



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Flávia Diniz Alves Bomfim

ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA
ESTUDO DE CASO: BAIRRO JABOTIANA EM ARACAJU-SERGIPE

Dissertação no âmbito do Mestrado em Reabilitação Urbana Integrada,
orientada pelo Professor Doutor Adelino Gonçalves
e coorientada pela Professora Doutora Sarah Lúcia Alves França
e apresentada ao Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e
Tecnologia da Universidade de Coimbra.

Outubro de 2021

Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia
da Universidade de Coimbra

ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA

Estudo de Caso: Bairro Jabotiana em Aracaju-Sergipe

Flávia Diniz Alves Bomfim

Projeto no âmbito do Mestrado em Reabilitação Urbana Integrada orientado pela Professora Doutora Sarah Lúcia Alves França e apresentado ao Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

Outubro de 2021



UNIVERSIDADE DE
COIMBRA



Resumo

As intervenções de reabilitação urbana fortalecem o desenvolvimento social, econômico e cultural da cidade, embora sua aplicação seja complexa, porque depende de inúmeros fatores urbanos e ambientais existentes e políticas públicas. No caso de Aracaju, capital do Estado de Sergipe, no nordeste brasileiro, destaca-se o bairro Jabotiana, localizado na porção oeste, caracterizado por um cenário urbano e ambiental complexo, que envolve a rápida e intensa implementação de tipologias habitacionais multifamiliares (inclusive fechadas), dispersas do tecido urbanizado e desarticuladas entre seus núcleos, presença de áreas de preservação ambiental, ausência de infraestrutura e espaços públicos de qualidade e acessibilidade precária e distanciamento dos postos de trabalho. Diante dessa soma de aspectos, o bairro tem marcado o noticiário nos últimos anos, em função dos alagamentos e inundações constantes que desabrigam anualmente centenas de famílias, decorrentes da insuficiência de planejamento do Estado, face à intensa permeabilização do solo através da atuação do mercado imobiliário. Isso ocasionou a busca pelo direito à cidade mais justa e equilibrada pelas associações de moradores, sendo esse conflito alvo de judicialização pelo Ministério Público Federal e Justiça Federal de Sergipe. Assim, a presente investigação tem como objetivo geral elaborar estratégias de reabilitação urbana para o bairro Jabotiana, Aracaju-SE, Brasil. Para tanto, a metodologia é baseada em conceitos teóricos e de estudos de casos relacionados com a temática em questão, através de levantamento bibliográfico; além dos levantamentos de dados e informações sobre o bairro, em instituições públicas, visitas *in loco*, entrevistas, possibilitando a caracterização da área e o conhecimento dos problemas e potencialidades; por fim, utilizou-se de diagramas e quadros para construção das propostas de diretrizes, a partir dos valores encontrados no território, considerando as preexistências territoriais. Diante disso, foram feitas três dimensões de análise, a dimensão urbana, a dimensão socioeconômica e a dimensão ambiental.

Palavras-chave: Aracaju, Reabilitação Urbana, bairro Jabotiana, Planejamento, Políticas Públicas

Abstract

Urban rehabilitation interventions strengthen the city's social, economic, and cultural development, although their application is complex, as it depends on numerous existing urban and environmental factors and public policies. In the case of Aracaju, capital of the State of Sergipe, in northeastern Brazil, the Jabotiana neighborhood stands out, located in the western portion, characterized by a complex urban and environmental scenario, which involves the rapid and intense implementation of multifamily housing typologies (including closed condominiums), dispersed from the urbanized fabric and disjointed among its nuclei, presence of environmental preservation areas, lack of quality infrastructure and public spaces, poor accessibility and distance from work posts. Given this sum of aspects, the neighborhood has been in the news in recent years, due to the constant floods that annually displace hundreds of families, resulting from the State's insufficiency of planning, given the intense permeabilization of the soil through the performance of the real estate market. This led to the search for the right to a fairer and more balanced city by residents' associations, with this conflict being the target of judicialization by the Federal Public Ministry and Federal Justice of Sergipe. Thus, the present investigation aims to develop urban rehabilitation strategies for the Jabotiana neighborhood, Aracaju-SE, Brazil. Therefore, the methodology is based on theoretical concepts and case studies related to the theme in question, through a bibliographical survey; in addition to surveys of data and information about the neighborhood, in public institutions, on-site visits, interviews, enabling the characterization of the area and knowledge of the problems and potentialities; finally, diagrams and tables were used to construct the proposed guidelines, based on the values found in the territory, considering the territorial pre-existing conditions. Therefore, three dimensions of analysis were made, the urban dimension, the socioeconomic dimension, and the environmental dimension.

Keywords: Aracaju, Urban Rehabilitation, Jabotiana neighborhood, Planning, Public Policy

Dedicatória

Este trabalho de pesquisa é inteiramente dedicado aos meus pais. Os dois maiores incentivadores das realizações dos meus sonhos. Muito obrigada.

Agradecimentos

Registro e expresso minha imensa gratidão e reconhecimento:

A minha orientadora Professora Doutora Sarah Lúcia Alves França, pelo suporte, atenção e pelo conhecimento transmitido durante a realização do meu trabalho.

Ao Professor Adelino Gonçalves pelo suporte e paciência ao longo de todo o mestrado.

Aos meus pais, Marcia Diniz e Ary Bomfim e meu irmão, Felipe Diniz, por não medirem esforços e serem a estrutura familiar necessária para que todos os meus sonhos sejam realizados.

A minha avó, Maria Diniz, que ainda se faz presente na minha vida, por ser uma das minhas maiores riquezas e fontes de inspiração.

As minhas tias e primas queridas, Mônica Diniz, Lycia Diniz, Rebecca Diniz e Carolina Diniz, por sempre acreditarem no meu potencial e no meu sucesso.

Aos meus amigos pelo companheirismo e colaboração em todos os âmbitos, em especial a Alessandra Rota, José Leão, Edla Galiano, Saulo Pereira e Gilton Rosas.

Às minha amigas de longa data: Aline Brito, Kézia Menezes, Tahinara Sanferry e Juliana Protásio, por toda a amizade e incentivo transmitido a mim.

Ao meu namorado, Matthijs Douwé, a pessoa que está ao meu lado durante essa jornada, oferecendo amor e incentivo incondicional, tornando esse trabalho possível.

Índice de Texto

Resumo.....	3
Abstract	4
Agradecimentos.....	6
Índice de Texto.....	8
Introdução.....	15
Capítulo I - Desenho Urbano como estratégia de intervenção em bairros	18
1.1. Desenho como instrumento de planejamento de cidades.....	18
1.2. Teorias e Estratégias de Análise da Cidade. Como alguns autores abordam o Desenho Urbano	24
1.3. Diretrizes para qualificar espaços urbanos.....	26
Capítulo II – Referências de Projetos de Intervenções Urbanas	29
2.1. O Projeto Rio Cidade.....	29
2.2. Projeto Rio Cidade Méier: mais funcionalidade e conforto	34
2.3. Projeto Rio Cidade Leblon: intervenção estética e paisagística	42
2.4. Considerações sobre as experiências do Rio Cidade.....	47
2.5. Desenho urbano na Favela da Maré – Rio de Janeiro.....	48
Capítulo III – Aracaju e o bairro Jabotiana: vetor de expansão oeste como foco de intervenções ..	62
3.1. Um olhar para a expansão urbana da capital Aracaju	62
3.2. O Bairro Jabotiana como vetor de expansão urbana e foco da intervenção projetual	68
3.2.1 A adoção de métodos para Diagnóstico Urbano	68
3.2.2 Diagnóstico do bairro Jabotiana e suas dimensões de análise	70
Capítulo IV – Proposições projetuais: Intervenções urbanas no bairro Jabotiana.....	97
4.1. Um olhar na escala do pedestre das áreas de intervenção	97
4.2. Diretrizes e proposições projetuais no bairro Jabotiana.....	116
Considerações Finais.....	141
Referências Bibliográficas	143
Anexos.....	145

