencialmente, fora da faixa livre de circulação, e estar niveladas com o piso adjacente.

As Faixas Livres ou Passeio tem como material geral o uso do paver claro horizontal. Este paver é interrompido pelo uso de placas de concreto conforme a posição das árvores, sempre devendo ser na largura dos canteiros, para criar um desenho de piso diferenciado.



# PAVIMENTAÇÃO

### Tipos de piso

Para delimitar as faixas que compõem as calçadas foram definidos, portanto, diferentes tipos de piso ou até, o mesmo material mas em diferentes sentidos. O piso tátil que garante a acessibilidade está designado para as vias de maior circulação de pedestres e com maior oferta de comércios e serviços como a Rambla, o Caminho da Onça e a Avenida Brasil. A seguir apresentam-se diretrizes gerais sobre cada material de pavimentação.

### Piso Intertravado (Paver)

A pavimentação em paver é realizada com blocos pré-fabricados de concreto, assentados de forma a não permitir que os blocos se movimentam em relação uns aos outros, sob a ação de qualquer tipo de carregamento. É considerado uma boa alternativa para a pavimentação de vias em áreas litorâneas e obras limpas, devido às suas características principais:

- Elevada durabilidade;
- Liberação ao tráfego imediata após a execução;
- Adequação ao tráfego de pessoas com mobilidade reduzida;
- Ser drenante;
- Ser de fácil manutenção;



- Espessuras variáveis, como por exemplo de 6 cm (para trânsito de pedestres) e 8cm (para trânsito de veículos);
- Possibilidade de utilização de cores diferenciadas.

A instalação do pavimento intertravado requer boa compactação e bom nivelamento do terreno; confinamento lateral, nivelamento com areia média e rejuntamento com areia fina.

### **Placas de Concreto**

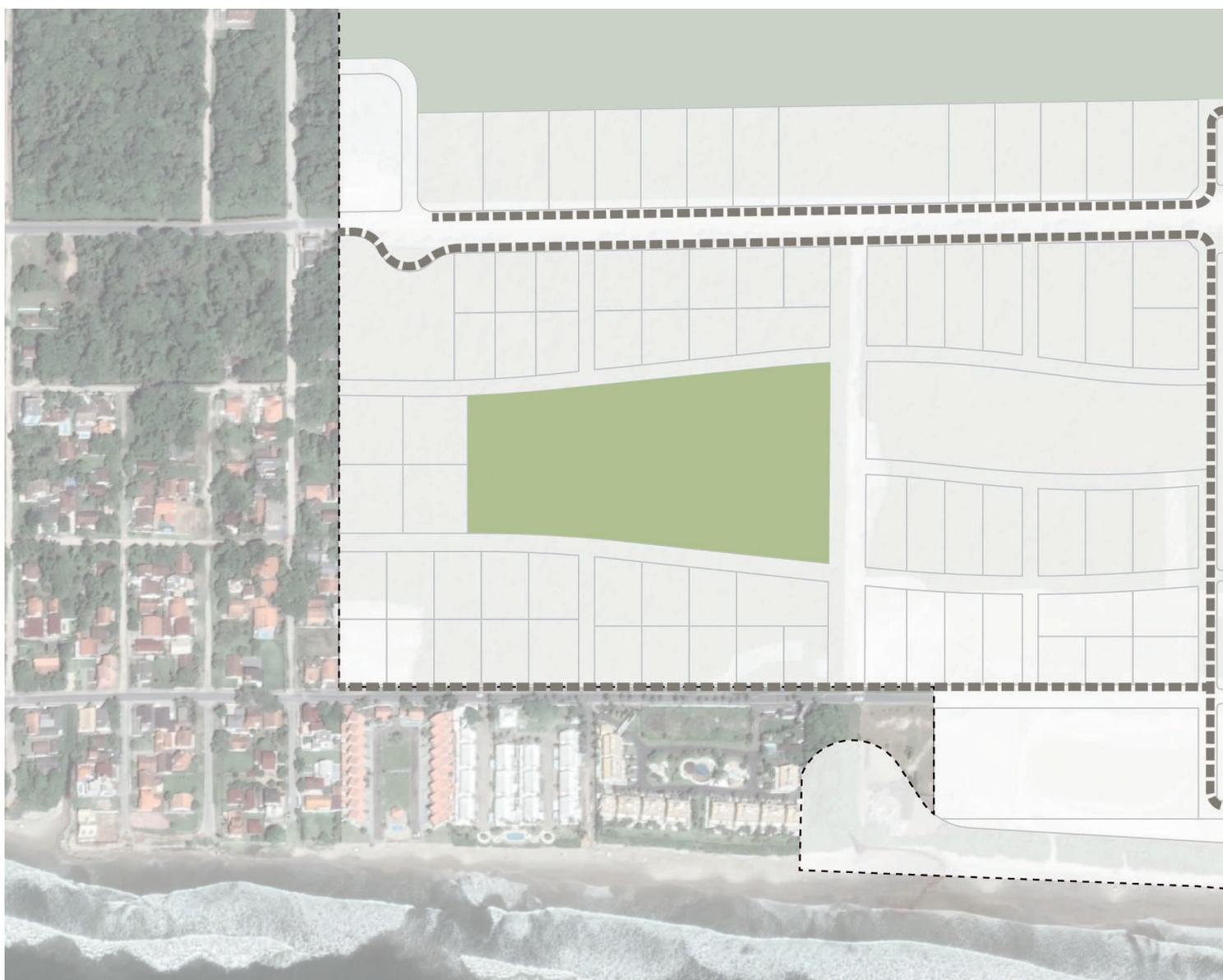
O concreto utilizado em calçadas possui maior durabilidade e resistência, minimizando a necessidade de manutenção. Por serem pré-fabricadas, as placas chegam prontas para o uso na obra, facilitando sua instalação.

### **Concreto permeável**

O concreto permeável para a Riviera Santa Maria será utilizado nas ciclovias e ciclofaixas para permitir a passagem de água entre sua camada, garantindo ainda um percentual de permeabilidade. Os materiais que constituem o concreto permeável e o concreto convencional

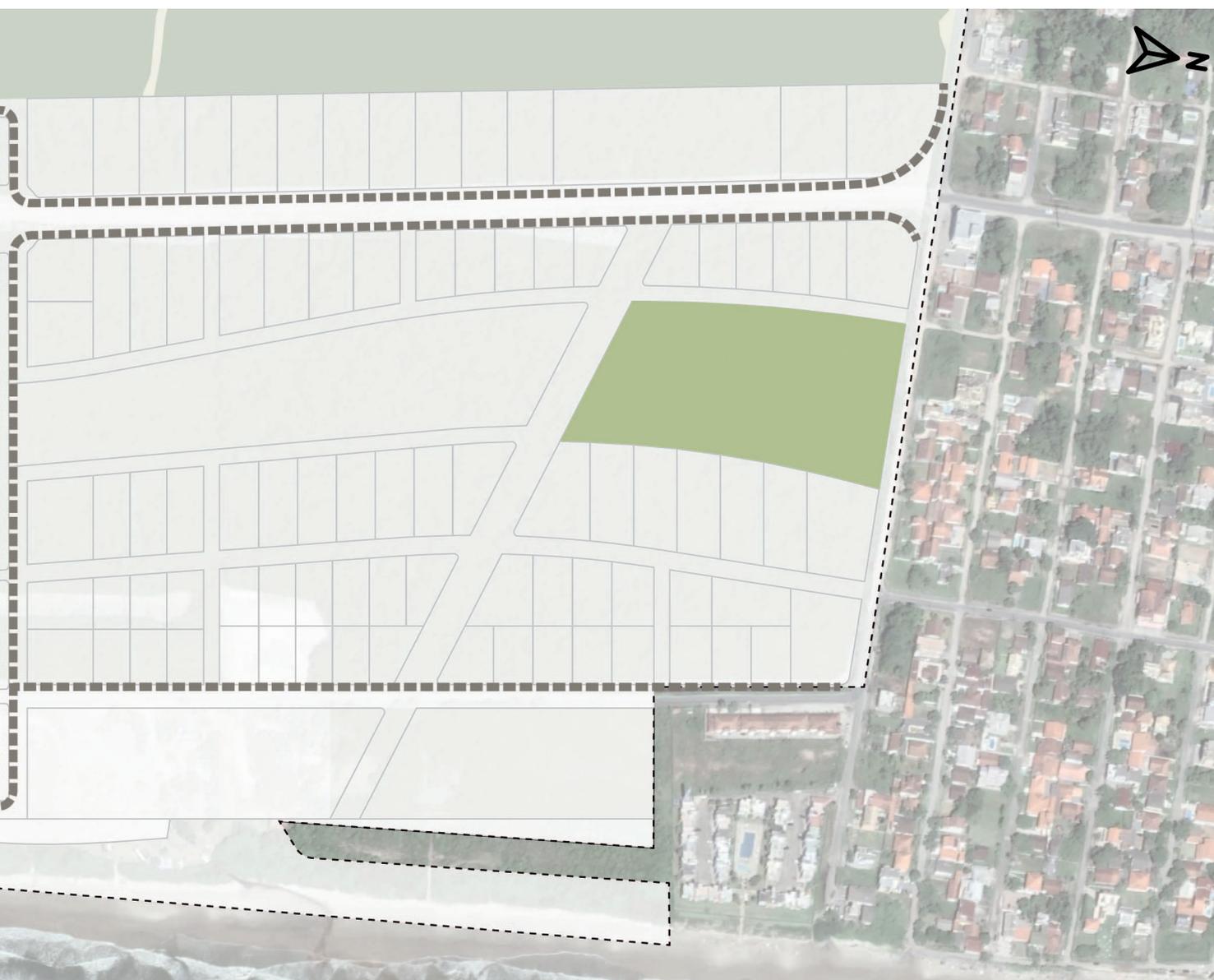
são basicamente os mesmos: cimento, água, brita e areia. A diferença está na quantidade de areia, que em geral é bem reduzida ou até mesmo nula. A principal utilização deste tipo de concreto é em pavimentos drenantes, sendo comumente aplicados em estacionamentos, calçadas, pátios, parques, praças, ruas de baixo tráfego, ciclovias e em decks de piscina, não sendo indicado para locais submetidos a altas cargas e tráfego intenso, uma vez que o material não atinge elevados valores de resistência mecânica.

## PISO TÁTIL



### LEGENDA

- ■ ■ ■ Calçadas com piso tátil



# INTERFACE COM O VIÁRIO

## RAMBLA

O conceito de rambla define um eixo de conexão viária com largo passeio central para pedestres, margeado pela circulação de veículos em baixa velocidade, com o objetivo de incentivar a relação entre o espaço público e privado através de comércios e mobiliários urbanos conformando um caráter urbano e paisagístico específico.

A rambla é a via responsável pela ligação perpendicular ao mar entre a mata nativa, os parques urbanos, o parque da orla e a praia. Suas calçadas são arborizadas e generosas para abrigar as atividades de comércio e serviços previstos em mesmo nível à rua sob edifícios de uso misto. A arborização foi disposta de forma intercalada com a iluminação pública, e é importante que os canteiros estejam protegidos com grelha (protetores de raiz).

---

01 Faixa de rolamento em paver

---

02 Estacionamento

---

03 Iluminação pública

---

04 Canteiro com protetor de raiz

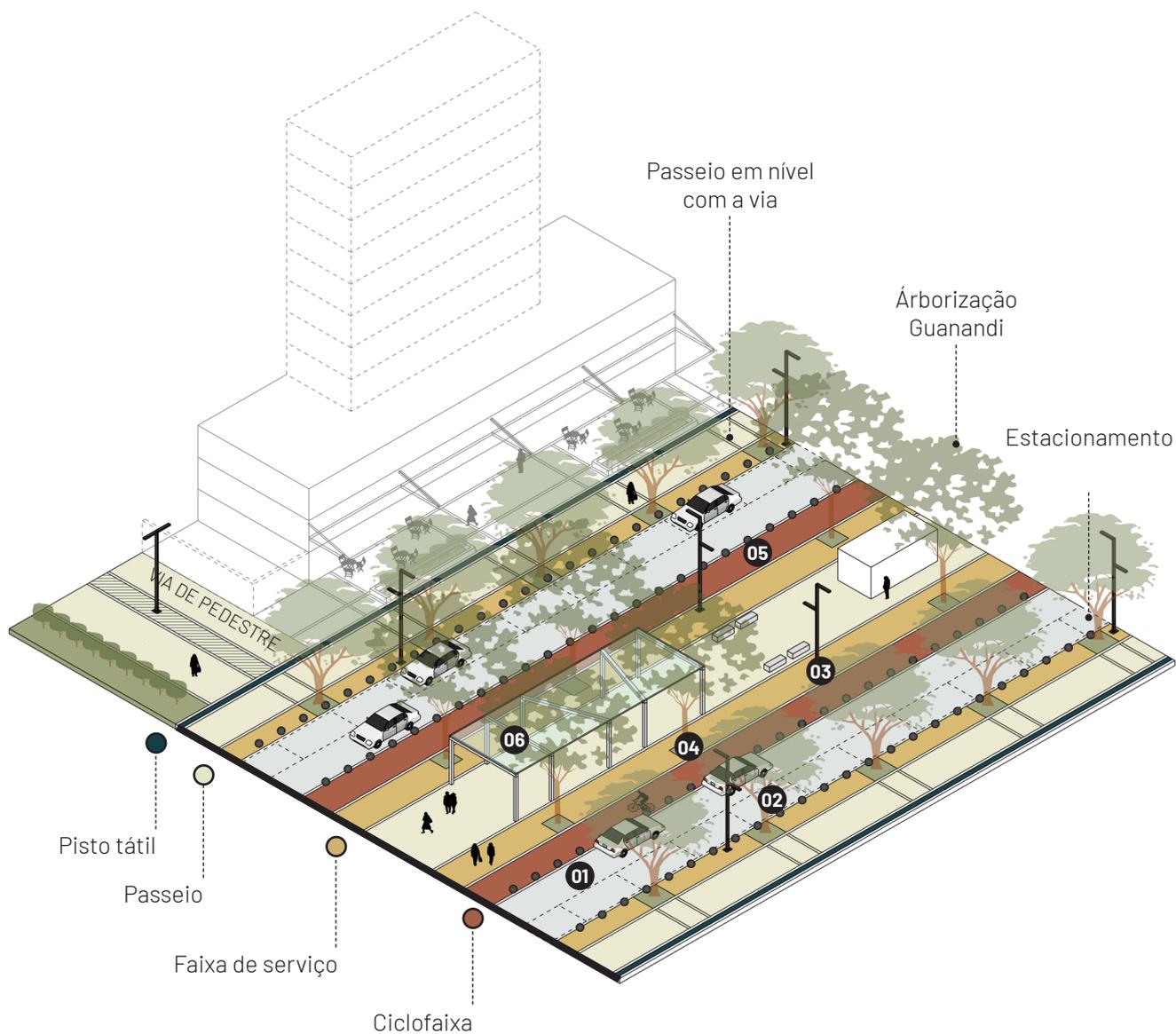
---

05 Ciclofaixa

---

06 Pergolados

---



### RAMBLA

<b>Caixa da via</b>	40,00 metros
<b>Arborização</b>	Árvores de médio porte para sombreamento. Recomendação: Guanandi e Jenipapo
<b>Pavimentação via</b>	Paver cinza escuro em nível com a calçada.
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa de transição - paver claro; Ciclofaixa - concreto permeável; Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto; Piso tátil - concreto; Faixa livre canteiro central - placas de concreto.
<b>Mobiliário</b>	Banco Petricor; Banco Lua e Banco Toinoinoi (Jaime Lerner Design); Lixeira; Paraciclo; Balizador; Canteiro grelha;



Faixa de rolamento e estacionamento



Faixa de serviço e faixa de transição



Faixa livre/passeio e faixa de acesso/permanência



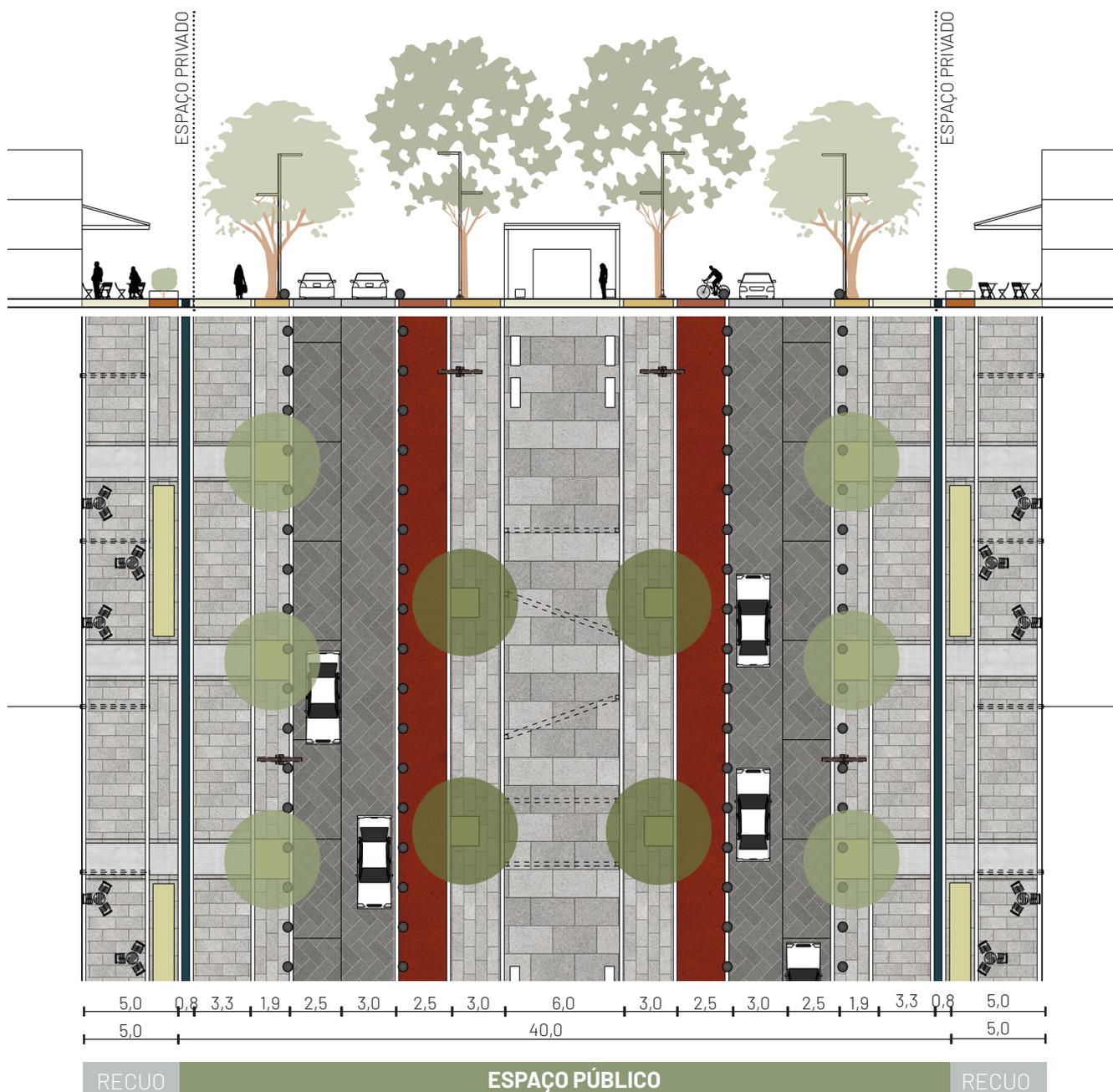
Passeios laterais



Passeios centrais



Ciclovia/ciclofaixa



# INTERFACE COM O VIÁRIO

## CAMINHO DA ONÇA

Com extensão de 1.387 m dentro das poligonais do empreendimento, o Caminho da Onça é o eixo prioritário de conexão regional e principal acesso por veículo ao empreendimento.

Considerando a compatibilização das infraestruturas no subsolo abaixo das calçadas, a arborização nesta via está posicionada de forma a intercalar com vagas de estacionamento público, sendo necessária a utilização de protetores de raiz. Sugere-se uma espécie de grande porte para criar uma identidade única, criando um túnel de sombra. Os canteiros centrais, por terem a linha de alta tensão, podem apenas receber espécies herbáceas e arbustivas como paisagismo e proteção da área.

---

01 Faixa de rolamento em asfalto

---

02 Estacionamento

---

03 Iluminação pública

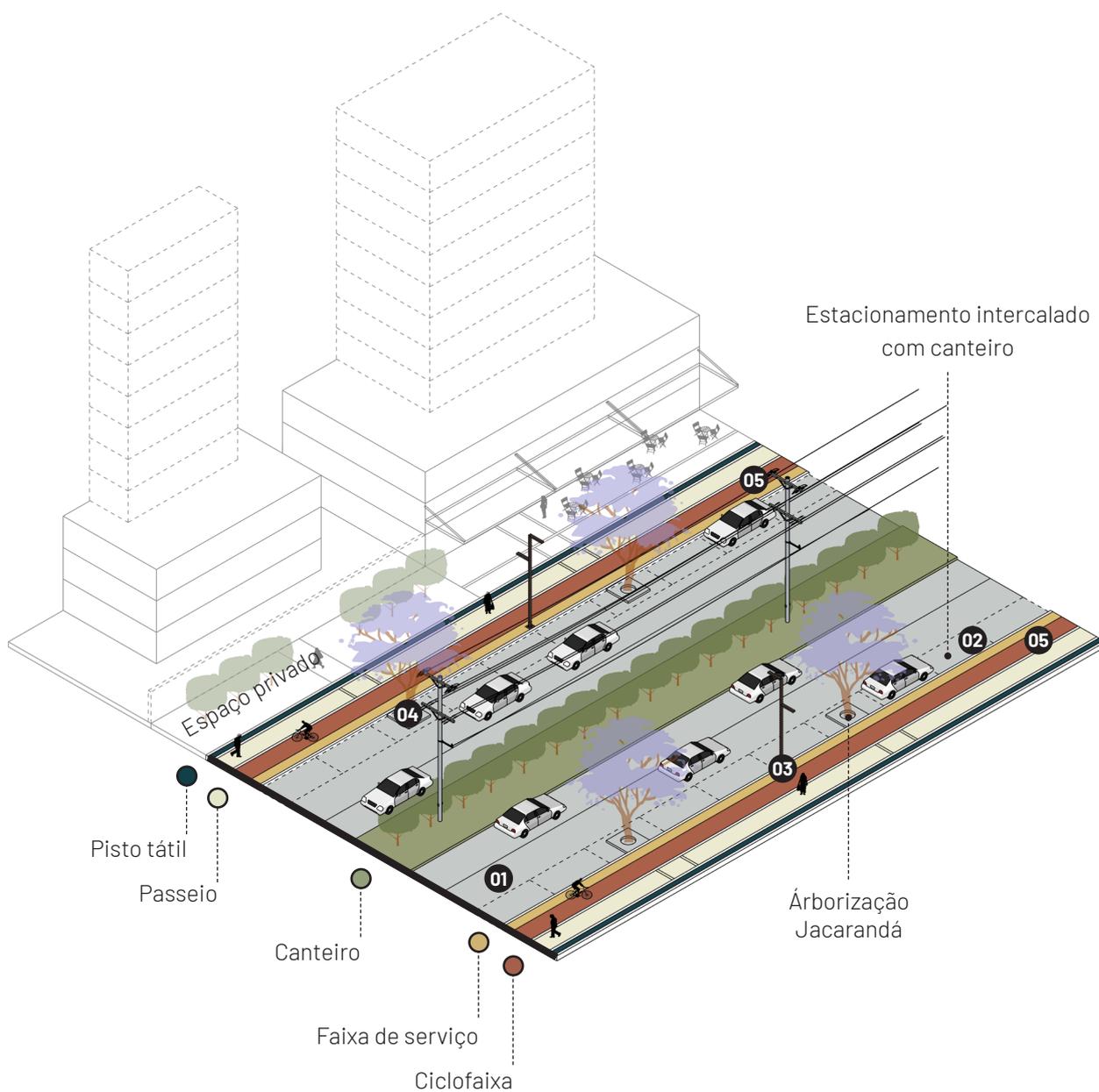
---

04 Canteiro com protetor de raiz

---

05 Ciclofaixa

---



### CAMINHO DA ONÇA

<b>Classificação municipal</b>	Via estrutural e comercial
<b>Caixa da via</b>	32,00 metros
<b>Arborização</b>	Árvores de grande porte para sombreamento e ornamentação. Recomendação: Jacarandá
<b>Pavimentação via</b>	Asfalto
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa de transição - paver claro; Ciclofaixa - concreto permeável; Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto; Piso tátil - concreto.
<b>Mobiliário</b>	Lixeira; Paraciclo; Protetor de raiz; Abrigo de ônibus;



Faixa de rolamento e estacionamento



Faixa de serviço e faixa de transição



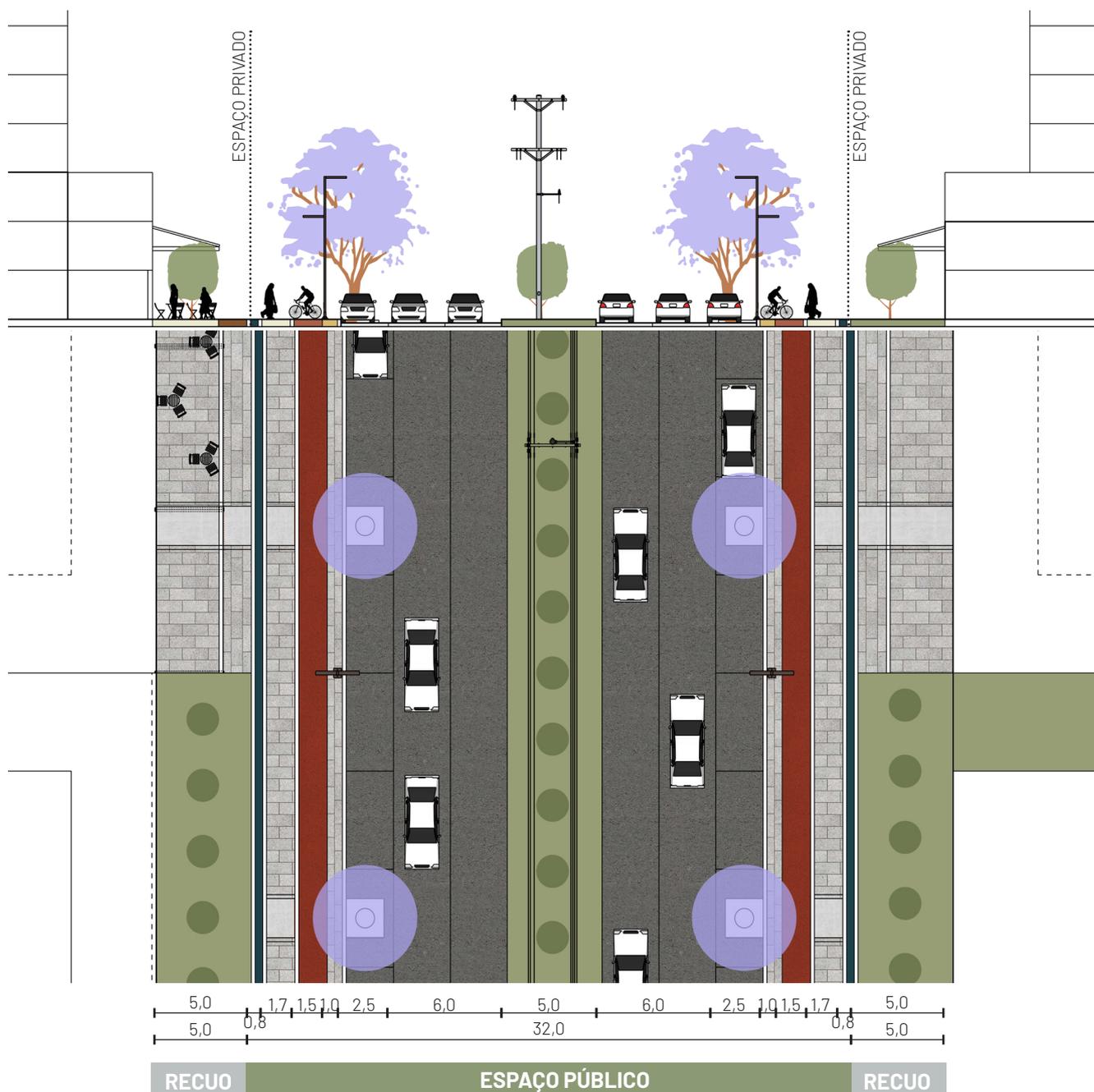
Faixa livre/passeio e faixa de acesso/permanência



Passeios laterais



Ciclovia/ciclofaixa



# INTERFACE COM O VIÁRIO

## AVENIDA BRASIL

A Avenida Brasil, considerada no Plano Diretor em vigência como Via Comercial, será a fachada do empreendimento voltada para o mar. O objetivo principal é atuar como transição entre os comércios de uso cotidiano e edificações residenciais com comércios e gastronomia voltada para o usufruto da orla marítima de Itapoá.

Assim como no Caminho da Onça, as árvores serão posicionadas de forma a intercalar com as vagas de estacionamento, e para o caso da Av. Brasil, sugere-se uma espécie de médio porte, para sombrear o passeio e as vagas, assim como realizar o adorno paisagístico da via.

---

01 Faixa de rolamento em paver

---

02 Estacionamento

---

03 Iluminação pública

---

04 Canteiro

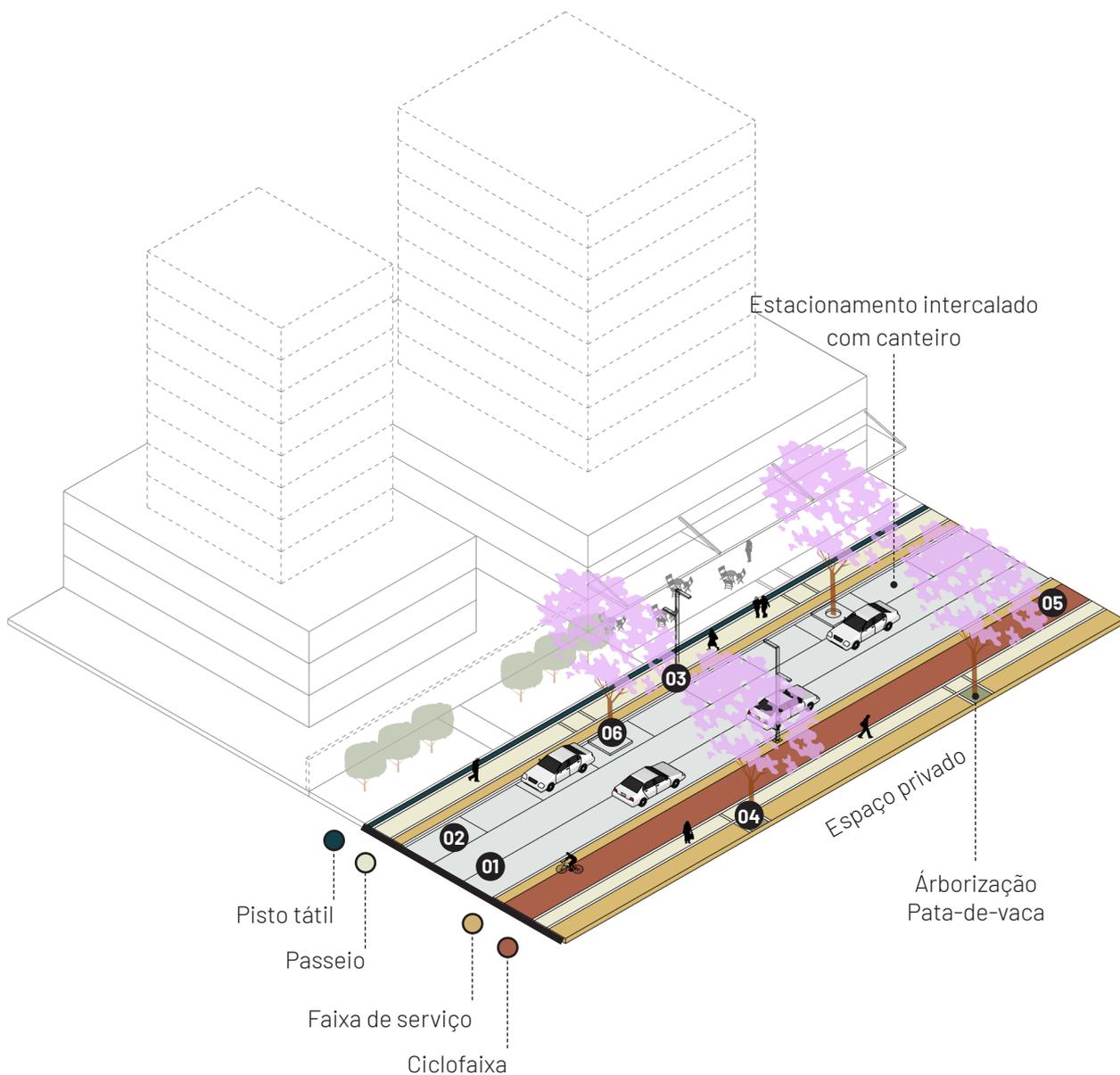
---

05 Ciclofaixa

---

06 Canteiro com protetor de raiz

---



### AVENIDA BRASIL

<b>Classificação municipal</b>	Via comercial
<b>Caixa da via</b>	18,00 metros
<b>Arborização</b>	Árvores de médio porte para sombreamento e ornamentação: Pata-de-vaca; Árvore de grande porte para ornamentação: Jerivá.
<b>Pavimentação via</b>	Paver cinza escuro.
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa de transição - paver claro; Ciclofaixa - concreto permeável; Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto; Piso tátil - concreto.
<b>Mobiliário</b>	Lixeira; Paraciclo; Protetor de raiz; Abrigo de ônibus;



Faixa de rolamento e estacionamento



Faixa de serviço e faixa de transição



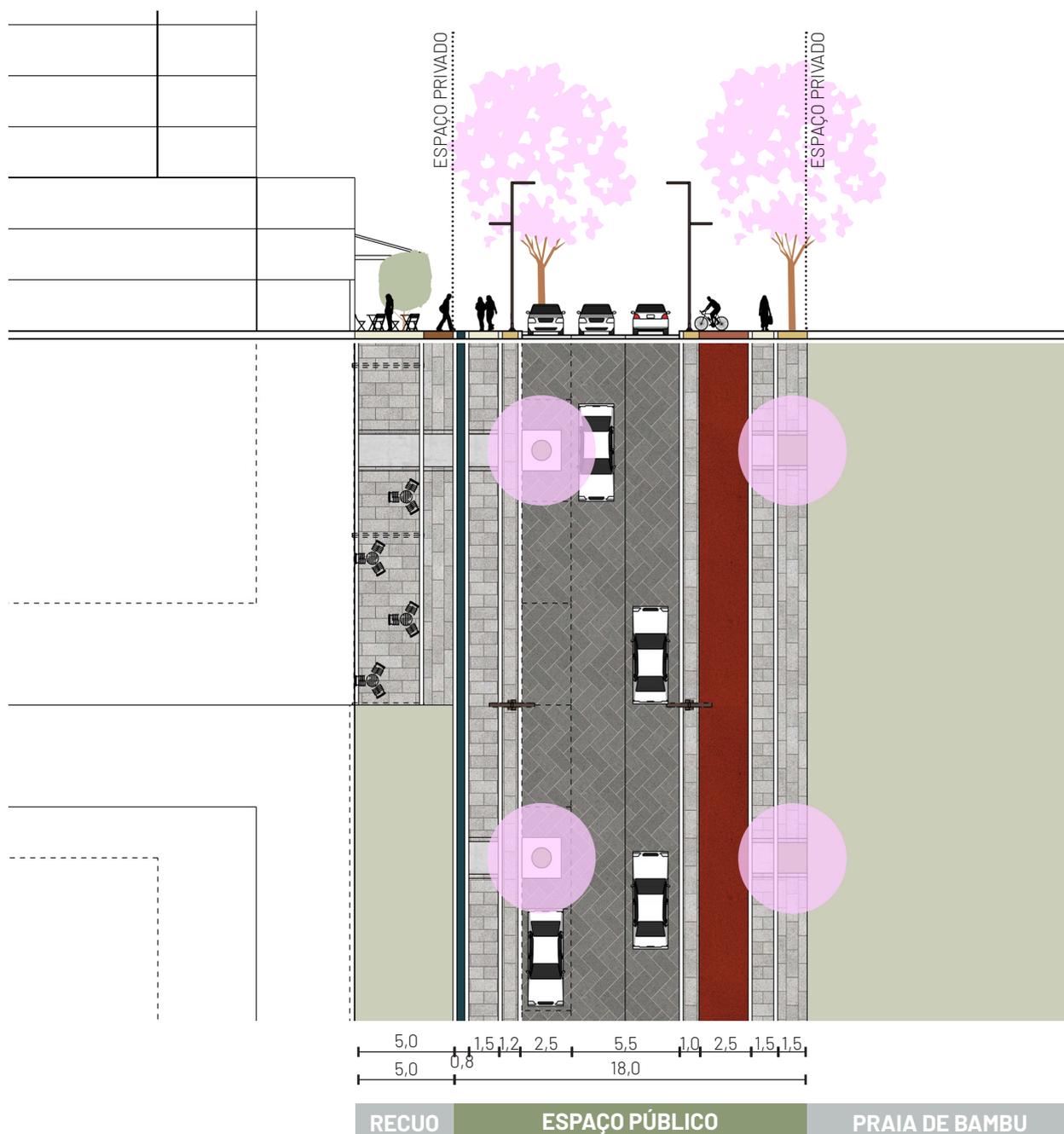
Faixa livre/passeio e faixa de acesso/permanência