Índice de Figuras

Figura 1. As representações da figura-fundo, conexões e lugar e sua aplicação na proposta para a Praça de Järntorget, em 1986 na Suécia.....	25
Figura 2. Perspectiva do estudo preliminar de 1994, mostra a praça Agripino Grieco, o desenho do piso, as áreas de pedestre e a nova passarela.....	29
Figura 3. Limites e subáreas do Projeto Corredor Cultural. (1) Saara, (2) Largo de São Francisco, (3) Praça XV e (4) Lapa.....	31
Figura 4. À direita, poste com design diferenciado, integrando sinalização e iluminação de pedestres e de veículos e à esquerda, novos mobiliários urbanos instalados no Leblon.....	33
Figura 5. Projeto inovador e funcional em uma das esquinas do Leblon.....	33
Figura 6. O centro do Méier e os limites do projeto: (1) Shopping Center Méier; (2) Praça Agripino Grieco; (3) Largo do Méier; (4) Hospital Municipal e Parque Jardim do Méier; (5) Terminal viário	34
Figura 7. Imagem aérea do centro do Méier atualmente.....	35
Figura 8. Trânsito caótico de veículos e pedestres na Rua Dias da Cruz	36
Figura 9. Rua Dias da Cruz, após o projeto, em 2021	36
Figura 10. Rua Dias da Cruz e Praça Agripino Grieco após a reabilitação	37
Figura 11. Monumento localizado no Largo do Méier, com repuxos de água, marca a entrada do bairro.....	38
Figura 12. Monumento do Méier em 2012	38
Figura 13. Vista da Praça Agripino Grieco requalificada e a área para pedestres em seu entorno. Na parte superior aparece o prédio de uso misto, de que o projeto utilizou para conectar a praça com a passarela sobre a linha de trem.....	39
Figura 14. Praça Agripino Grieco após o projeto	40
Figura 15. Vista de parte do Rio Cidade Méier, mostrando a Praça Agripino Grieco, a passarela para pedestres sobre a linha férrea, a rampa de acesso e o Largo Méier no canto inferior direito.	41
Figura 16. Praça Agripino Grieco à direita da foto, ao fundo a passarela de pedestres sobre a linha férrea	41
Figura 17. Vista aérea mostrando os limites do projeto Rio Cidade Leblon e suas principais áreas: (1) Baixo Leblon; (2) Praça Antero de Quintal.....	43
Figura 18. As calçadas com os desenhos geométricos em pedras portuguesas, bancos jardins e iluminação especial para os transeuntes.....	44
Figura 19. As faixas de pedestres têm postes elegantes que integram a iluminação para as pessoas e os veículos com sinalização e nomes das ruas nos cruzamentos	44
Figura 20. Ponto de ônibus com cobertura em chapa de aço perfurada, bancos, painel informativo e caixa coletora	46
Figura 21. Localização da favela da Maré, 1979, mostrando a área que viria a ser aterrada	49
Figura 22. Cadastro físico da Maré em 1980.....	50
Figura 23. Vista de cima das palafitas na favela da Maré	51
Figura 24. Acessos às palafitas em 1980, onde seriam aterrados com entulhos numa fase seguinte.....	51

Figura 25. O crescimento da favela. Uma estrutura para palafita, uma construção no Timbau e a terceira foto mostra o segundo andar com estrutura para ampliação.....	53
Figura 26. A planta mostra a relação público (preto) e privado (branco) e a tipologia de quarteirão no Parque Maré.....	54
Figura 27. Esquema mostrando as vias de integração e penetração existentes e os nós de atividades que acontecem na região.....	55
Figura 28. O crescimento e formação do quarteirão a partir dos aterros e palafitas.....	56
Figura 29. Comparação dos seis tecidos típicos encontrados no conjunto	57
Figura 30. Esquema dos processos das diretrizes de desenho de acordo com Del Rio	58
Figura 31. Esquema para a malha viária.....	60
Figura 32. O esquema mostra a composição dos quarteirões, sistema viário, infraestrutura e valores	60
Figura 33. Localização do estado de Sergipe no mapa do Brasil e em Sergipe	62
Figura 34. Aracaju, Vetores de Expansão Urbana, 1962-1999	64
Figura 35. Aracaju, Vetores de Expansão Urbana, 2000-2014.....	66
Figura 36. Localização bairro Jabotiana em Aracaju	70
Figura 37. Mapa do rendimento mensal por domicílio.....	73
Figura 38. Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 1979	75
Figura 39. Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 1993 e 2003.....	76
Figura 40. A imagem de satélite mostra a diferença morfológica e socioeconômica entre o Largo da Aparecida, em vermelho, e seu entorno.	77
Figura 41. Disparidade entre a comunidade do Largo da Aparecida e os empreendimentos que os cercam.....	77
Figura 42. No Largo da Aparecida não há recuos frontais ou laterais e as calçadas são estreitas e irregulares.	78
Figura 43. Imagem de satélite mostra a configuração morfológica conjuntos Sol Nascente e JK	78
Figura 44. No Conjunto JK há recuos frontais e laterais, calçadas regulares e vias de acordo com as normas urbanísticas.....	79
Figura 45. Rua Antônio Oliveira Lima localizada no Conjunto Sol Nascente.....	79
Figura 46. Conjuntos habitacionais construídos pelo BNH e tipologias, 1968 - 1999	80
Figura 47. Imagem de satélite mostra a configuração morfológica do Conjunto Santa Lúcia .	81
Figura 48. Conjunto Santa Lúcia, à esquerda condomínio vertical de 4 pavimentos e a direita moradias com 1 pavimento.....	81
Figura 49. Evolução da Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 2014	82
Figura 50. Avanço dos empreendimentos no município de São Cristóvão em roxo.....	83
Figura 51. O mapa de cheios e vazios mostra a alta taxa de ocupação em certas regiões intercaladas com áreas fragmentadas e grandes vazios.....	84
Figura 52. Mapa de uso do solo, área estudada - Os condomínios verticais multifamiliares aparecem em destaque como uma das tipologias mais encontradas na área estudada	85
Figura 53. Mapa síntese	86
Figura 54. A área estudada está demarcada em azul e em vermelho consegue-se perceber a extensão dos muros cercando os condomínios fechados multifamiliares	88
Figura 55. Condomínios murados diminuem a segurança e a movimentação de pessoas	89