Passeios laterais



Ciclovía/ciclofaixa

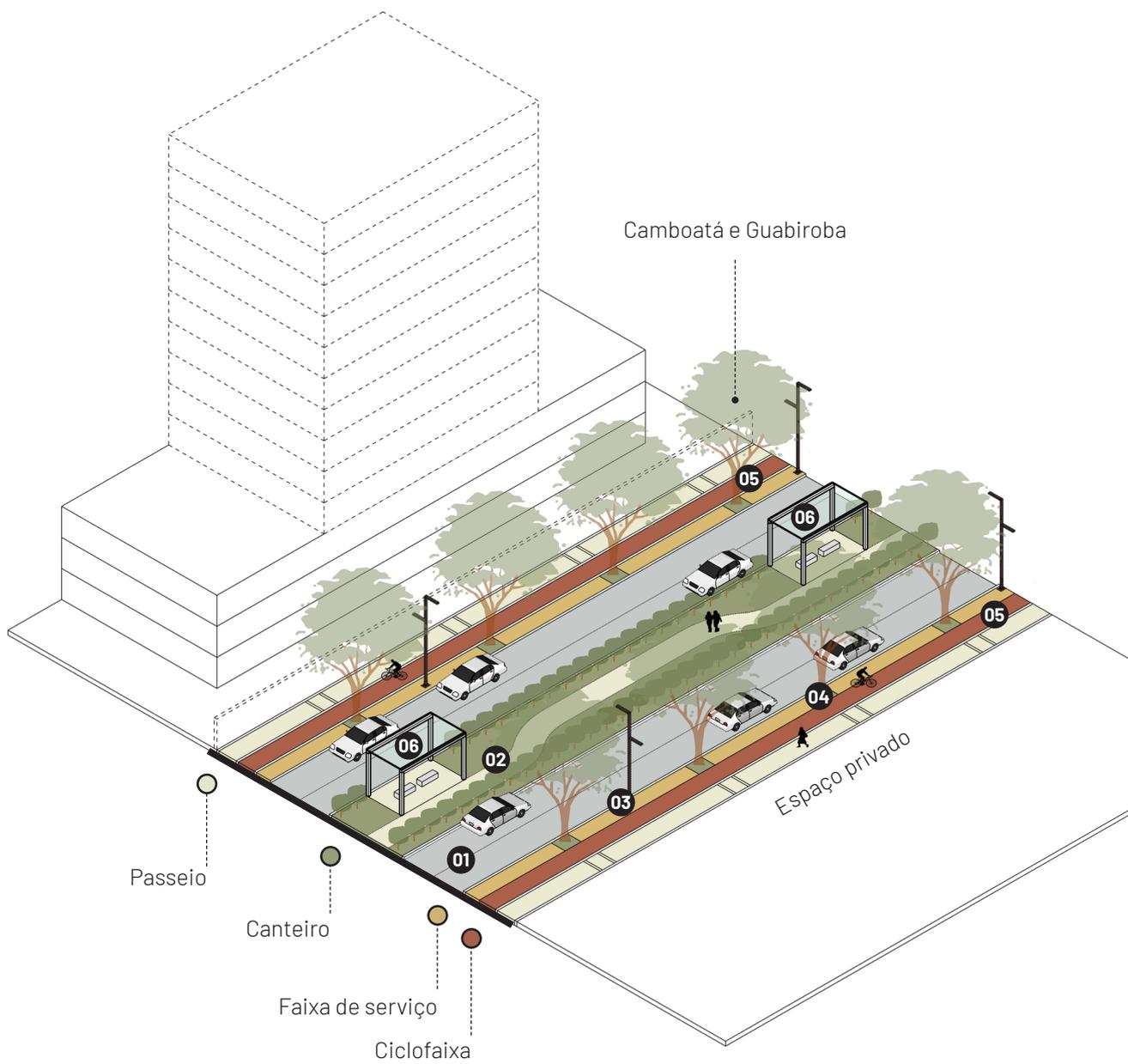


# INTERFACE COM O VIÁRIO

## VIAS PASSEIO

As Vias Passeio articulam as vias locais entre o Caminho da Onça e a Avenida Brasil, com característica majoritariamente residencial. Seu grande canteiro central é destinado em seu subsolo às infraestruturas de drenagem, fazendo com que, portanto, não seja possível o plantio de espécies vegetais com raízes profundas. Para tanto, a utilização de herbáceas e arbustivas é recomendada para compor o paisagismo deste passeio central.

01	Faixa de rolamento em paver
02	Passeio central
03	Iluminação pública
04	Canteiro
05	Ciclofaixa
06	Pergolados



### VIAS PASSEIO

<b>Caixa da via</b>	28,00 metros
<b>Arborização</b>	Camboatá e Guabiroba
<b>Pavimentação via</b>	Paver cinza escuro.
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa de transição - paver claro; Ciclofaixa - concreto permeável; Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto; Piso tátil - concreto.
<b>Mobiliário</b>	Banco Petricor; Lixeira; Paraciclo;



Faixa de rolamento e estacionamento



Faixa de serviço e faixa de transição



Faixa livre/passeio e faixa de acesso/permanência



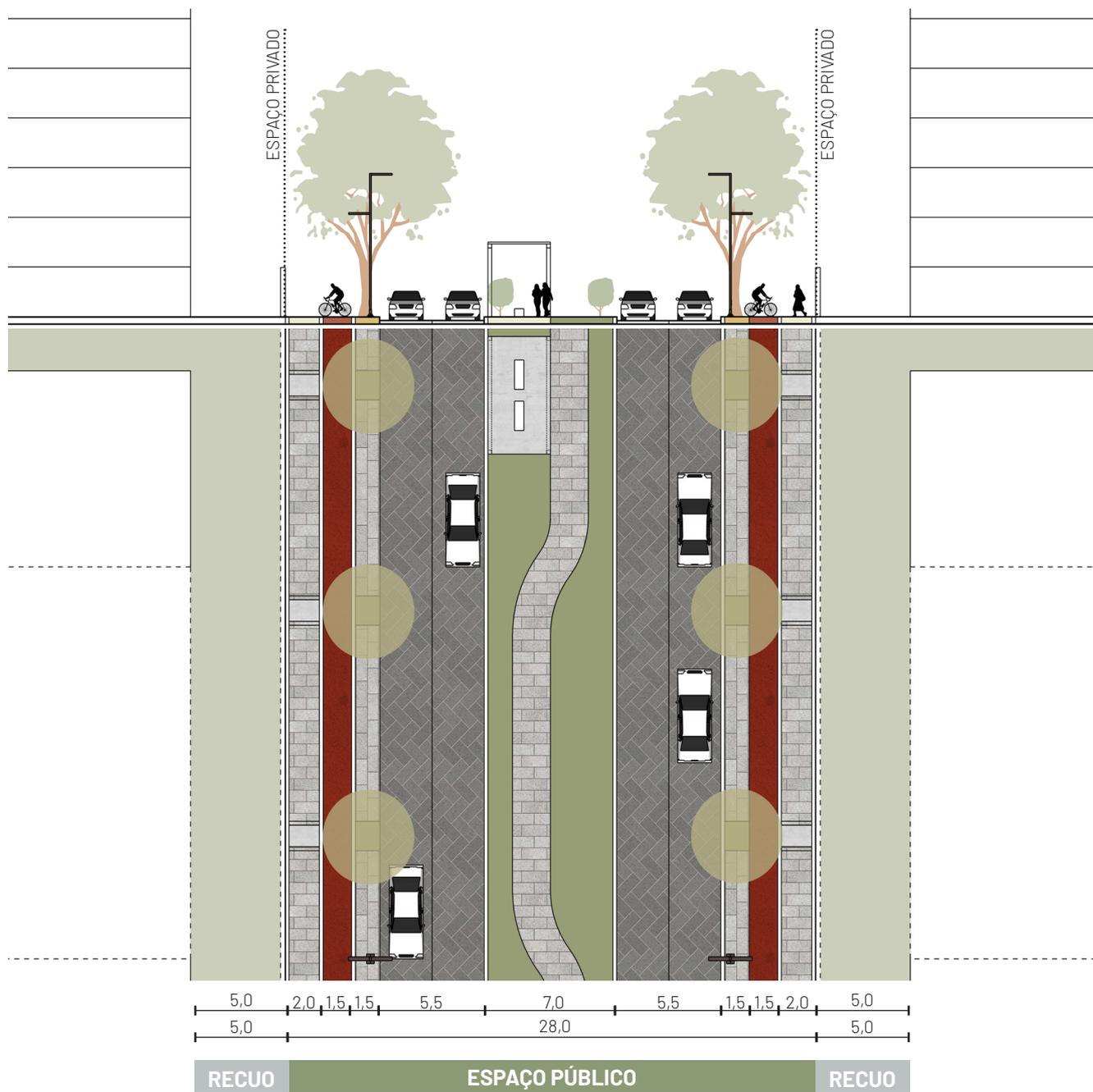
Passeios laterais



Passeios centrais



Ciclovia/ciclofaixa

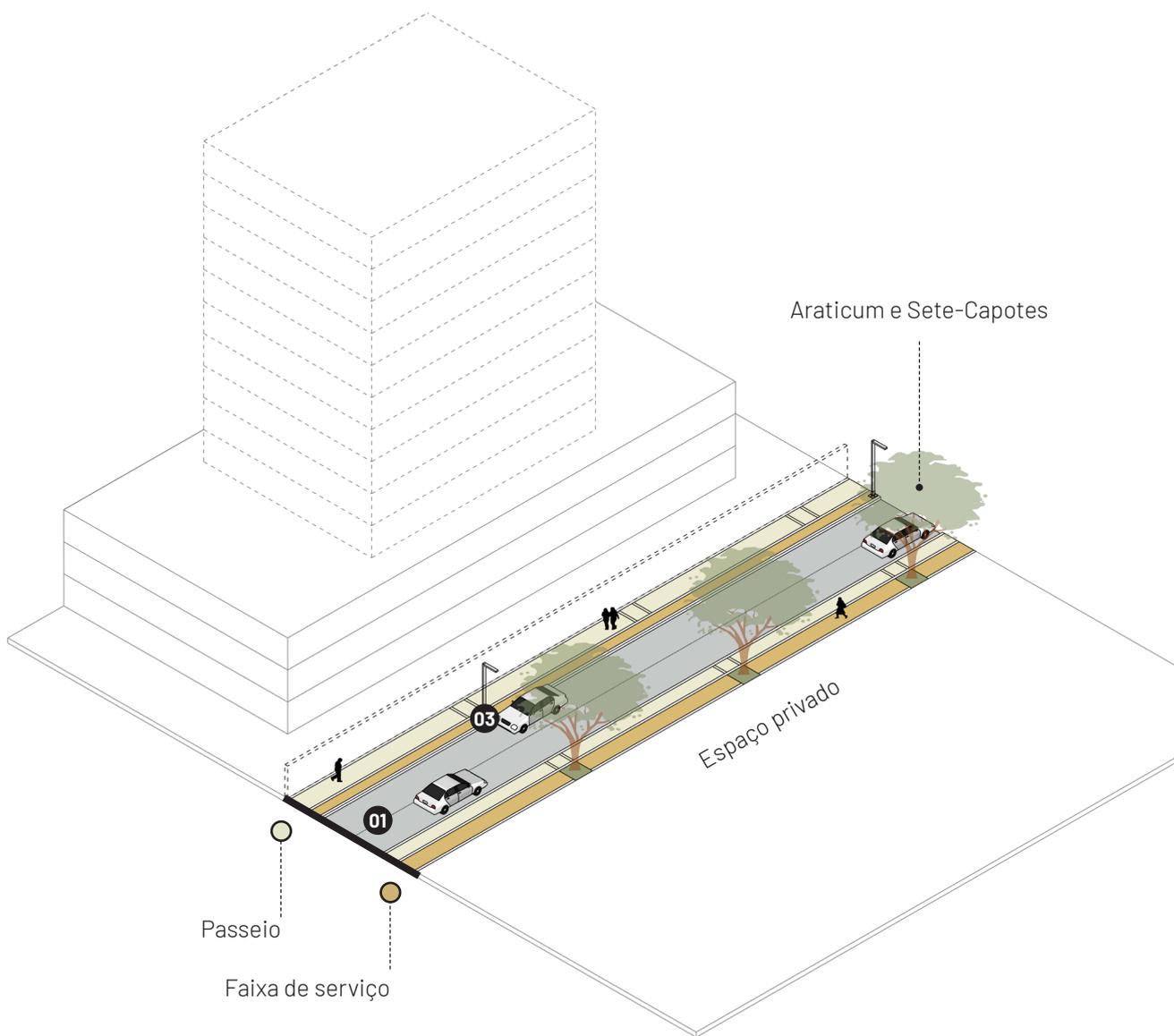


# INTERFACE COM O VIÁRIO

## VIAS LOCAIS

Via de circulação com caixa estreita para proporcionar baixa velocidade e fluxo contínuo aos veículos. Dentro da classificação de vias locais propõem-se duas categorias: i. via com caixa de 14,0 metros com duas faixas de rolamento em duplo sentido e uma faixa de estacionamento paralelo ao meio fio; ii. via com caixa de 11,5 metros com duas faixas de rolamento em duplo sentido mas sem estacionamento. As calçadas e propostas de arborização se mantêm iguais para as duas ocasiões.

01	Faixa de rolamento em paver
02	Passeio central
03	Iluminação pública
04	Canteiro
05	Ciclofaixa
06	Pergolados



### VIAS LOCAIS

<b>Caixa da via</b>	11,50 a 14,00 metros
<b>Arborização</b>	Árvore de pequeno porte para sombreamento. Recomendação: Araticum e Sete-capotes
<b>Pavimentação via</b>	Paver cinza escuro.
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa de transição - paver claro; Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto;
<b>Mobiliário</b>	Lixeira;



Faixa de rolamento e estacionamento



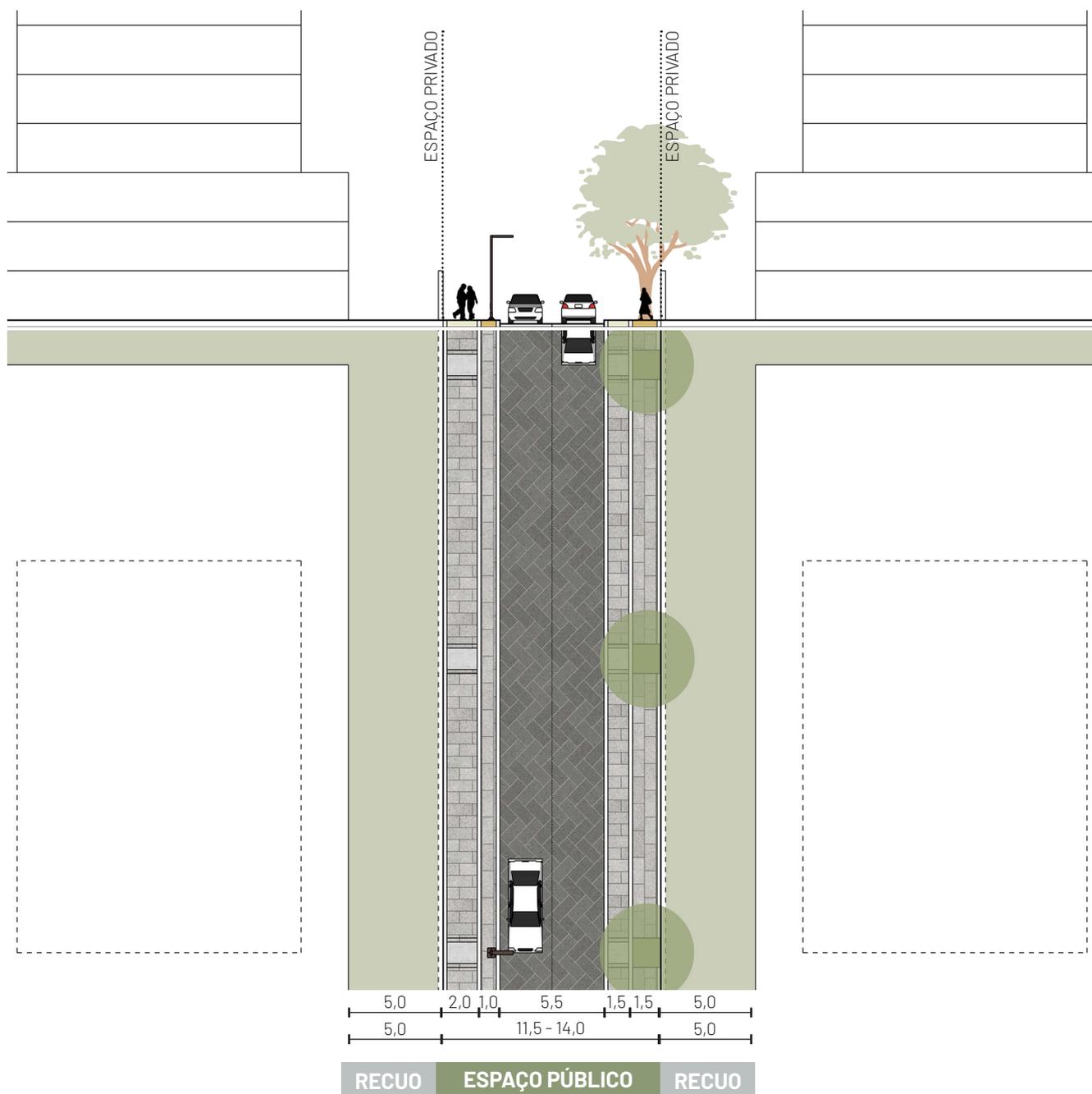
Faixa de serviço e faixa de transição



Faixa livre/passeio e faixa de acesso/permanência



Passeios laterais



# INTERFACE COM O VIÁRIO

## VIAS DE PEDESTRE

Via de circulação exclusiva de pedestres, criando um ambiente de escala humana, sem a presença de carros e com menor índice de ruídos. Essas vias contornam a grande área central destinada ao uso de Lazer e Turismo, com vista para o parque de um lado, e do outro, por sua vez, acessos secundários para as edificações. Para a criação de um percurso “lúdico” sugere-se a utilização de mobiliários diferenciados do restante do empreendimento, como bancos que se moldam de acordo com as necessidades.