Figura 56. Condomínios murados e vias sem pavimentação.....	89
Figura 57. A área, que seria uma praça tem pouco mobiliário urbano e nenhum atrativo	90
Figura 58. Terreno próximo a comunidade Largo da Aparecida.....	90
Figura 59. Mapa dos transportes existentes e principais acessos	91
Figura 60. Mapa das áreas de risco	92
Figura 61. Registro de alagamento em 2019	93
Figura 62. Registro de inundação no Largo da Aparecida	94
Figura 63. Equipe da Defesa Civil nas áreas inundadas no Largo da Aparecida.....	94
Figura 64. Delimitação do bairro Jabotiana em amarelo e delimitação da área escolhida em vermelho.....	98
Figura 65. Região delimitada do bairro Jabotiana, limites do projeto e áreas de intervenção: (1) Rua atrás do supermercado Mercantil Rodrigues; (2) Largo da Aparecida e região; (3) Área de preservação ambiental; (4) Praça subutilizada.....	99
Figura 66. Vista aérea da area 01: Rua atrás do Supermercado Mercantil Rodrigues.	100
Figura 67. Configurações do espaço, uso e ocupação do solo.....	101
Figura 68. Configuração urbana: muros dos condomínios verticais	102
Figura 69. Vista aérea da área 02. Abrange o Largo da Aparecida e arredores.....	103
Figura 70. Vista aérea sinaliza a Escola Municipal, o Centro de Assistência Social e a Unidade de Saúde da comunidade do Largo da Aparecida.	104
Figura 71. Escola Municipal de Ensino Fundamental José Airton de Andrade localizado no Largo da Aparecida.....	104
Figura 72. Padrões residenciais	105
Figura 73. Utilização do espaço público: praças, vias e calçadas	106
Figura 74. Alagamento no Largo da Aparecida em 2019 e o resgate das famílias pelos membros da Secretaria da Assistência Social e pela Defesa Social.....	106
Figura 75. Áreas de risco de inundação no Largo da Aparecida.....	107
Figura 76. Esgoto existente no terreno em frente a Rua do Horto. É por ele que a água do rio Poxim passa e transborda, inundando o Largo da Aparecida.	108
Figura 77. O Largo da Aparecida fica entre duas áreas vazias, em vermelho.	109
Figura 78. Condomínios fechados e muros	110
Figura 79. Imagem de satélite de preservação ambiental e dos dois condomínios fechados próximos a área 4.....	111
Figura 80. Imagem de satélite da área 04 e arredores	112
Figura 81. Condomínios fechados e muros	112
Figura 82. Praça sem usos, mas com apropriação dos foodtrucks	113
Figura 83. Praça sem nenhum tipo de atrativo para os moradores dos condomínios fechados... ..	11
4	
Figura 84. Os condomínios de prédios se localizam de costas para o Largo da Aparecida.....	115
Figura 85. Mapa geral com as propostas projetuais.....	117
Figura 86. Croqui de estudos de conexão entre as áreas: vias de interligação	118
Figura 87. Mapa de integração	119
Figura 88. Localização do Parque Urbano Jabuti.....	120
Figura 89. Vista aérea do Instituto Inhotim que mistura arte e natureza	121

Figura 90. Uma das obras dispostas ao longo do museu a céu aberto vista de cima	121
Figura 91. Uma das galerias de exposição de arte encontradas no Inhotim.....	122
Figura 92. Novas vias de interligação foram criadas para melhorar o fluxo de pessoas e a segregação entre as zonas.....	123
Figura 93. Uma avenida e um parque são criados para melhorar a comunicação e trazer atividades para a região.....	124
Figura 94. Corte esquemático da avenida do parque	125
Figura 95. Identificação dos vazios e proposições de usos: praças.....	126
Figura 96. Identificação da área de intervenção e usos.....	127
Figura 97. Pista de caminhada e academia ao ar livre em Marília, São Paulo.....	128
Figura 98. Mapa esquemático para a área 01.....	129
Figura 99. Corte esquemático da via para a área 01	130
Figura 100. A área 02 compreende o Largo da Aparecida e arredores e possui dois grandes vazios a leste e oeste, e uma praça central sem estrutura ou manutenção.	131
Figura 101. O foco é criar atrativos para a comunidade do Largo da Aparecida	132
Figura 102. Mapa de vias com pavimentação permeável - Largo da Aparecida	133
Figura 103. Praça no Largo da Aparecida e a via com métodos do traffic calming representados em cinza escuro.	134
Figura 104. Visão geral tráfego área 02.....	135
Figura 105. Vias e espaços públicos com pavimentação permeável no Largo da Aparecida..	136
Figura 106. Corte esquemático das ruas do Largo da Aparecida com sistema de pavimentação permeável.....	136
Figura 107. Mapa geral mostra as novas vias de acesso, as novas linhas de transporte público e os pontos de ônibus.....	137
Figura 108. Traffic calming em vias no Largo da Aparecida	138
Figura 109. A praça substitui o terreno anteriormente sem utilidade.....	139
Figura 110. A praça terá atrativos para os moradores do entorno usufruam do espaço público	140

Índice de Tabelas, Quadros e Gráficos

Tabela 1. Alguns tipos de lotes, programa habitacional e faixa de renda	59
Tabela 2. Sergipe e Aracaju, Evolução Populacional, 1872 - 2021	63
Tabela 3. Aracaju, 2000 – 2014, classificação dos bairros por empreendimentos e unidades habitacionais	67
Quadro 1. Análise de áreas de desenvolvimento econômico e do rendimento mensal	74
Quadro 2. Análise das tipologias e formas de ocupação.....	84
Quadro 3. Análise dos transportes públicos e principais acessos.....	91
Quadro 4. Análise de áreas de preservação e áreas de risco	95
Gráfico 1. Evolução populacional do bairro Jabotiana.....	71
Gráfico 2. Aracaju, faixa etária da população do bairro Jabotiana	72

Lista de Acrónimos

ADEMA – Administração Estadual do Meio Ambiente

BNH – Banco Nacional de Habitação

CE – Comissão Europeia

COVID-19 – Doença por Coronavírus - 2019

CRAS – Centro de Referência da Assistência Social

DESO – Companhia de Saneamento de Sergipe

FAR – Fundo de Arrendamento Residencial

FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FOFA – Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

JK – Juscelino Kubitschek

MPF/SE – Ministério Público Federal de Sergipe

OGU – Orçamento Geral da União

PAR – Programa de Arrendamento Familiar

PMCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida

PROMORAR – Programa de Erradicação da Sub-Habitação

SBPE – Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo

SE – Sergipe

SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

Introdução

A reabilitação urbana pode ser confundida com a reabilitação de edifícios devido a relação com sua intervenção meramente física; porém apontou-se mudanças nesse olhar, ao longo das décadas devido à complexidade dos seus objetivos e princípios. Assim sendo, o conceito da reabilitação urbana foi enquadrado não só na intervenção do patrimônio edificado, como também na intervenção em espaços públicos (LOPES, 2011).

O novo regime jurídico da reabilitação urbana de Portugal está relacionado principalmente com a questão da degradação do edificado, essencialmente nos centros urbanos das metrópoles, havendo participação ativa, sobretudo financeira, de iniciativas privadas para que a reabilitação seja viável. (LOPES, 2011). De acordo com tal regime jurídico, a reabilitação urbana é definida como *“a forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no total ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios”* (Decreto-Lei n.º307/2009 – Regime Jurídico da Reabilitação Urbana). Assim, é nessa problemática que a reabilitação urbana apresenta crescente relevância, pois respeita o desenho urbano existente e sua geografia, aperfeiçoando a infraestrutura, espaços públicos e áreas verdes, para melhorar as condições de vida dos moradores.

Com isso, a proposta com estratégias de reabilitação urbana para o Bairro Jabotiana pretende:

- A) Integrar núcleos urbanos segregados e sem vias de interligação, através de novas vias integradas e áreas públicas.
- B) Organizar a infraestrutura viária, de modo que esta contribua para a definição entre os espaços públicos e privados; introduzir vias de circulação, melhorias dos passeios e criação de ciclovias conectadas.
- C) Criar espaços de lazer e equipamentos públicos, auxiliando para a dinamização do cotidiano da população residente ao longo do ano e para a variedade de atividades, através da reabilitação urbana, preservando a identidade do lugar e considerando as necessidades

dos habitantes; conjugando a continuidade de edifícios existentes com a criação de novos componentes urbanos.