---

01 Faixa de rolamento em paver

---

02 Passeio central

---

03 Iluminação pública

---

04 Canteiro

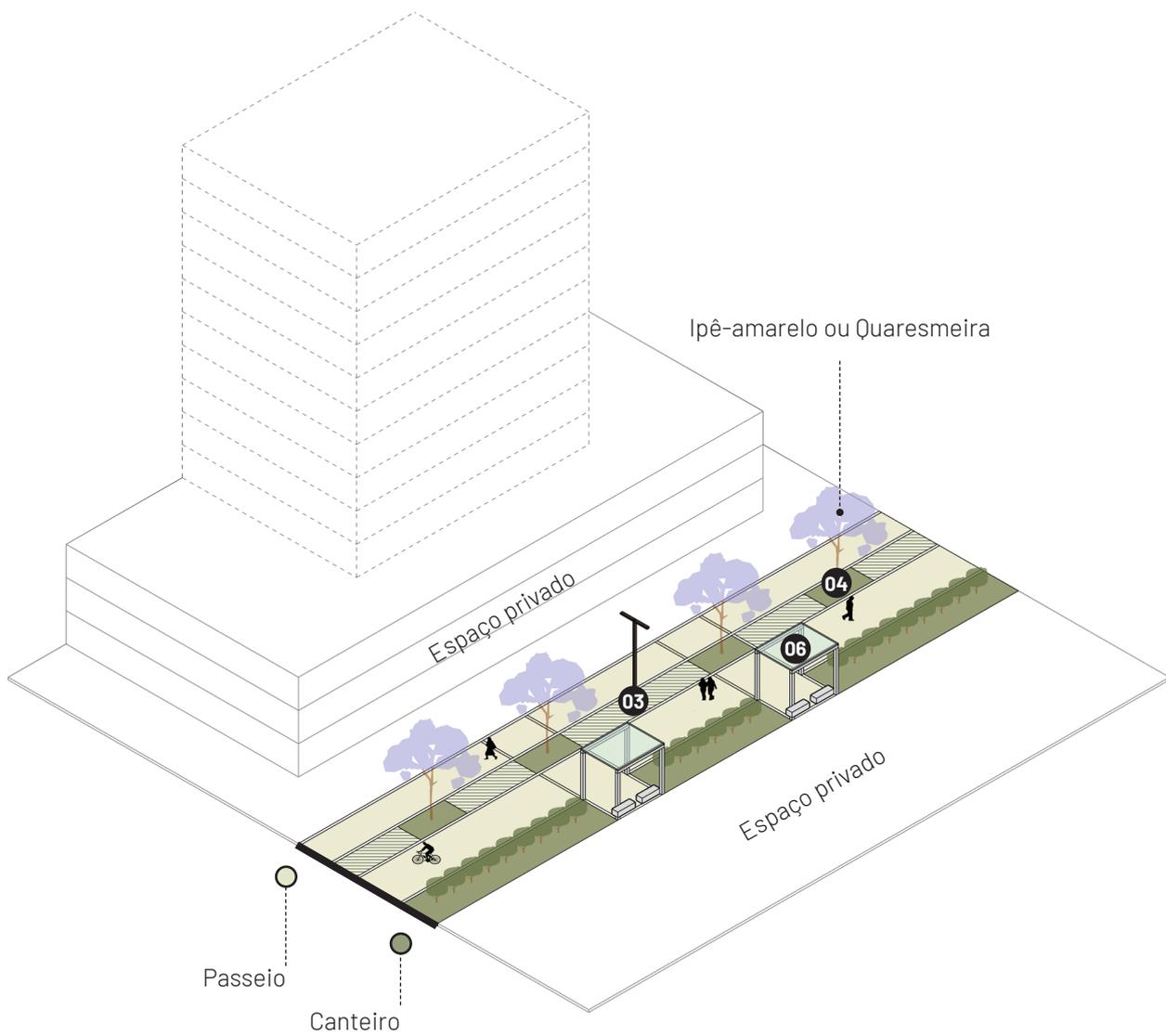
---

05 Ciclofaixa

---

06 Pergolados

---



### VIAS DE PEDESTRE

<b>Caixa da via</b>	12,00 metros
<b>Arborização</b>	Árvore de pequeno porte para sombreamento e ornamentação. Recomendação: Ipê-amarelo e Quaresmeira
<b>Pavimentação calçada</b>	Faixa livre - paver claro intercalado com placas de concreto;
<b>Mobiliário</b>	Banco; Lixeira; Protetor de raiz;



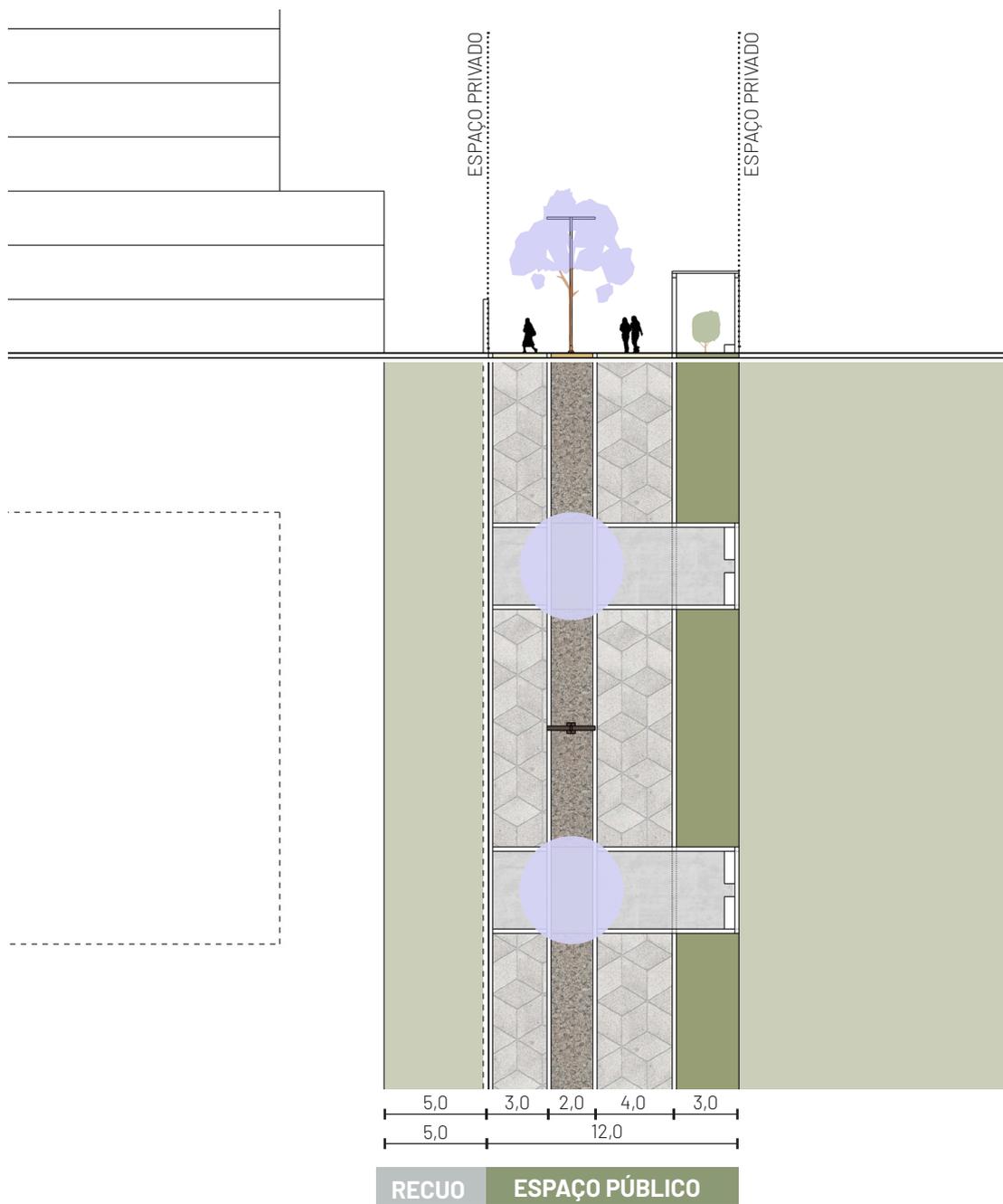
Faixa livre/passeio



Faixa livre/passeio



Faixa de serviço



# CAPÍTULO 3: ESPAÇO PRIVADO



## PAISAGEM URBANA PRIVADA

As diretrizes a seguir têm como objetivo integrar os elementos do espaço urbano privado de forma harmoniosa com o espaço público, de maneira que os elementos presentes em cada uma delas aja como catalisador da qualidade urbana desejada na Riviera Santa Maria: um ambiente seguro, agradável, cheio de vitalidade e com proximidade à natureza.

É importante ressaltar que para a leitura deste capítulo, faz-se necessário a compreensão do zoneamento municipal em que o lote se insere, sua influência sob o cone de insolação, para qual hierarquia de via se possui testada, e finalmente, em qual setor se insere. A interface com a via é extremamente importante para direcionar as diretrizes adequadas para cada setor, considerando, como já dito, o desenho do espaço público. Os elementos da paisagem urbana do espaço privado que aqui se objetiva tratar são compostos pelas testadas dos lotes e seus respectivos recuos frontais e afastamentos que moldam as edificações.

### ESPAÇO PRIVADO

ZONEAMENTO

CONE DE INSOLAÇÃO

DIRETRIZES GERAIS

FACHADAS ATIVAS

SETORIZAÇÃO

INTERFACE COM O VIÁRIO

Rambla

Caminho da Onça

Avenida Brasil

Vias Passeio

Vias Locais

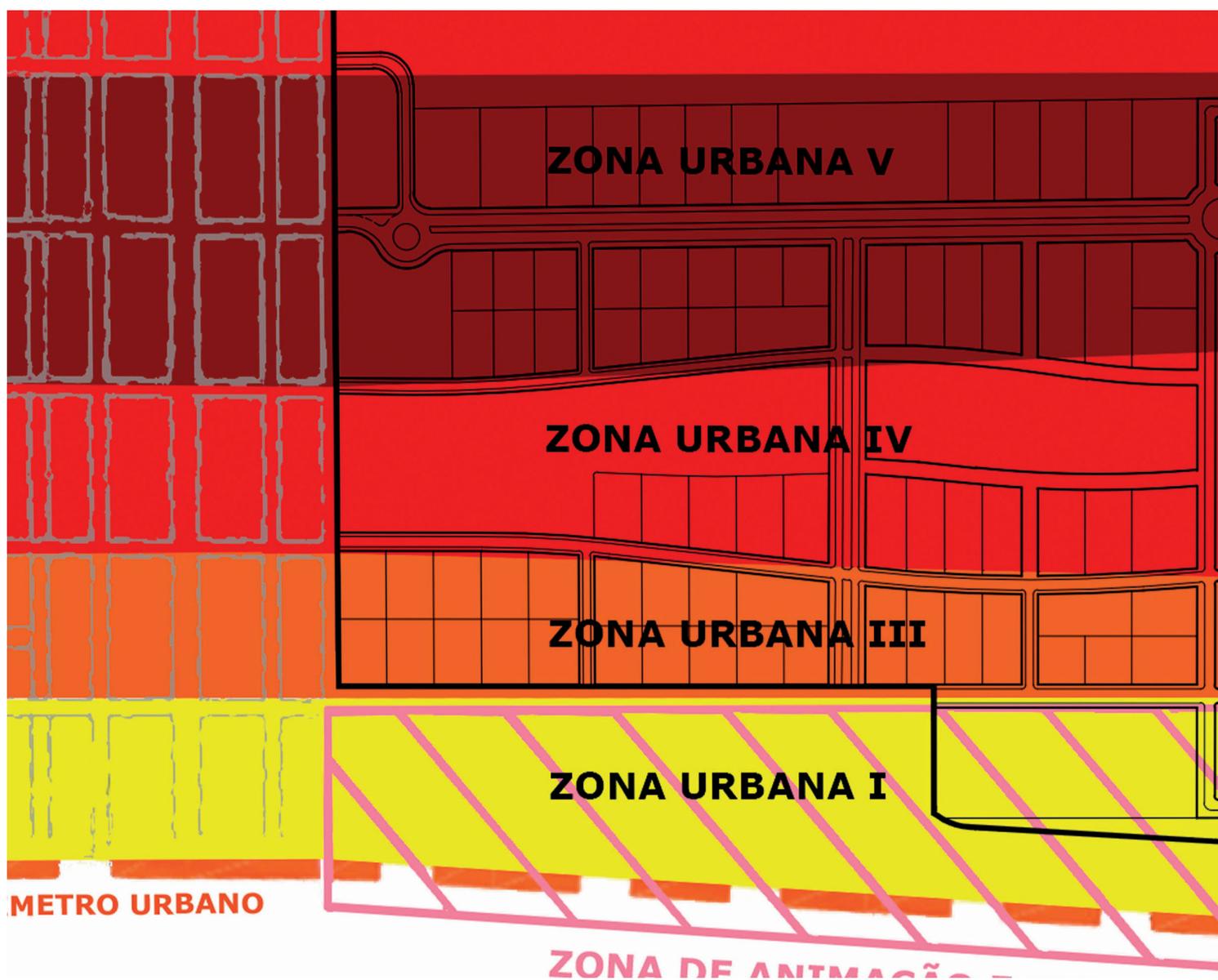
Vias de Pedestre

### **ZONEAMENTO**

Conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 676/2016), a área do empreendimento está situada na Macrozona Urbana Residencial, destinada às ocupações com vocação residencial e uso misto, e dividida nas Zonas Urbanas I,III,IV e V, que possuem destinação semelhante (atividades urbanas e uso predominante residencial) e diferença nas densidades permitidas, sendo a ZU-I a mais restritiva (próxima à Orla) e a ZU-V a de maior densidade, junto à via estrutural. Sobreposta à ZU-I, junto à Orla, existe uma Zona de Vocação de Animação e Entretenimento, que corresponde às áreas em que existe interesse público e social em promover a concentração das atividades de animação e entretenimento (vide mapas e tabela na sequência).