D) Criar áreas verdes e espaços públicos de qualidade visando a utilização dessas áreas por todos os habitantes da região, independentemente da classe social ou faixa etária, incluindo espaços com ideias diferenciadas que convidem visitantes de todas as áreas da cidade.

Entretanto, é importante perceber a dinâmica do espaço e como ocorreu o crescimento da cidade de Aracaju e do bairro Jabotiana para entender as soluções estratégicas e os problemas existentes na área estudada.

O crescimento urbano em Aracaju foi impulsionado na metade do século XX, com a exploração de recursos minerais, principalmente petrolífero em Sergipe, que se intensificou na década de 1970, com os conjuntos habitacionais apoiados pelo estado (em especial subsidiados pelo Banco Nacional de Habitação), inseridos nas franjas periféricas da cidade, e também extrapolando os limites municipais, em direção ao norte, oeste e sul. Em função dessa oferta da “casa própria” muitas pessoas vindas de municípios do interior ou de outros estados, se instalaram nas áreas periféricas, criando ocupações irregulares, sobretudo na zona norte, agravando a questão habitacional e a desigualdade social (FRANÇA, 1999). Ao mesmo tempo, em 1982, a zona rural, localizada ao sul, foi transformada em “Zona de Expansão Urbana”, tornando o município 100% urbano, proporcionando ao mercado imobiliário e proprietários fundiários, a possibilidade de mais áreas para implantação de empreendimentos, como loteamentos residenciais e condomínios fechados (FRANÇA, 2019).

Entretanto, conforme ainda aponta França (2019), a expansão do tecido urbano, direcionada nas últimas décadas pelo mercado imobiliário, através da inserção de condomínios verticais e horizontais, financiados pelos últimos programas habitacionais do governo federal, o Programa de Arrendamento Residencial e o Programa Minha Casa Minha Vida, não foi acompanhado pelo suporte de equipamentos coletivos e infraestrutura adequada, sobretudo de saneamento básico, além da oferta de habitação de interesse social em áreas urbanizadas, indispensáveis para atender à demanda da população carente.

Entre 2010 e 2015 foram levantadas mais de 100 torres de edifícios residenciais no território do Jabotiana (Caderno de análise urbanística do bairro Jabotiana, 2019). O PAR implantou 39 empreendimentos, 6.850 unidades habitacionais, de 2001 a 2008, sendo que 2.849 estão localizados na Zona de Expansão Urbana e 1184 no bairro Jabotiana, que se constituem os

bairros que mais receberam unidades habitacionais desse programa. Subsistindo este, o Programa Minha Casa Minha Vida, foi criado em 2009, e subsidiou 51 empreendimentos e 9.553 unidades habitacionais até 2014, sendo que 7 empreendimentos e 1184 moradias (todos sob a forma de apartamentos em condomínios fechados) estão localizados no bairro Jabotiana e 6 empreendimentos com 631 moradias na Zona de Expansão Urbana de Aracaju (FRANÇA, 2019).

Coincidentemente esses dois bairros não contam com infraestrutura suficiente para suportar essa demanda habitacional, e sobretudo populacional, implantada tão rapidamente. Isso acarretou, nos últimos anos, em intensos conflitos socioambientais, inclusive judicializados pelo Ministério Público Federal de Sergipe (FRANÇA, 2019).

A intensa atividade imobiliária trouxe sérias consequências ao bairro. A infraestrutura existente perdeu sua eficiência, principalmente nas áreas dos novos empreendimentos, construídos sem a infraestrutura devida. A falta de permeabilidade do solo agrava os problemas de enchentes e alagamentos nos períodos mais chuvosos. Em 2019 foi um ano conflituoso, onde as enchentes deixaram mais de duzentos desabrigados. Além disso, tem uma grande área de preservação ambiental, que compreende as margens do Rio Poxim, hoje, assoreado, resultado da exploração irregular do leito do rio Poxim, e do desmatamento das margens, além dos lançamentos de esgotos sem tratamento (Caderno de análise urbanística do bairro Jabotiana, 2019).

Capítulo I - Desenho Urbano como estratégia de intervenção em bairros

1.1. Desenho como instrumento de planejamento de cidades

Segundo DEL RIO (1990), até o fim dos anos 60 e início dos anos 70, a arquitetura, assim como o Planejamento, não conseguia uma integração ideal de seu objeto de trabalho e estudo que representasse o caráter e a identidade de um lugar. Os modelos formais ou de funcionalismo extremado pertencentes ao Movimento Modernista e o Internacional Style entraram em desuso, pois ignoravam a dimensão urbanística e a escala vivencial do cotidiano dos cidadãos que, inclusive, eram ignorados pelos Planos Diretores e outros mecanismos do Planejamento Urbano. Os zoneamentos eram representados por manchas coloridas em escala de, no mínimo, 1:10.000, preocupados até com a estética da pintura na sua forma final, ou seja, o resultado possuía pouca ou nenhuma relação com as características locais – morfologia, topografia, questões socioculturais e políticas.

As particularidades ambientais ou paisagísticas, a identidade dos bairros e das cidades não eram instrumentos de preocupação. Os códigos de obra, até a atualidade, impõem tipologias construtivas restritas e usual a um território de largas proporções, assim como zonas homogêneas, independentemente das características existentes no local, inclusive essas situações podem ser encontradas na maioria das cidades do Brasil, incluindo o Rio de Janeiro. A formação profissional da época, sem tradição na área de pesquisa, investigação e teoria, impossibilitava a reflexão na produção da arquitetura, impedindo a integração da edificação com seu contexto, formal ou social. Os profissionais ignoravam características vitais para a qualidade das cidades como a interação da obra no contexto urbano – respeito às tipologias existentes, as morfologias, às paisagens, ao lugar, a relação entre os usuários e os elementos urbanos. Contudo, ainda houve evolução nas pesquisas em relação à participação comunitária e semiologia, uma das nascentes para a origem da Arquitetura Pós-Moderna. (DEL RIO, 1990)

Pesquisas começavam a apontar a importância de uma nova orientação na prática da arquitetura para a questão da concepção do lugar, em outras palavras, para uma reconstrução crítica, mas inovadora das qualidades concretas do espaço existente. Tal questão corresponde a uma das preocupações mais relevantes do Desenho Urbano. O Desenho Urbano veio para preencher a lacuna existente entre o tratamento do urbano e a população, ou seja, a configuração espacial ou o espaço urbano e a

sociedade e seu cotidiano. Foi da necessidade de preencher a este abismo que se introduziu o Desenho Urbano, com seus novos métodos de análise e ação sobre o meio urbano. (DEL RIO, 1990)

De acordo com DEL RIO (1990), o Desenho Urbano concentra-se atualmente em assimilar o processo de desenvolvimento urbano e em criar intervenções físico-ambientais de qualidade, já a nível acadêmico reconhecia que ele não poderia desconsiderar nenhuma área do ambiente urbano e da vida de sua população. Desta forma, são utilizados conhecimentos interdisciplinares nos campos da Arquitetura, Psicologia, Geografia, Ambiental, Paisagismo, História, Ciências Políticas, Planejamento, Engenharia, Administração de Imóveis, Transportes, e muitos outros. O Desenho Urbano dedica-se, então, em alguns conteúdos de desenvolvimento disciplinar, sendo eles:

Técnicas e instrumentos de controle do desenvolvimento do meio ambiente construído; interpretação de valores e necessidades comportamentais individuais ou de grupo; identificação de qualidades físico-espaciais; desenvolvimento de técnicas operacionais do ambiente urbano; resolução de problemas interdisciplinares; e desenvolvimento de meios de implementação. Além da pesquisa indispensável nos diversos campos disciplinares utilizados no ambiente urbano, à compreensão, ao comportamento e aos valores dos habitantes, é primordial que o Desenho Urbano desenvolva programas para execução de médio e longo prazos. (DEL RIO, 1990).