Zonas	Recuo Frontal	Afastamentos	Coeficiente de Apro.		Tx. Ocupação	
			Básico	Máx	Básica	Máx
<i>Urbana I</i>	5	h/6	1,5	1	50%	10%
<i>Urbana III</i>	5	h/6	1,6	1,1	50%	10%
<i>Urbana IV</i>	5	h/6	2,4	2,2	50%	20%
<i>Urbana V</i>	5	h/6	3,2	2,2	50%	20%
<i>Eixo Comercial (Av. Brasil)</i>	5	h/6	2 ou maior índice	conform e zona	60%	10%

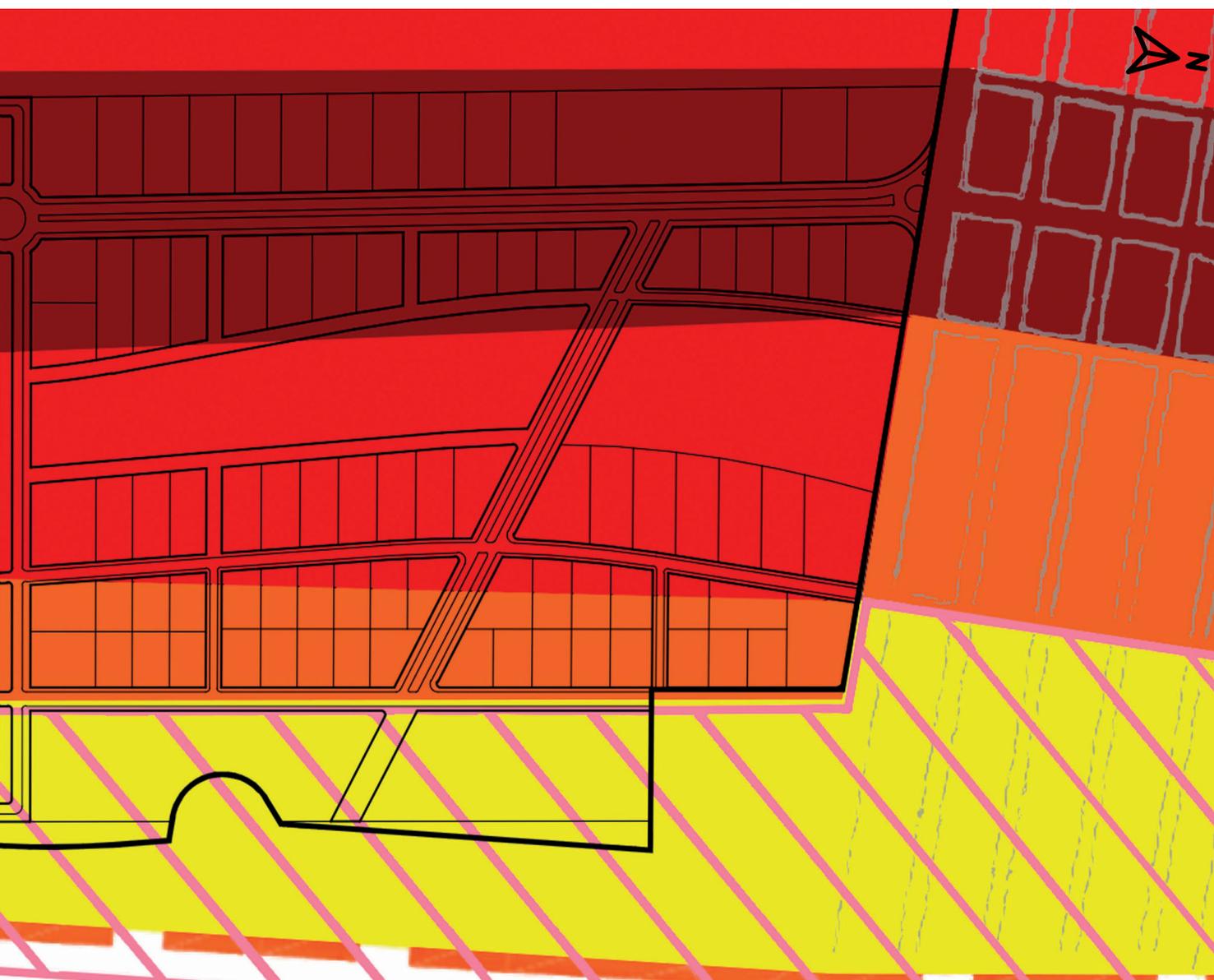
## ZONEAMENTO



### LEGENDA

- Zona Urbana I
- Zona Urbana III

- Zona Urbana IV
- Zona Urbana V
- Zona de animação e entretenimento



### CONE DE INSOLAÇÃO

A mesma Lei de Uso e Ocupação do Solo é responsável pelas diretrizes sobre o cone de insolação, que perfaz uma linha imaginária limitadora da altura das edificações com o objetivo de minimizar a área de sombra sobre a orla da praia:

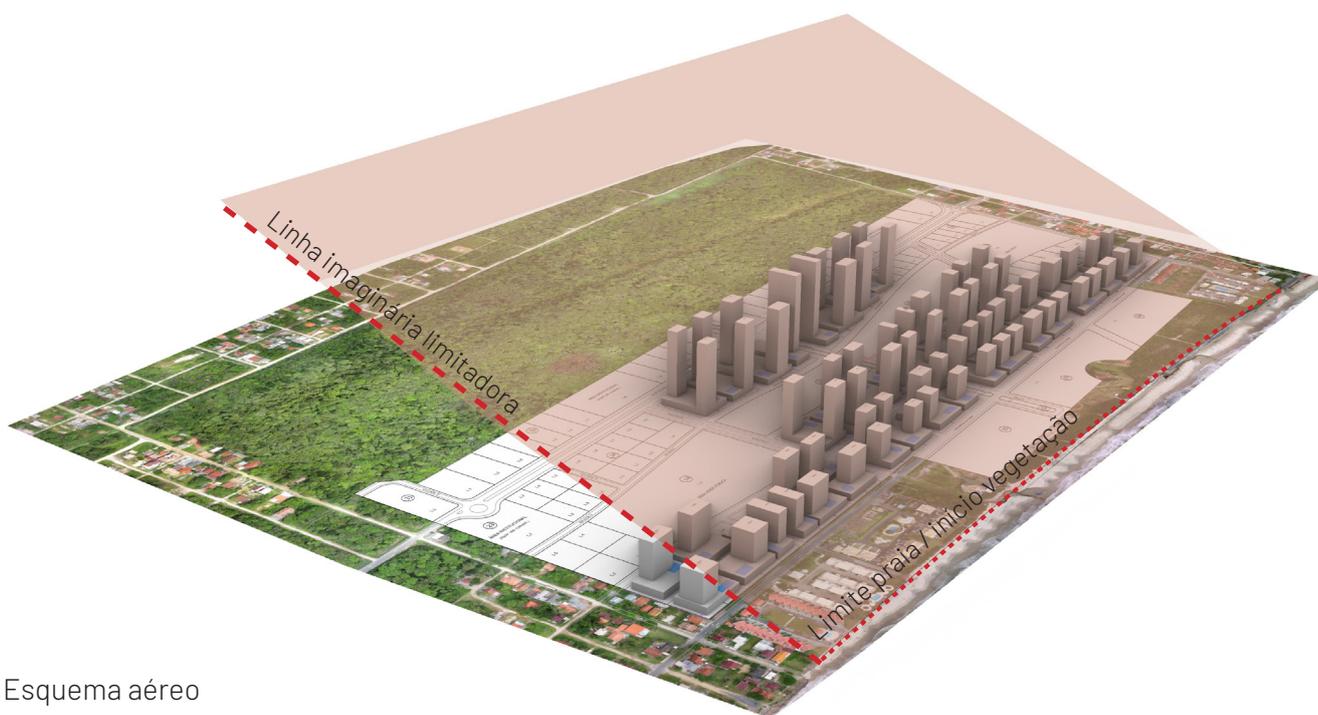
*“<sup>o</sup> A altura básica das edificações não poderá ultrapassar a linha imaginária traçada no sentido Leste-Oeste do ponto da linha de costa (término da praia e início da vegetação) mais próxima, na referência de nível zero, ao ponto central da edificação, com ângulo de 20º (vinte graus) em relação ao terreno conforme anexo 07 da presente Lei, tendo como limite máximo a altura de 36 metros (12 pavimentos).*

*§2º. A partir do término da praia e início da vegetação até encontrar a linha imaginária traçada no sentido Leste-Oeste do ponto da linha de costa descrita no caput, a altura máxima deve ser 8,50 metros (oito metros e cinquenta centímetros).*

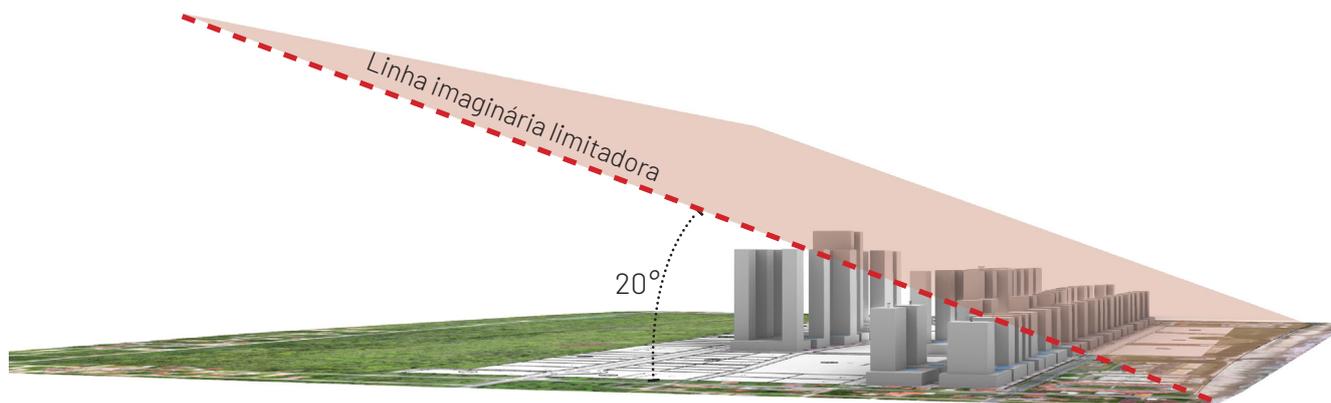
*Parágrafo único. Para a determinação do número de pavimentos máximo a serem construídos nas*

*zonas da linha imaginária limitadora da altura das edificações em trinta e seis metros, nunca acima do cone de insolação, ângulo de 20º, desde que aplicado o instrumento urbanístico da Outorga Onerosa do Direito de Construir. Nas zonas urbanas IV e V poderá ser utilizado o instrumento de Transferência do Direito de Construir para a edificação acima da linha imaginária limitadora da altura das edificações em trinta e seis metros, nunca acima do cone de insolação, ângulo de 20º.”*

Para maiores informações consultar a Lei Complementar 676/2016.



Esquema aéreo



Esquema em perfil

### PARÁBOLA

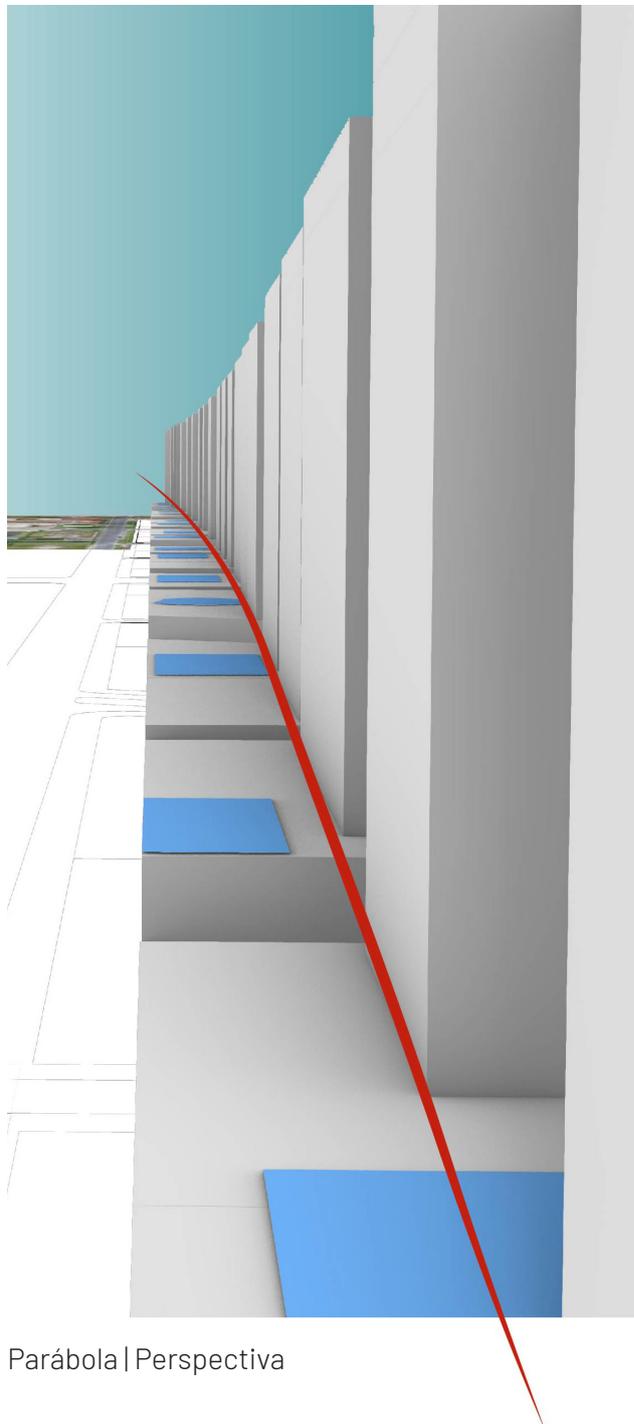
O conceito matemático da geometria analítica define a parábola como uma curva plana com simetria axial, onde os demais pontos se distanciam igualmente de um ponto fixo ao centro.

Neste empreendimento a parábola tem como objetivo a manutenção da paisagem, permitindo que a visão entre os dois pontos mais distantes da gleba esteja sempre desobstruída.

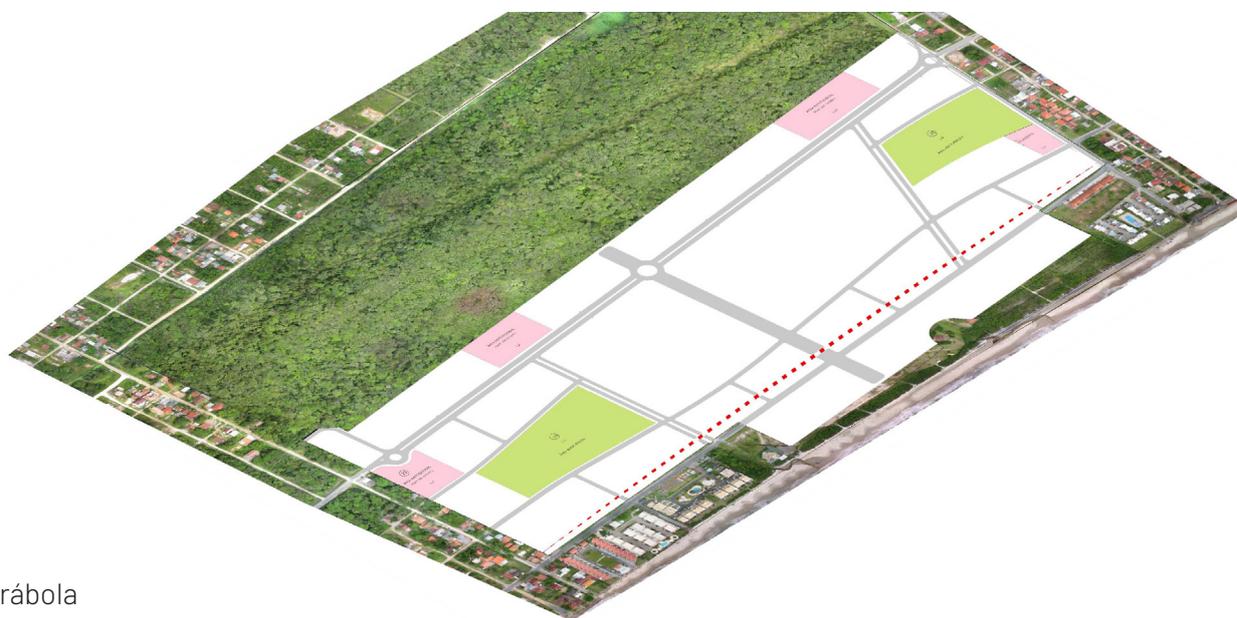
A parábola horizontal proposta para a Riviera Santa Maria é delimitada pelo eixo da Avenida Brasil, e será obrigatória para os empreendimentos com fachadas localizadas nesta via.

Deverá possuir 5m de recuo nas extremidades e flecha de 10m, totalizando 15m no eixo central da gleba, que coincide com a Rambla.

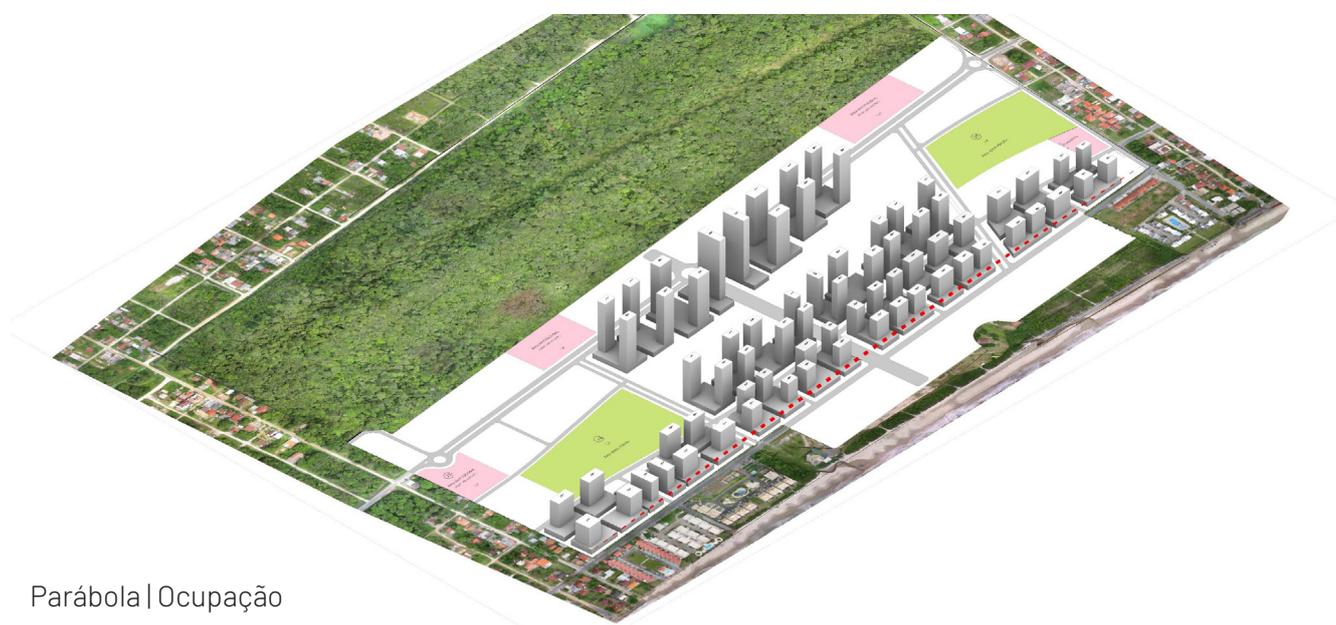
Em conjunto com as diretrizes de ocupação determinadas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, como o Cone de Insolação, a parábola horizontal irá definir a forma urbana do empreendimento.



Parábola | Perspectiva



Parábola



Parábola | Ocupação

LOTE	QUADRA 05	QUADRA 06	QUADRA 07	QUADRA 08	QUADRA 10	QUADRA 11	QUADRA 12	QUADRA 13
01	5,0 - 6,0	10 - 10,75	13,45 - 13,8	14,65 - 14,8	15 - 15	14,25 - 14,25	12,2 - 11,5	8,7 - 7,9
02	6,0 - 7,0	10,75 - 11,45	13,8 - 14	14,8 - 14,9	15 - 14,7	14,25 - 13,7	11,5 - 10,9	7,9 - 7,1
03	7,0 - 8,0	11,45 - 12	14 - 14,35	14,9 - 15	14,7 - 14,5	13,7 - 13,4	10,9 - 10,35	7,1 - 6,3
04	8,0 - 8,9	12 - 12,6	14,35 - 14,55	.	14,5 - 14,35	13,4 - 13	10,35 - 9,7	6,3 - 5
05	8,9 - 9,8	12,6 - 13	.	.	.	.	9,7 - 9	.

### DIRETRIZES GERAIS

#### Testadas

As testadas correspondem às linhas limites de uma propriedade (lote/terreno) e, neste manual, serão consideradas como a linha frontal do lote e fachada principal das edificações que devem dar frente a espaços públicos. As testadas privadas deverão ser coordenadas com o espaço público a fim de compor um alinhamento harmonioso e contínuo na transição do espaço público para o privado. Os elementos principais que compõem as testadas se dão pelas fachadas ativas e pelos fechamentos permeáveis.

#### Fachadas Ativas

A Fachada Ativa corresponde à ocupação da testada no alinhamento das calçadas por uso não residencial com acesso aberto à população e aberturas para as vias públicas, sendo em sua maioria vitrines de comércio que, por terem visibilidade e movimento cotidiano, aumentam a segurança dos pedestres. A presença de uma maior oferta de usos alternativos ao bairro diminui a necessidade de deslocamentos veiculares e fornece a conveniência e proximidade do trabalho

à residência. Entende-se por transparência nas fachadas ativas a visibilidade por meio de aberturas frequentes (janelas e vitrines) e permeabilidade de acesso como portas.

#### Fechamentos permeáveis

Assim como nas fachadas ativas em lotes comerciais, as transparências são necessárias para a vigilância mútua e segurança dos usuários do espaço privado (interior do edifício), bem como de pedestres ao exterior do edifício. Para lotes residenciais, sem a obrigatoriedade ou recomendação de fachadas ativas, se faz necessário a utilização de materiais com “fechamentos permeáveis”, sejam eles gradis metálicos, muros de vidro ou muros verdes. Estes fechamentos permeáveis podem ser compostos por uma mureta, cerca ou uma combinação das duas tipologias a uma altura máxima de 1,80 metro. Exige-se, portanto, que que áreas opacas para muretas tenham no máximo 1,20 metros de altura, e acima disso, ter taxa de transparência de no mínimo 80%, sendo preferencialmente vazadas e/ou translúcidas (gradil, vidro, tela, etc).

## Recuos frontais

São áreas privadas que correspondem às distâncias entre os planos de fachada da edificação e os limites frontais do terreno, definido pelas leis urbanísticas municipais (Lei de Uso e Ocupação do Solo). Em Itapoá, os recuos frontais exigidos pela legislação municipal em vigência na data de elaboração deste manual, é de 5 metros para toda a área de abrangência do empreendimento. Para a Riviera Santa Maria terão três diferentes exigências:

- Na Rambla o recuo frontal deve obrigatoriamente dar continuidade ao desenho de paginação de piso proposto para as calçadas públicas desta via, detalhado no Capítulo II: Pavimentação Viária.
- Para as demais vias, sugere-se a implantação de jardins no recuo frontal, a fim de complementar o paisagismo público existente. Para que a primazia da continuidade do espaço público seja de fato efetivada, recomenda-se que a construção de muros das fachadas laterais seja feita apenas até os 5 metros de recuo, tendo o restante com fechamentos permeáveis. Como o ilustra o esquema a seguir. Na Avenida Brasil faz-se obrigatória a implantação de recuos frontais ajardinados, detalhado adiante.
- Fica proibida a utilização dos recuos frontais para

estacionamento. Para serviços e/ou comércios recomenda-se que as vagas estejam posicionadas ao fundo dos lotes.

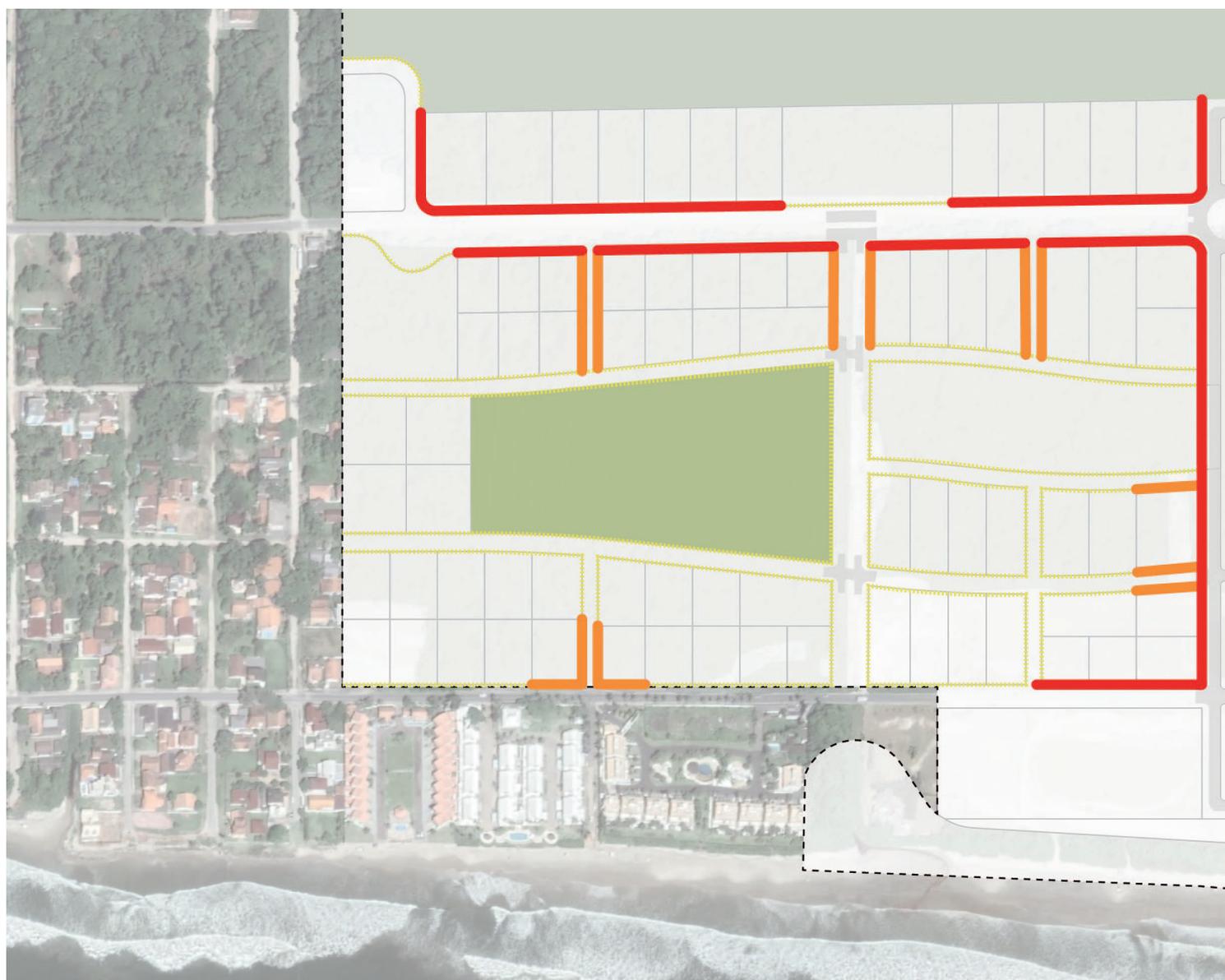
## Recuo Verde

São nada mais que recuos obrigatórios ajardinados em testadas de lotes residenciais, onde o muro de fechamento da propriedade inicia após os 5 metros mínimos de recuo. Esse elemento ajuda no reforço da identidade da Riviera, ampliando a visão do pedestre de áreas verdes que, associados aos fechamentos permeáveis, garante maior visibilidade e segurança aos transeuntes.

## Acessos

Os acessos correspondem às aberturas das edificações para as vias tanto para pedestres quanto para veículos. Os lotes de esquina devem ceder sua testada principal, ou seja, para via com maior hierarquia viária (caixa viária), para os acessos peatonais. As entradas e saídas de veículos devem ser posicionadas nas testadas secundárias ou por meio da via de menor hierarquia (caixa viária). Os lotes com testadas também para as Vias de Pedestres devem prever acessos peatonais por esta via.

## FACHADAS ATIVAS



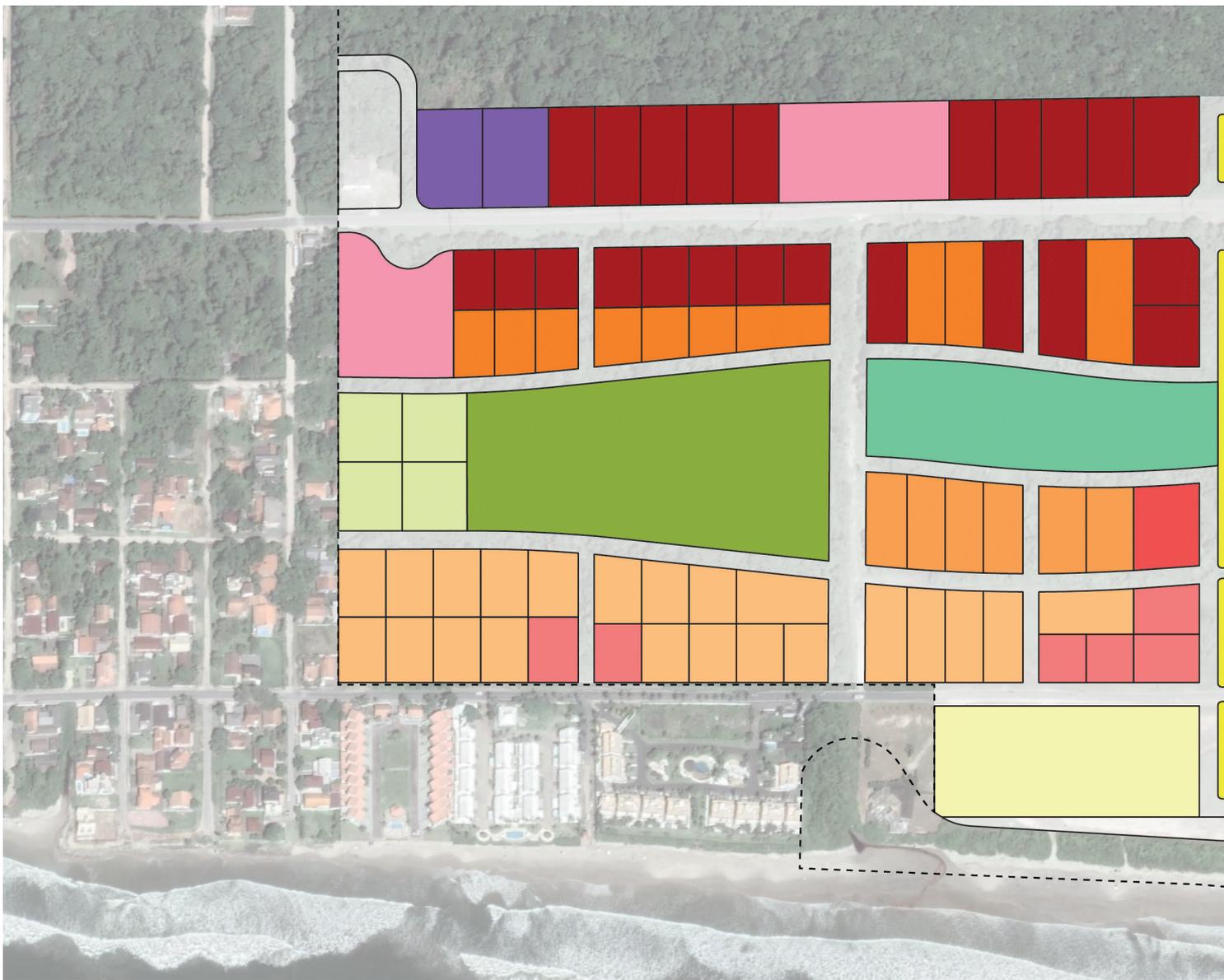
### LEGENDA

- — Perímetro
- Lotes

- Fachada ativa obrigatória
- Fachada ativa recomendada
- Fachada permeável.



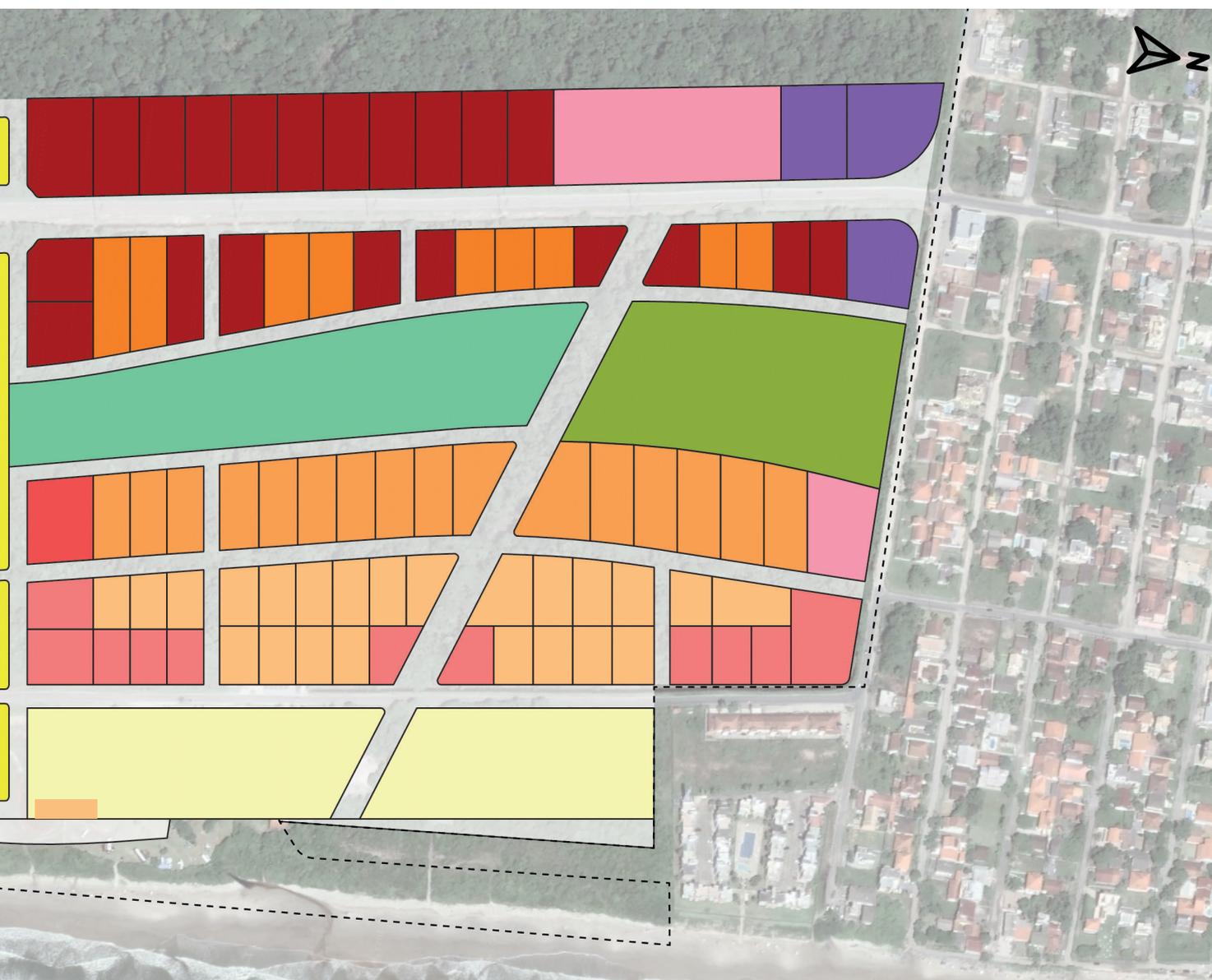
## SETORIZAÇÃO



### LEGENDA

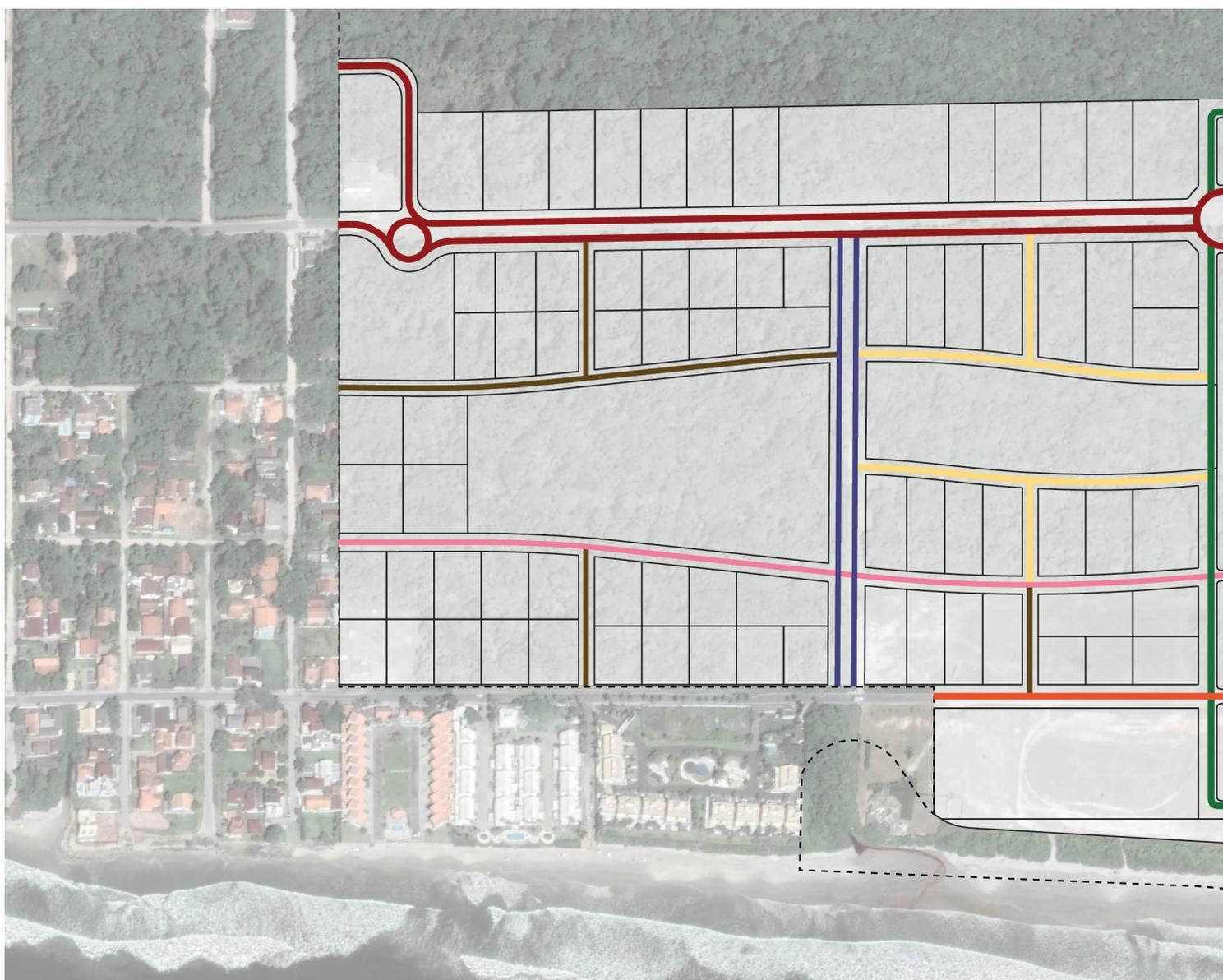
- Parques | Praças | Lazer
- Equipamentos | Institucional
- Sistema Viário