De acordo com CUTLER & CUTLER (1983, p. 87) apud. DEL RIO (1990), o Desenho Urbano é onde negociações, governo, desenvolvimento e projeto unem-se. Além disso, ele seria um ensaio para substituir o domínio da temática por um entendimento geral dos meios de produção e posse do espaço urbano, obtido através da combinação do aprofundamento de algumas pesquisas com uma maior consciência dos variados níveis disciplinares que possam colaborar para um entendimento mais exato do urbano.

Vicent Del Rio (1990) deixa claro que o Desenho Urbano faz parte do Planejamento da cidade e deve estar inserido no seu corpo regulador sob forma de planos, projetos, programas e políticas, cuja meta principal é a qualidade físico-ambiental dos espaços, por consequência de uma manifestação política que envolve a participação da comunidade em diferentes momentos e através da utilização de instrumentos democráticos (DEL RIO, 1990). Tais políticas formam um quadro de ação com objetivos, meios de implementação e programas de investimentos. Os planos trazem a visão físico-ambiental para o desenvolvimento das políticas, entretanto deve ser entendido como o processo, não como o produto, pois excluiria o dinamismo urbano, que não permite formas imutáveis. Os projetos podem ser indicados para aspectos específicos como áreas livres, sinalização, mobiliário, arborização ou outros temas como localização de entradas e saídas de garagens, relação de novas edificações com o espaço existente etc. Por último, o programa é o conjunto de ações entre setores fundamental para execução de políticas, projetos e planos (DEL RIO, 1990).

Para facilitar a implementação setorial dos programas, DEL RIO (1990) dividi-os por temáticas específicas, como:

a) Configuração Espacial: vai além do previsto nos zoneamentos da cidade, que consideram gabaritos de altura, áreas máximas e afastamentos. Relaciona volumetria e topografia, novo e existente, compatibilização de tipologias do edificado, cones de visibilidade, continuidade e inserção morfológica etc;

b) Uso do solo: trata-se da variedade de usos ou uma mistura de funções e densidades compatíveis entre si para utilização do solo, gerando uma área urbana dinâmica;

c) Circulação Viária e Estacionamento: a circulação viária é importante para a imagem urbana. O estacionamento, o transporte público e a circulação viária são de grande importância para a vida social e econômica de uma região;

d) Espaços Livres: desempenham funções urbanas, sociais (pontos de encontro) e culturais (eventos), funcional (circulação de pessoas) ou higiênica (física ou mental) que são tão importantes quanto os espaços construídos;

e) Atividades de Apoio: dão coerência, vitalidade e conteúdo aos espaços e são encontradas a partir de nós de atividades como as lojas âncoras de shoppings centers. Devem conter atividades temporárias e outras possibilidades de vitalidade urbana e integrar um conjunto complementar e integrado com o fluxo de veículos e pedestres;

f) Percursos de Pedestres: dão suporte e vitalidade aos espaços públicos. Devem ser integrados com o sistema viário e transporte público e aos espaços livres e de atividades de apoio.

g) Mobiliário Urbano: é composto por sinalização, elementos complementares (bancos, mesas etc.), iluminação pública, arborização etc. Devem estar integrados ao contexto urbano, ser de fácil compreensão e cômodos aos usuários.

Assim, o Desenho Urbano procura a integração dos elementos citados acima para que o tratamento da cidade seja coerente aos habitantes. A qualidade da cidade depende da coerência das suas partes (quarteirões, lotes, calçadas etc.) com o todo (expansão da cidade, ligação entre os bairros etc.), ou seja, do relacionamento entre as temáticas descritas acima. Os zoneamentos, por outro lado, controlam o desenvolvimento urbano, pois dizem respeito aos tipos de usos permitidos por lei, organização da cidade por zonas e distribuição do espaço, além dos parâmetros máximos de uso do solo, como afastamentos, gabaritos, e coeficientes de aproveitamento determinantes na construção

da forma urbana, gerando qualidade físico ambiental para as cidades. O Desenho Urbano deve ser expresso por esses instrumentos, mas suas particularidades demandam outros instrumentos de implementação, como demonstram experiências (DEL RIO, 1990).

Apresentam pontos positivos e negativos e sua correta aplicação, depende de uma análise urbana prévia, que ajudará a buscar os melhores métodos. Os instrumentos mencionados fazem parte dos Distritos Especiais na cidade, em que suas regras são restritas a áreas definidas, podendo, mesmo assim, ser aplicável a cidade como um todo (DEL RIO, 1990).

- 1) Diretrizes de Desenho Urbano: Especificam o conceito dos projetos, as formas, o vocabulário arquitetônico, dentre outros fatores. As diretrizes devem encorajar as construções e evitar o pior, entretanto, é inconcebível impor aos empreendedores protótipos específicos para um “bom projeto”.
- 2) Pacotes de Desenho Urbano: Se diferenciam dos Guias de Desenho por seu maior rigor e singularidade pois são utilizados em espaços de menor dimensão, ocasionalmente a terrenos determinados. Geralmente são aplicados em contextos que o novo edifício precisa se integrar com o entorno, todavia deve ser aplicado em condições especiais de edificação como localização, acesso para veículos, carga e descarga etc. O “pacote” tem diretrizes principais como a volumetria, relacionamento estético com a área com o circunda, acessibilidades etc. Os conceitos, critérios e diretrizes de projeto trazem ilustrações com explicações e/ou exemplos de possibilidade para seu desenvolvimento.
- 3) Zoneamentos de incentivos: Instrumento muito utilizado nos EUA, estabelecendo um adicional de 20% de área construída além do que permitiria a zona, caso o edifício tivesse um espaço público. As regras e as áreas devem ser muito bem divididas para evitar decisões meramente físicas. Vários elementos podem ser considerados amenidades públicas, transformando-se em pontos de negociação, onde os mais comuns são as plaza pública, marquises, alargamentos de calçadas, estacionamento público, arborização e outros. As exigências e características podem ser predefinidas pelo município.
- 4) Solo Criado: Instrumento de controle bastante inovador, pois separa o direito de construir do terreno onde fisicamente o edifício iria estar, ou seja, o empreendedor que construir menos do que o permitido pela regulamentação urbana, passa o direito de transferir esta diferença para outro lugar. Os ingleses chamam de “transferência de direitos de construção”. O conceito pode ser aplicado para lotes ou edifícios existentes como forma de compensação para imóveis tombados ou em áreas históricas. Em 1988, a prefeitura da cidade de São Paulo aplicou tais conceitos para viabilizar a ocupação de áreas em favelas. O processo ampliaria as possibilidades estipuladas pelo zoneamento em troca da construção de casas para a população, proporcionais ao investimento e em um local determinado pelo município.

5) Incentivos Fiscais e Financeiros: Os incentivos dão ao poder público a competência para implantação de políticas, planos, projetos e programas de Desenho Urbano, estabelecendo o mínimo de restrições ao processo de desenvolvimento urbanístico e à atuação de leis de mercado. O mecanismo mais comum mais aplicado para incentivar medidas reguladoras de ocupação e uso do solo e para compensar os proprietários de terras e o reflexo negativo na lucratividade do imóvel, é a dedução de impostos e taxas municipais. Por exemplo, na preservação de imóveis como aconteceu no projeto Corredor Cultural, um programa de requalificação do centro de São Paulo, deve parte do seu sucesso às isenções fiscais conferida pela Prefeitura.

Por fim, pode-se garantir que a prática do Desenho Urbano e do Planejamento necessita cada vez mais de mecanismos fiscais e financeiros criativos para realização de suas propostas (DEL RIO, 1990). Assim, para fomentar as intervenções em espaços urbanos, tem se discutido a aliança dos poderes públicos e privados para a implementação de projetos com qualidade físico-ambiental, que passou a ser realidade em várias cidades pelo mundo. Nesse aspecto, a responsabilidade social do poder público é essencial, tanto para conciliar os interesses dos habitantes pela melhoria do espaço, e os investidores, que almejam retorno lucrativo. Nesse âmbito, inúmeras cidades adotaram Desenhos Urbanos integrados ao Planejamento, tanto com êxito em termos de qualidade físico-espacial quanto em termos econômicos, como São Francisco, Baltimore, Nova Iorque, Washington, Rio de Janeiro etc (DEL RIO, 1990).

Para o trabalho, é importante fazer a análise do desenho urbano, juntamente com outros elementos essenciais para o bom funcionamento das cidades como o espaço público, local de integração para a população; a paisagem urbana, instrumento essencial no estabelecimento de bases de pensamento para operações de planejamento estratégico que se transformem em ações concretas e integradas; e o meio ambiente, tópico em crescente discussão mundial que nos últimos anos, combinado com patrimônio, urbanismo e cultura, tem levado a constante elaboração de políticas de desenvolvimento sustentável.

De acordo com um artigo publicado no Project for Public Spaces com o título “what makes a great place?” aponta algumas diretrizes a se considerar para projetar espaços públicos, que são: locais acessíveis, onde possuem conexões com os arredores, sociáveis, ou seja, locais de encontro, pessoas praticam atividades no local, os espaços devem ser confortáveis e ter uma boa imagem. Os espaços públicos são lugares onde as celebrações acontecem, os encontros econômicos e sociais desenrolam-se, os amigos se encontram e as culturas se juntam. Podem ser bibliotecas, escolas, casas de campo, onde as pessoas interagem umas com as outras e com o governo. Quando esses locais funcionam como deveriam, servem de palco para a vida pública das pessoas.

Segundo Gordon Cullen, paisagem urbana é a arte de tornar coerente e visualmente organizado, o emaranhado de ruas, edifícios e espaços que compoem o ambiente urbano. Para estruturar o conceito de paisagem urbana, Cullen recorre a três elementos. O primeiro é a ótica, se trata da visão propriamente dita, e que é constituída por percepções sequenciais dos espaços urbanos, primeiro é visto a rua, em seguida um pátio, que sugere um novo ponto de vista de um monumento e assim por diante. O segundo elemento é o local, refere-se as reações da pessoa com relação e a sua posição no lugar, ou seja, refere-se as sensações prococadas pelos lugares; fechados, abertos, altos, etc. O terceiro elemento é o conteúdo, que está relacionado com a construção da cidade, escalas, estilos, texturas, cores que caracterizam as edificações e setoress da malha urbana (CULLEN, 1996).

O meio ambiente dentro das cidades pode pertencer a diversas vertentes, pode ser em relação as áreas verdes, geração de resíduos sólidos, rios urbanos, fauna, distribuição de água, geração de esgoto, drenagem urbana, etc. Apesar da complexidade do tema dentro do planejamento urbano, cada vez mais vem sendo feitas discussões sobre sustentabilidade e meio ambiente e ações implementadas nas cidades em torno disto. A urbanização trouxe impactos ambientais, os quais se não tomadas medidas podem trazer graves consequências ao planeta Terra. As consequências desses impactos podem ser contaminação do solo, dos lençóis freáticos, com descarte de resíduos em locais impróprios, poluição dos rios e, conseqüentemente, extinção da fauna local, ocupação ilegal em encostas de morros ou áreas de preservação podem causar inundações e deslizamentos de terra. É importante incorporar os princípios da sustentabilidade na gestão urbana, focada em questões como saneamento, educação, saúde, redução dos níveis de pobreza, recuperação ambiental, controle da poluição, aplicação de fontes de energia renovável, adequação do uso do solo urbano, proteção do patrimônio ambiental e histórico, etc. A sustentabilidade tem papel fundamental para as cidades, incentivando e apoiando a gestão urbana nas questões sociais, ambientais e econômicas. O poder público tem papel fundamental no incentivo as cidades mais sutentáveis, colaborando nas políticas públicas, entretanto, toda a população deve contribuir para viver em uma sociedade mais justa, ambientalmente desenvolvida, economicamente equilibrada. (OLIVEIRA, 2020)

1.2. Teorias e Estratégias de Análise da Cidade. Como alguns autores abordam o Desenho Urbano

Segundo Vincent Del Rio (1990), existem incontáveis teorias e propostas metodológicas para a abordagem do desenho urbano, entretanto, nenhuma delas é completa o suficiente, ou seja, todas elas vêm acrescentar as metodologias de Planejamento Urbano já conhecidas, que continuam sendo fundamentais para o diagnóstico e o desenho urbano. As diferentes metodologias do Desenho Urbano guiam para diversos tipos de análise das cidades e, por consequência, a percepções diferenciadas. Assim como acontece em outros campos do conhecimento, teorias levam a diagnósticos e conclusões singulares que, frequentemente, mostram apenas alguns ângulos da realidade, porém, nunca haverá uma teoria completa o suficiente para permitir o entendimento integral do urbano. Por isso, para o Desenho Urbano é necessário o conhecimento das teorias existentes, utilizando de cada uma de acordo com o problema, ou utilizando diversas delas objetivando sua complementaridade.

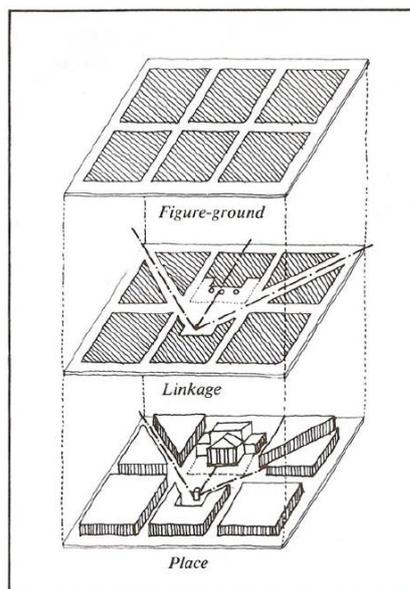
Uma das teorias mais conhecidas sobre o ambiente urbano é a do Kevin Lynch (1981), intitulada “teoria para boa forma urbana”, com “dimensões de performance”, que correspondem às metas para o desenho urbano que, se respeitadas e executadas, resultam em ambientes urbanos de qualidade. São: vitalidade, em que a forma ampara as funções humanas vitais; senso, em que o assentamento é medido e estruturado mentalmente no aspecto espacial e temporal; congruência, em que os espaços apoiam as atividades sociais; acesso, ou seja, o alcance a pessoas e lugares; controle, que corresponde ao controle do uso e gerência dos espaços pelos moradores; eficiência, ou seja, o custo-benefício para criar e manter o lugar e, finalmente a justiça, que corresponde à distribuição dos benefícios ambientais para os habitantes. (DEL RIO, 1990)

Há outras teorias como as ideias dos autores APPLEYARD (1982) e JACOBS (1982), que apontam que os objetivos para uma boa qualidade na vida urbana, a nível de planejamento urbano são: controle e identidade, acesso a lazer e oportunidades de trabalho, vida pública e comunitária etc. Definiram cinco importantes características do desenho urbano: convívio nas ruas e na vizinhança, dinamismo integrado, baixa densidade e grandes usos para a vida na cidade, os edifícios como delimitadores do espaço público e, por fim, variedade nas relações e configurações entre os espaços e as construções (DEL RIO, 1990).