- Misto ZU III
- Misto ZU V
- Residencial ZU III



- Residencial ZU V
- Comércio | Serviços
- Lazer | Turismo ZU I
- Lazer | Turismo ZU III
- Outros

## INTERFACE COM O VIÁRIO



### LEGENDA

- Perímetro
- Lotes
- Via Estrutural

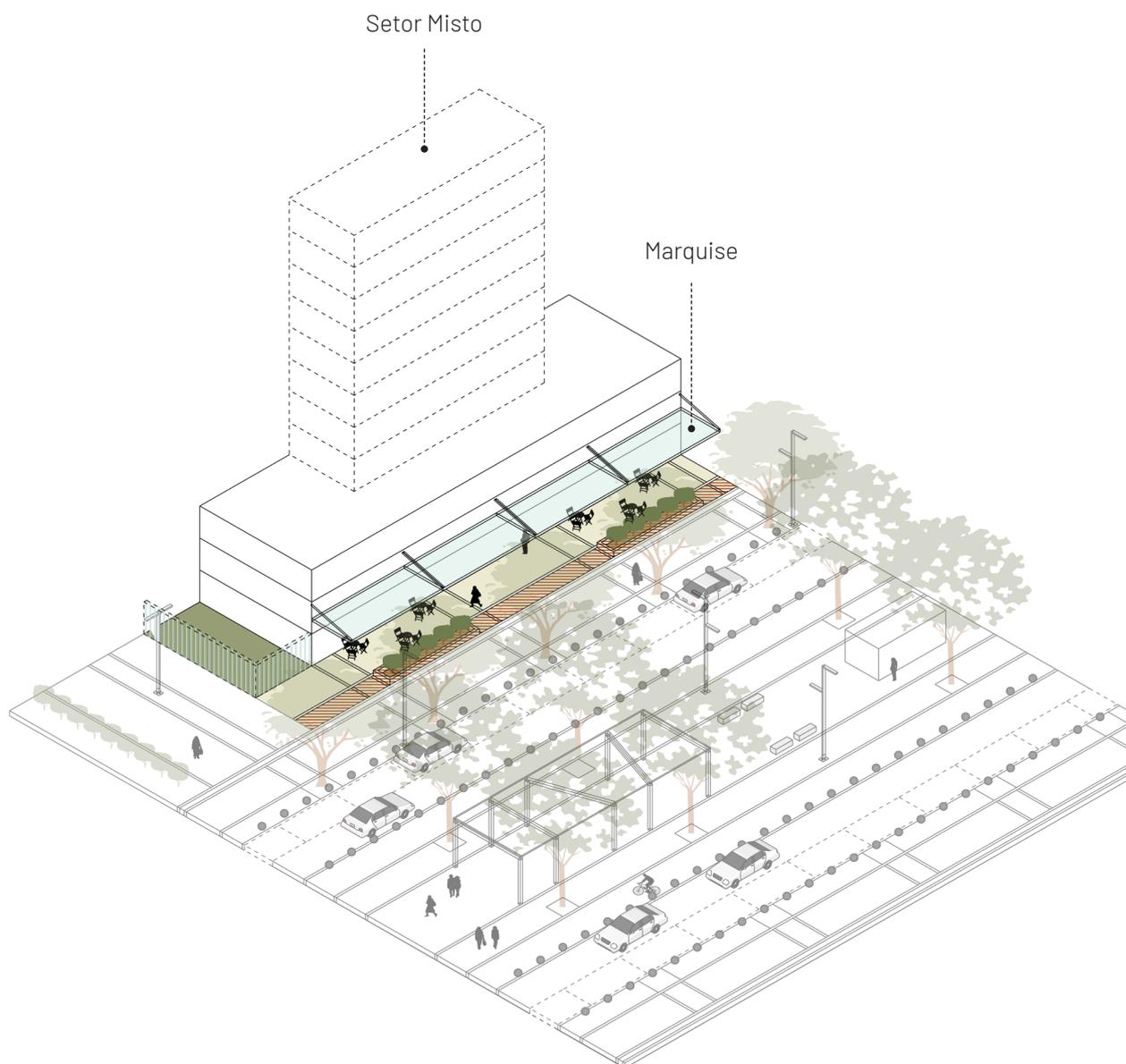
- Rambla
- Via Canal
- Via de Pedestres



- Via Comercial
- Via Local I
- Via Local II

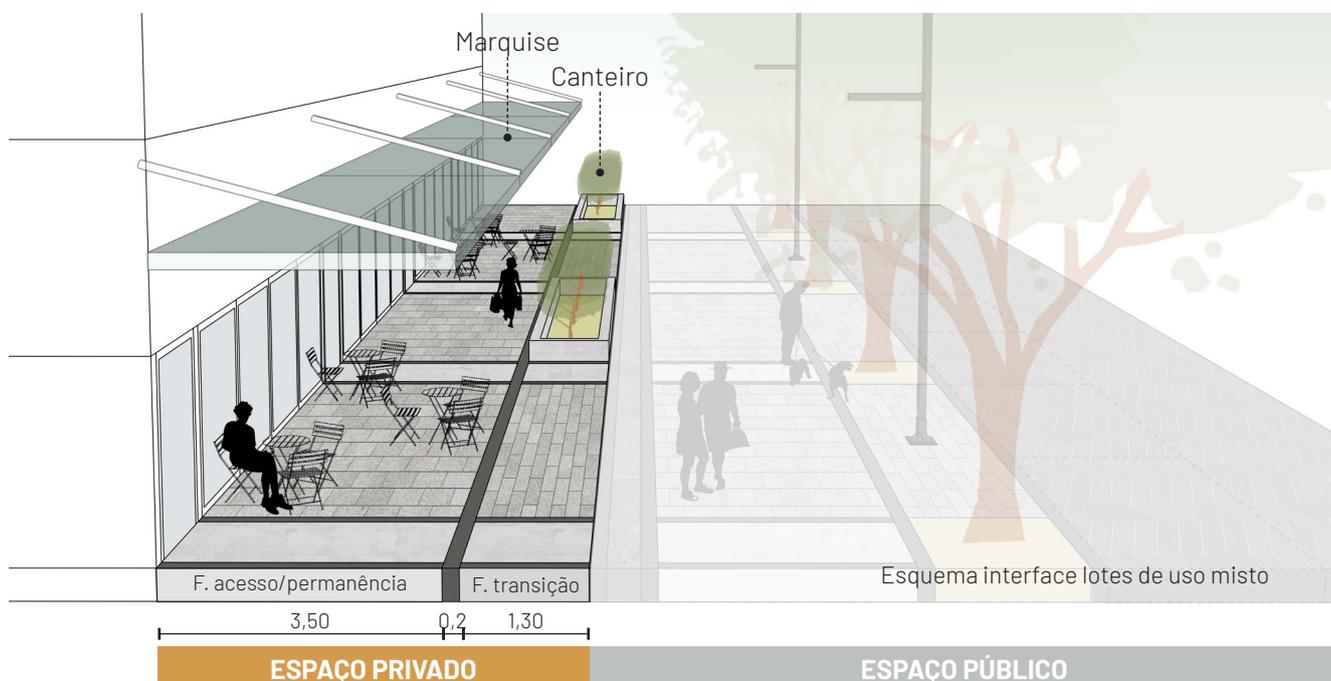
# INTERFACE COM O VIÁRIO

## RAMBLA



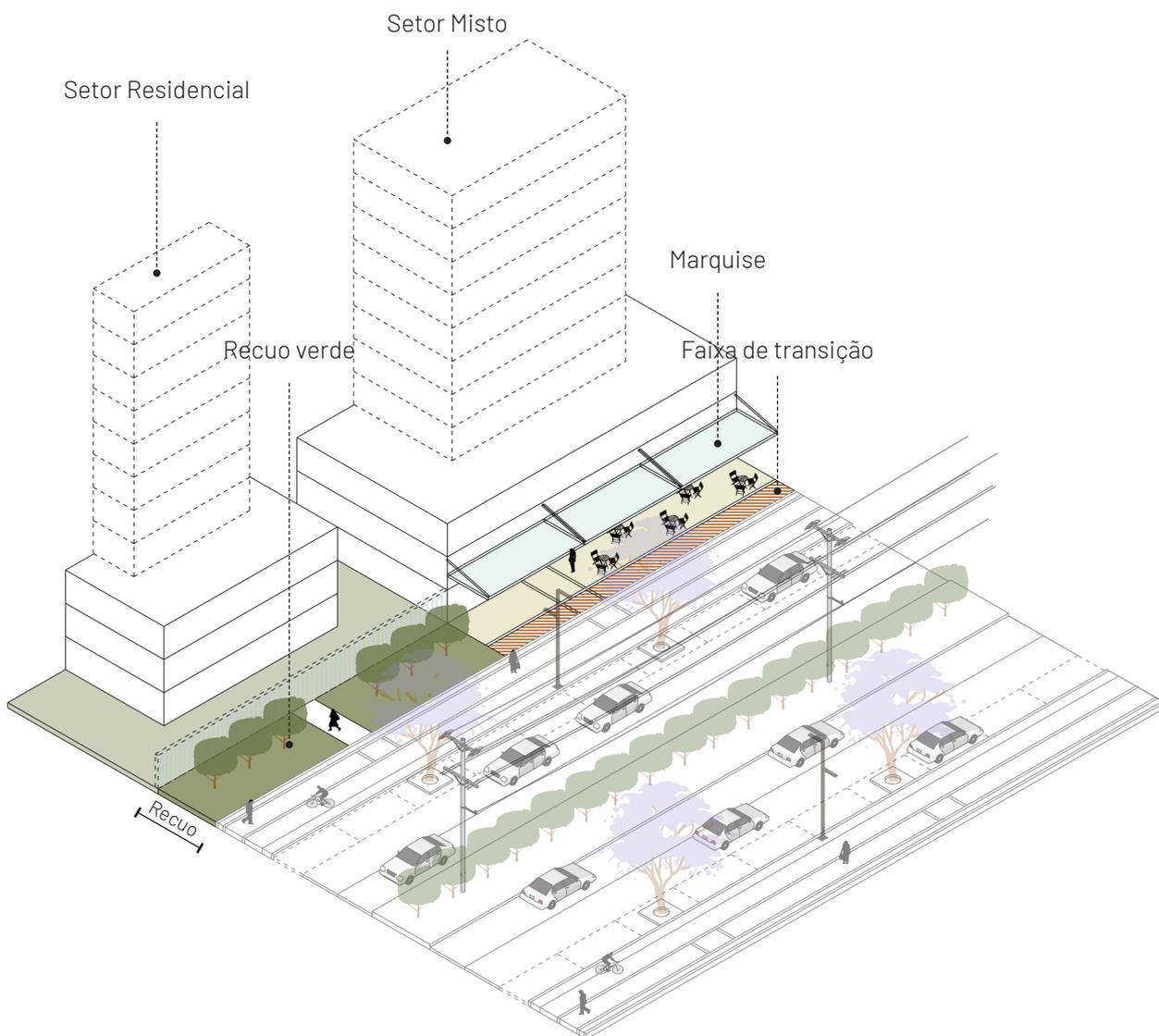
**SETOR MISTO**

<b>Recuo frontal</b>	Obrigatório de 5 metros com marquise e paginação de piso pré-definida
<b>Marquise</b>	Obrigatória com projeção de 3,50 m e com variação de altura entre 3,50 a 5,0 m
<b>Fachada ativa</b>	Obrigatória; Vitrine com percentual de translucidez não inferior a 80%
<b>Paginação de piso</b>	Obrigatória continuidade da paginação pública, compreendendo as faixas de transição de 1,50 m (com a possibilidade de canteiros) e faixas de acesso e permanência de 3,50 m. Ver mais detalhes na página 31.
<b>Canteiros</b>	Os canteiros podem ser locados na faixa de transição, desde que respeitem as dimensões pré-definidas na paginação de piso.
<b>Lotes de esquina</b>	Os acessos de pedestres devem ser priorizados para a testada da Rambla; Só poderão ter acessos de veículos na Rambla nas esquinas com as Ruas de Pedestres, nas demais esquinas o acesso deve ser locado na via secundária.



# INTERFACE COM O VIÁRIO

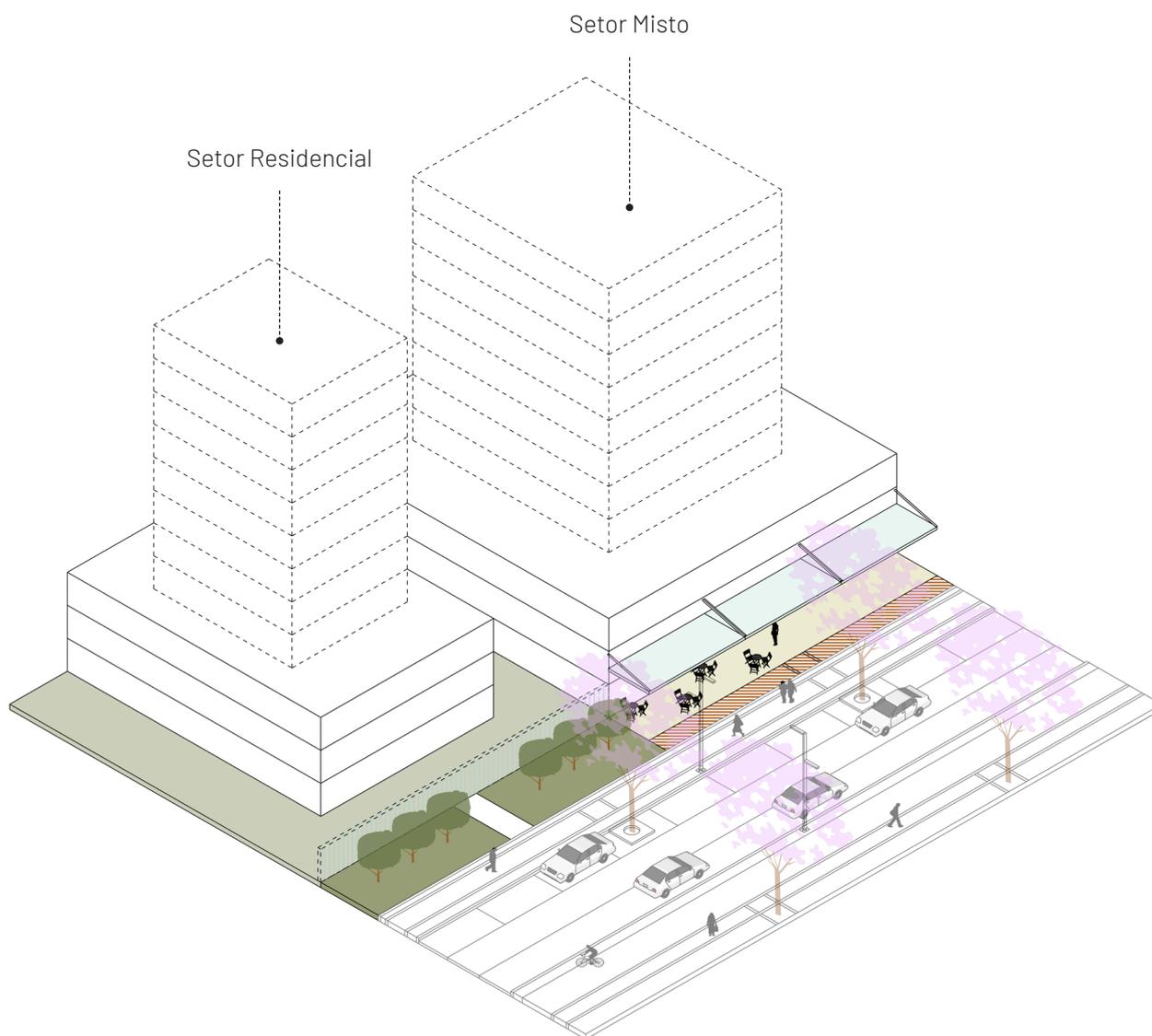
## CAMINHO DA ONÇA



<b>SETOR MISTO</b>	
<b>Recuo frontal</b>	Obrigatório de 5 metros com marquise e paginação de piso pré-definida
<b>Marquise</b>	Recomendada com projeção de 3,50 m e com variação de altura entre 3,50 a 5,0 m
<b>Fachada ativa</b>	Obrigatória; Vitrine com percentual de translucidez não inferior a 80%
<b>Paginação de piso</b>	Obrigatória continuidade da paginação pública, compreendendo as faixas de transição de 1,50 m (com a possibilidade de canteiros) e faixas de acesso e permanência de 3,50 m. Ver mais detalhes na página 31.
<b>Canteiros</b>	Os canteiros podem ser locados na faixa de transição, desde que respeitem as dimensões pré-definidas na paginação de piso.
<b>Lotes de esquina</b>	Na esquina com a Rambla, o acesso de veículos deve ser feito pelo Caminho da Onça; Nas demais esquinas, deve ser feito pelas Vias Passeio ou Vias Locais.
<b>SETOR RESIDENCIAL</b>	
<b>Recuo frontal</b>	5 metros mínimo; Recomendado recuo verde; Obrigatório fechamento permeável;
<b>Recuo verde</b>	Recomendado
<b>Fechamento permeável</b>	Altura máxima para mureta opaca de 1,20 m, acima disso considerar materiais vazados ou translúcidos como gradil metálico, vidro, etc.