Na linha de preocupação formalista, podemos citar as três teorias complementares de TRANCIK (1986) para o espaço urbano, que propõe a de figura-fundo, a das conexões e a do “lugar” (DEL RIO, 1990). A teoria figura-fundo consiste no uso de sólidos e volumes, levando em consideração o vazio entre eles. Na história do urbanismo, as análises dessa teoria tendem a produzir espaços compactos com uma separação clara entre os espaços públicos, privados, fechados e abertos. O plano figura-fundo representa a relação espacial entre as superfícies “positivas” (os espaços públicos e ruas) e

“negativas” (os espaços construídos). Caso essa teoria seja utilizada, é interessante fazer dois mapas: um para análise e outro com o projeto proposto, quer dizer, com as modificações feitas na estrutura existente. A teoria das conexões define o desenho de cidades com corredores importantes e boa conexão entre os bairros, embora dentro deles possam ter áreas dispersas, esta é uma área de oportunidades para ter boa conexão dos espaços. A terceira teoria da morfologia ou a teoria do “lugar” recupera elementos das outras duas, trazendo o desenho para a dimensão humana. Enquanto a teoria da figura-fundo se concentra em representar espaços sólidos e vazios, a teoria da conexão procura a acessibilidade das pessoas e recursos no lugar, a teoria do lugar busca criar espaços com um sentido de “lugar”, ou seja, um ambiente para viver, passear e trabalhar. A prioridade desta teoria é o conforto humano, ambiental e a percepção da cidade como um todo, do mesmo modo que os usos e as necessidades básicas dos habitantes. A teoria do lugar promove a definição e obtenção de espaços para habitar, trabalhar e descansar, além dos chamados lugares híbridos, que mesclam dois tipos de lugares. Atualmente essa teoria predomina sobre as outras duas, pois mescla mais de uma tipologia. (RUIZ, 2018).

Figura 1. As representações da figura-fundo, conexões e lugar e sua aplicação na proposta para a Praça de Järmtorget, em 1986 na Suécia.



Fonte: DEL RIO, 1990

1.3. Diretrizes para qualificar espaços urbanos

O projeto de intervenção proposto no trabalho tem como finalidade integrar núcleos urbanos segregados e com níveis sociais diferenciados, e oferecer melhorias na estrutura físico-social para os moradores do bairro que, em algumas áreas, encontram-se em situação de descaso por parte do poder público. O modo de intervir deve iniciar a partir de suas potencialidades, porém sem ignorar o cotidiano da população, ou as características locais, incluindo os usos e as apropriações do espaço existente. Desse modo, foram estudados o cotidiano, os usos e apropriações da área de estudo e, a partir daí, foram identificadas tanto as potencialidades, quanto as fraquezas, para existir qualidade nas propostas.

De acordo com Gehl (2010), para desenvolver cidades seguras, vivas, saudáveis e sustentáveis, é necessária uma política urbana integrada onde os arquitetos e urbanistas reforçam áreas para pedestres em escala humana, ou seja, o espaço urbano deve ter o pedestre como prioridade. Em um mundo em que o tráfego de veículos, cresce circunstancialmente, por exemplo, a competição pelo espaço público é acentuada. Ao longo do tempo, as condições para a vida nas cidades e para o pedestre agravam-se. O maior foco no planejamento das cidades deve estar sob a ótica do pedestre, isto é, das pessoas que utilizam a cidade.

Gehl (2010) afirma que para tornar as cidades mais vivas é preciso trazer pessoas para caminhar nas ruas, pedalar ou permanecer nos espaços públicos. É importante que estes espaços tenham vida, seja promovendo atividades sociais, culturais ou outras atrações que promovam a vitalidade do local. Para tornar uma cidade mais segura, o autor indica que mais pessoas devem permanecer nos espaços públicos ou se movimentar pela cidade. Uma cidade que convide pedestres a caminhar, deve ter estrutura confortável que permita curtas distâncias a pé, espaços urbanos atrativos e uma diversidade de funções urbanas. Esses componentes aumentam o fluxo de pessoas e a sensação de segurança dentro e fora das áreas públicas, pois há mais olhos nas ruas e um estímulo maior para assistir aos acontecimentos da cidade, a partir dos edifícios dos arredores.

Para Gehl (2010), a cidade sustentável é geralmente consolidada por meio da “mobilidade verde”, ou seja, os transportes devem ser feitos, preferencialmente, a pé, de bicicleta ou de transporte público, visto que esses meios de locomoção causam menos impacto ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos naturais e diminuem o nível de ruídos na cidade. Por outro lado, para planejar uma cidade saudável, é necessário que o costume de caminhar e pedalar façam parte do cotidiano, pois grande parte dos problemas de saúde das pessoas são provenientes do sedentarismo, uma vez que a população se acostumou com o uso de veículos fazendo o transporte porta a porta. Em suma, a crescente atenção aos fatores humanos no planejamento urbano reflete uma demanda única e forte

por uma melhor qualidade de vida urbana. Existe uma ligação direta entre a melhoria do espaço urbano e a visão de uma cidade viva, sustentável, segura e saudável.

Baseado no livro “New City Life”, escrito pelos urbanistas Jan Gehl, Sai Karnaes e Lars Gemzoe (2006), que mostra uma visão geral da história urbana, Baratto (2013) enumera os doze critérios que permitem determinar se um lugar é considerado um bom espaço público ou não:

1. Proteção contra o tráfego – a cidade deve proporcionar segurança aos pedestres para que possam andar na rua sem motivos para temer o tráfego de veículos;
2. Segurança nos espaços públicos – é importante uma boa iluminação para que as pessoas possam circular e ter a possibilidade de realizar atividades tanto diurnas, quanto noturnas nos espaços públicos;
3. Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis – os espaços públicos devem incluir abrigos do vento, chuva e sol para evitar os usuários de terem experiências desagradáveis. Além disso, deve-se considerar a implantação de áreas verdes, pois aliviam o calor, a poluição e os ruídos;
4. Espaços para caminhar – os espaços públicos devem apresentar características que atraiam os usuários como fachadas interessantes, ausência de obstáculos, superfícies irregulares e acessibilidade a todos;
5. Espaços de permanência – os espaços públicos devem ser agradáveis para que os usuários possam permanecer por certo tempo para contemplar as fachadas e paisagens ao redor;
6. Ter onde sentar – é preciso ter mobiliário urbano suficiente de acordo com as atrações do lugar, para não apenas organizar a circulação de pedestres, mas também para que se determinem as funções dos lugares. Como resultado disto, é possível destinar locais de descanso, leitura, lazer etc;
7. Possibilidade de observar – embora nem sempre os espaços públicos sejam ao ar livre, deve-se garantir visuais para que as pessoas possam contemplar as vistas e paisagens da cidade.
8. Oportunidade de conversar – os espaços públicos devem possuir mobiliário urbano que convide à interação entre as pessoas e que não estejam próximos a áreas com ruídos desagradáveis, como motores de veículos;
9. Local para se exercitar – para incentivar um estilo de vida mais saudável, os locais públicos devem garantir equipamentos para prática de esportes, entretenimento e atividades na rua de dia, de noite, no inverno e no verão;
10. Escala humana – a infraestrutura dos espaços públicos deve estar em escala humana, levando em conta a perspectiva dos olhos das pessoas;
11. Possibilidade de aproveitar o clima – criar locais públicos que possam ser utilizados em todas as estações do ano, ou seja, que tenham relação com o clima e a topografia da cidade;

12. Boa experiência sensorial – as pessoas devem ter acesso a boas experiências sensoriais por meio do contato com a natureza através de árvores, plantas, cursos d'água, presença de animais, mobiliário urbano feito com bons materiais, design e acabamentos de qualidade.