## INTERFACE COM O VIÁRIO

### AVENIDA BRASIL



**SETOR MISTO**

<b>Recuo frontal</b>	Obrigatório de 5 metros com marquise e paginação de piso pré-definida
<b>Marquise</b>	Recomendada com projeção de 3,50 m e com variação de altura entre 3,50 a 5,0 m
<b>Fachada ativa</b>	Obrigatória; Vitrine com percentual de translucidez não inferior a 80%
<b>Paginação de piso</b>	Obrigatória continuidade da paginação pública, compreendendo as faixas de transição de 1,50 m (com a possibilidade de canteiros) e faixas de acesso e permanência de 3,50 m. Ver mais detalhes na página 31.
<b>Canteiros</b>	Os canteiros podem ser locados na faixa de transição, desde que respeitem as dimensões pré-definidas na paginação de piso.
<b>Lotes de esquina</b>	Nas esquina com a Rambla, o acesso de veículos deve ser feito pela Av. Brasil; Nas demais esquinas, os acessos devem ser feitos pela testada secundária.

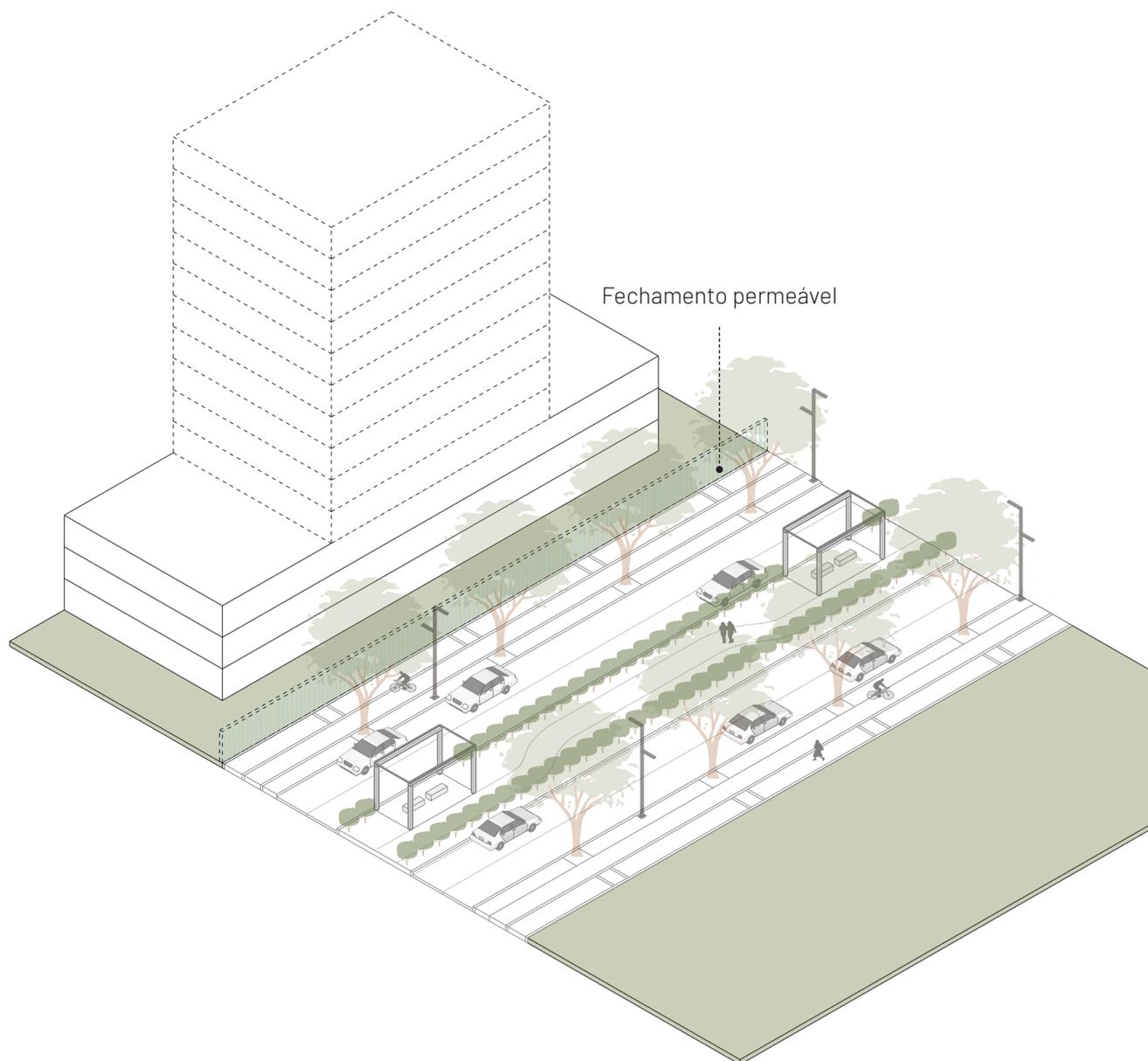
**SETOR RESIDENCIAL**

<b>Recuo frontal</b>	5 metros mínimo; Obrigatório recuo verde; Obrigatório fechamento permeável;
<b>Recuo verde</b>	Obrigatório
<b>Fechamento permeável</b>	Altura máxima para mureta opaca de 1,20 m, acima disso considerar materiais vazados ou translúcidos como gradil metálico, vidro, etc.
<b>Lotes de esquina</b>	O acesso de pedestre deve ser priorizado para a testada da Av. Brasil; O acesso de veículos devem ser pelas testadas secundárias.



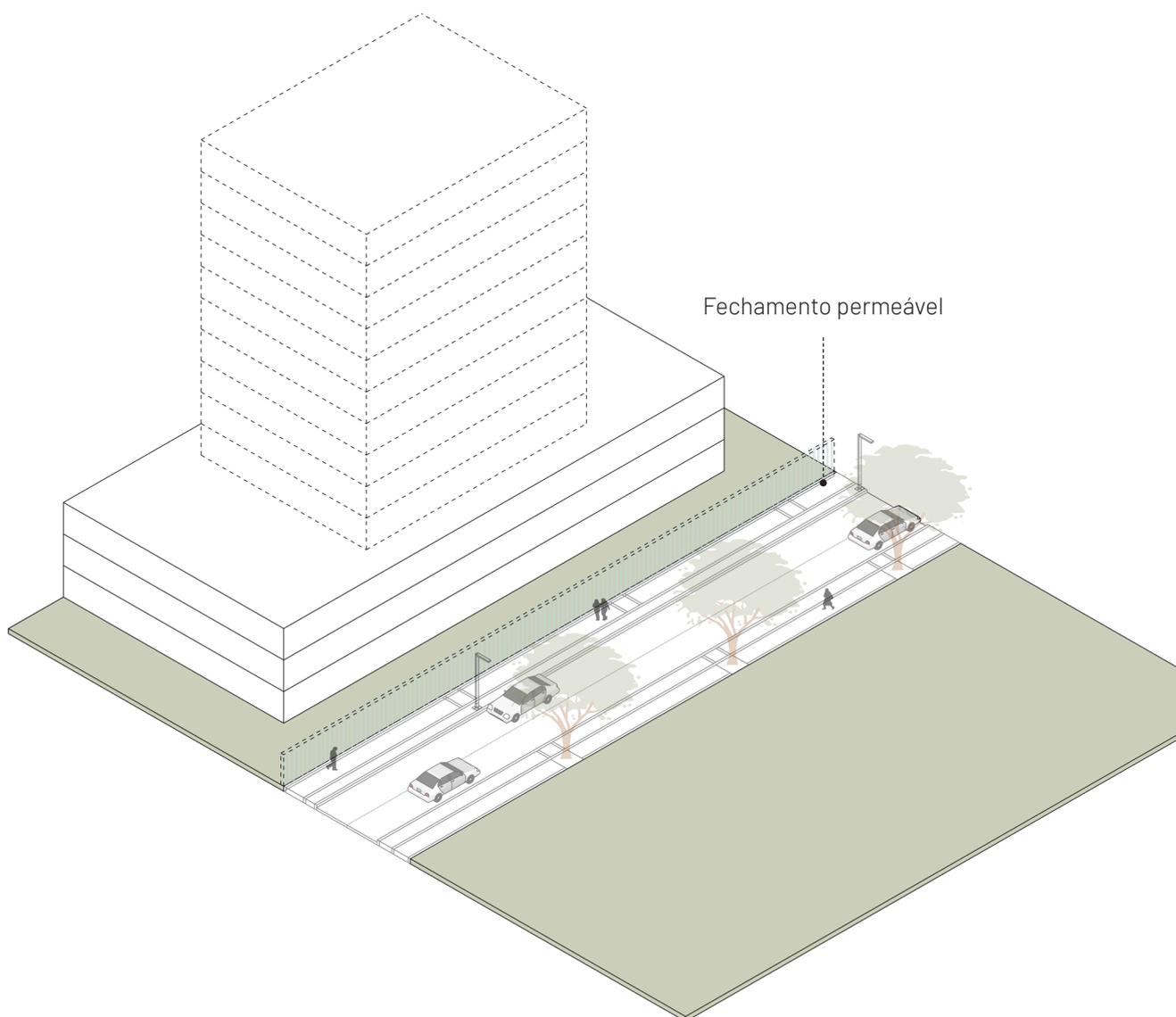
## INTERFACE COM O VIÁRIO

### VIAS PASSEIO



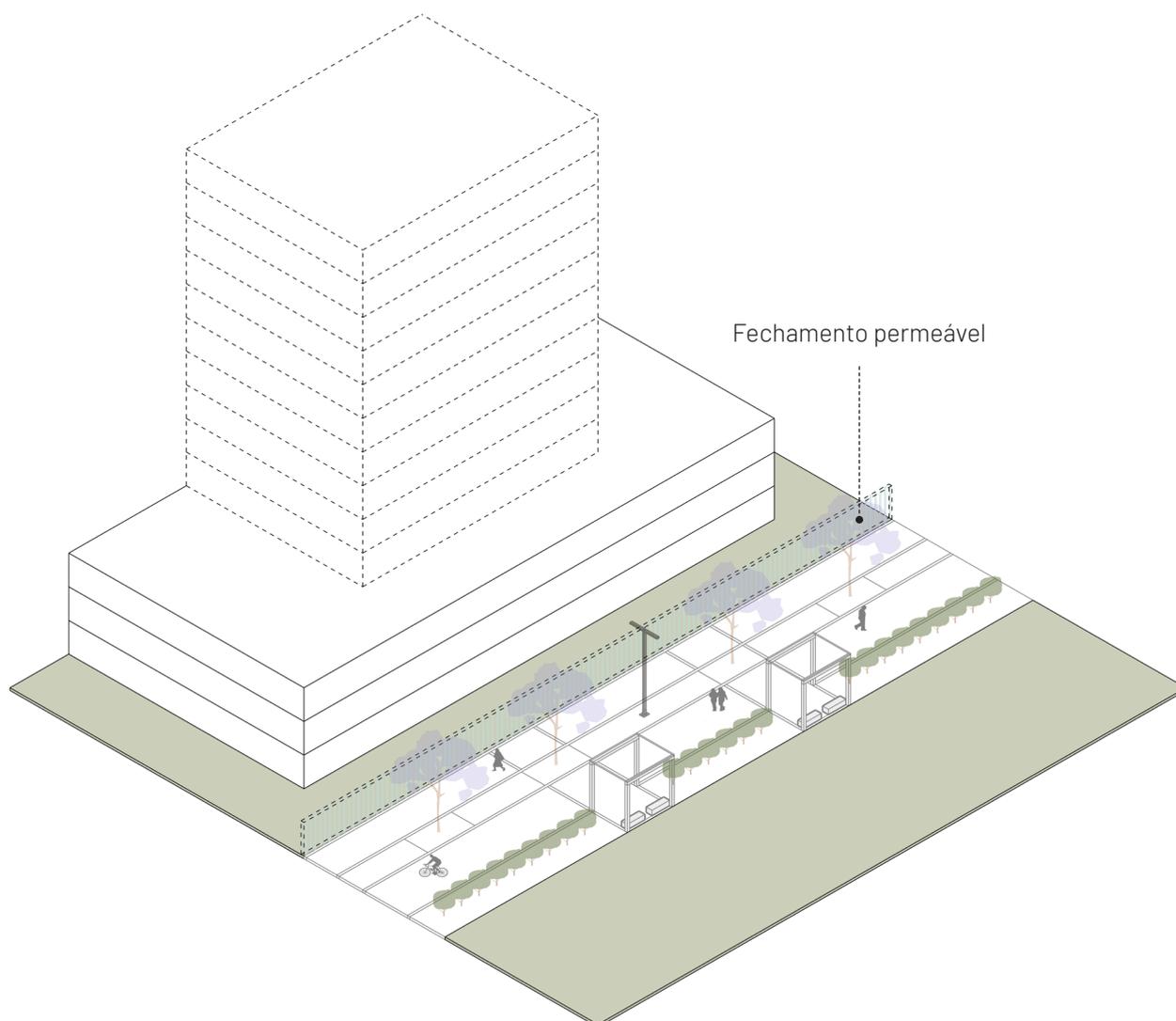
<b>SETOR MISTO</b>	
<b>Recuo frontal</b>	Recomendado de 5 metros com marquise e paginação de piso pré-definida
<b>Marquise</b>	Recomendada com projeção de 3,50 m e com variação de altura entre 3,50 a 5,0 m
<b>Fachada ativa</b>	Obrigatória; Vitrine com percentual de translucidez não inferior a 80%
<b>Paginação de piso</b>	Obrigatória continuidade da paginação pública, compreendendo as faixas de transição de 1,50 m (com a possibilidade de canteiros) e faixas de acesso e permanência de 3,50 m. Ver mais detalhes na página 31.
<b>Canteiros</b>	Os canteiros podem ser locados na faixa de transição, desde que respeitem as dimensões pré-definidas na paginação de piso.
<b>Lotes de esquina</b>	Os acessos de veículos devem ser feitos pelas Vias Passeio.
<b>SETOR RESIDENCIAL</b>	
<b>Recuo frontal</b>	5 metros mínimo; Recomendado recuo verde; Obrigatório fechamento permeável;
<b>Recuo verde</b>	Recomendado
<b>Fechamento permeável</b>	Altura máxima para mureta opaca de 1,20 m, acima disso considerar materiais vazados ou translúcidos como gradil metálico, vidro, etc.

VIA LOCAL



<b>SETOR MISTO</b>	
<b>Recuo frontal</b>	Recomendado de 5 metros com marquise e paginação de piso pré-definida
<b>Marquise</b>	Recomendada com projeção de 3,50 m e com variação de altura entre 3,50 a 5,0 m
<b>Fachada ativa</b>	Recomendada; Vitrine com percentual de translucidez não inferior a 80%
<b>Paginação de piso</b>	Recomendada continuidade da paginação pública, compreendendo as faixas de transição de 1,50 m (com a possibilidade de canteiros) e faixas de acesso e permanência de 3,50 m. Ver mais detalhes na página 31.
<b>Canteiros</b>	Os canteiros podem ser locados na faixa de transição, desde que respeitem as dimensões pré-definidas na paginação de piso.
<b>Lotes de esquina</b>	Os acessos de veículos devem ser feitos pelas Vias Locais.
<b>SETOR RESIDENCIAL</b>	
<b>Recuo frontal</b>	5 metros mínimo; Recomendado recuo verde; Obrigatório fechamento permeável;
<b>Recuo verde</b>	Recomendado
<b>Fechamento permeável</b>	Altura máxima para mureta opaca de 1,20 m, acima disso considerar materiais vazados ou translúcidos como gradil metálico, vidro, etc.

**VIAS DE PEDESTRE**



**SETOR MISTO / RESIDENCIAL**

<b>Recuo frontal</b>	5 metros mínimo; Recomendado recuo verde; Obrigatório fechamento permeável;
<b>Recuo verde</b>	Recomendado
<b>Fechamento permeável</b>	Altura máxima para mureta opaca de 1,20 m, acima disso considerar materiais vazados ou translúcidos como gradil metálico, vidro, etc.
<b>Acessos</b>	Recomendado acesso de pedestres.

## **JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS**

### ARQUITETOS ASSOCIADOS

Paulo Kawahara – Arquiteto e Urbanista

Valéria Bechara – Arquiteto e Urbanista

Fernando Canalli – Arquiteto e Urbanista

Gianna Rossanna De Rossi – Arquiteto e Urbanista

Felipe Guerra – Arquiteto e Urbanista

Ariadne dos Santos Daher – Arquiteto e Urbanista

Fernando Popp – Arquiteto e Urbanista

### EQUIPE CHAVE

Paulo Kawahara – Coordenação Geral

Ana Luiza Ottersbach – Desenvolvimento e Planejamento Urbano

Fernando Fedalto – Projetos Estratégicos e Planejamento urbano

### EQUIPE TÉCNICA

Marina Schulman – Desenvolvimento e Planejamento Urbano

Arthur Rodrigues – Projetos Estratégicos

Thainá Domingues – Desenvolvimento e Planejamento Urbano

jaime lerner  
arquitetos associados