Segundo Baratto (2013), o elemento de mais destaque na publicação é a evolução que a qualidade dos espaços públicos vem alcançando nos últimos tempos, uma vez que, se antes possuía um papel secundário no planejamento, hoje esses espaços são vitais para o desenvolvimento urbano e sua integração com a população.

Capítulo II – Referências de Projetos de Intervenções Urbanas

2.1. O PROJETO RIO CIDADE

O projeto Rio Cidade foi um exemplo de projeto urbanístico executado que rendeu resultados positivos. Elaborado entre os anos 1993 e 2000 na cidade do Rio de Janeiro, fez parte de um programa da Prefeitura para revitalizar áreas comerciais e centros de bairros, além de resgatar a imagem da cidade em escala nacional e internacional através de estratégias de desenho urbano. O projeto buscou melhorias sociais e funcionais e, em especial, a requalificação de áreas públicas. Executado em duas fases, correspondentes a duas administrações municipais, foi importante pelos resultados e também pelo valor de ter sido a maior conjunto de intervenções de desenho urbano no Rio de Janeiro desde as obras de embelezamento e saneamento de Pereira Passos no século XX (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 2. Perspectiva do estudo preliminar de 1994, mostra a praça Agripino Grieco, o desenho do piso, as áreas de pedestre e a nova passarela



Fonte: DEL RIO, 2000¹

O Rio Cidade enfrentou o redesenho de circulação viária, paisagismo, arborização, áreas e vias públicas, sinalização, mobiliário urbano e iluminação pública, embora, os grandes problemas

¹ DEL RIO, VICENTE. 2000. Requalificação Urbanística e Recuperação da Imagem da Cidade. O Projeto Rio Cidade para os Bairros do Méier e do Leblon, Rio de Janeiro. São Paulo, p. 09.

enfrentados e os efeitos foram notáveis. Na época em que o projeto Rio Cidade foi concluído, em 2001, a estimativa era de sessenta áreas de intervenção em diversas áreas da cidade. Apesar do projeto ter sido extinto, suas intervenções perduraram e abriram debates sobre a cidade como jamais tinha acontecido e fizeram as administrações posteriores repensarem sobre os aspectos urbanos que afetam o dia a dia da população e da imagem da cidade e influenciando outras cidades no Brasil (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

É importante conhecer os principais resultados sobre a cidade e as lições aprendidas. O Rio Cidade foi construído com inúmeras dificuldades e problemas urbanos como resultado de indefinições políticas, cuja estruturação espacial favoreceu o Centro e alguns poucos bairros, enquanto a cidade estava estratificada, a especulação imobiliária crescia e os conflitos se intensificavam a partir do código de obras e do zoneamento de 1976, quando o poder executivo municipal mudava constantemente o controle da ocupação e uso do solo por decreto, em favor dos próprios interesses. A crise econômica dos anos 1980 colaborou para a crise urbana e social que assolou a cidade, que se somava à falta de interesse da administração pública na garantia da qualidade de vida da população ou pela soluções de problemas sociais, físicos e ambientais. Ou seja, a imagem do Rio de Janeiro estava muito negativa, dentro e fora do país (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

O resgate do regime democrático e as eleições para a prefeitura em 1993 alteraram o cenário, favorecendo mudanças no traçado urbano que estariam por vir. O prefeito da época, César Maia, entendeu a necessidade dessas mudanças sociais e econômicas e convidou o arquiteto Luiz Paulo Conde para ser o secretário de Urbanismo que, nos anos subsequentes iria criar os projetos Rio Cidade e Favela-Bairro. Influenciados pelo planejamento estratégico de Barcelona, com um grande apoio do setor privado e com assessoria de uma equipe de Barcelona, o prefeito deu início ao processo de elaboração do primeiro Plano Estratégico da cidade, entre profissionais, técnicos e representantes da sociedade, além de entrevistas junto à sociedade organizada. Embora houvesse críticas, o Plano Estratégico foi aprovado pelo Conselho da Cidade em 1996, ajudando a superar a imagem da cidade estratificada de anos anteriores, através de sete estratégias, cada uma com objetivos específicos, ligadas à 161 projetos relacionados aos setores públicos – municipal, estadual e federal – 12% a privados e 23% a parcerias (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

O projeto Rio Cidade pertencia a “Estratégia 2: Rio Acolhedor”, que objetivava a melhoria da relação entre a população e o meio ambiente, dos espaços públicos e a qualificação e fortalecimento da vida nos bairros. Além desse, também destaca-se o Projeto Corredor Cultural pertencente à “Estratégia 4: Rio Integrado”, objetivando a evolução de novas centralidades e a revitalização do Centro, onde encontrava-se o Favela-Bairro, destinadas às comunidades faveladas através da urbanização, infraestrutura, eliminação de riscos ambientais, melhoria dos serviços, equipamentos e programas de geração de renda. O plano estratégico procurou a participação da comunidade, incluindo a sociedade

civil organizada e o cidadão comum, valorizando os valores culturais das distintas regiões da cidade, aspectos encontrados no Projeto Rio Cidade (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 3. Limites e subáreas do Projeto Corredor Cultural. (1) Saara, (2) Largo de São Francisco, (3) Praça XV e (4) Lapa



Fonte: Slideshare²

Em relação as bases do projeto prefeitura conseguiu inovar em vários pontos. Em um primeiro momento foram adotados projetos urbanos pontuais e sem base em um planejamento em maior escala. O ponto seguinte foi o reforço de vários núcleos da cidade e a complexidade da sua malha urbana, atribuindo privilégios aos corredores de transporte comerciais, consolidar a identidade dos bairros e investir na autoestima dos bairros. O terceiro foi o incentivo à coordenação de diferentes ações setoriais de uma mesma área, incluindo a infraestrutura. O aspecto seguinte, a fim de criar ideias, soluções e desenvolvimento dos projetos, o poder municipal contratou várias equipes de projeto simultaneamente através de concursos, cujo o então secretário e arquiteto Luiz Paulo Conde, inspirado no exemplo espanhol em Barcelona, acreditava que os arquitetos deveriam ser privilegiados, pois seriam os mais competentes para projetar a cidade. O edital do concurso não solicitou propostas projetuais e sim metodologias para intervenção urbanística, em que as equipes poderiam usar como exemplo, ou não, as áreas de projeto indicadas pela prefeitura. Além disso, as equipes deveriam ser multidisciplinares contando com designer, paisagista, especialista em tráfego e liderada por um arquiteto urbanista (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

O concurso selecionou na primeira fase 17 equipes (para 17 intervenções) em outubro de 1993, enquanto na segunda fase, em julho de 1997, foram selecionadas 19 equipes (para 22 intervenções). As equipes estavam sob a supervisão do IPP – Instituto Pereira Passos, que decidiu o valor dos contratos e onde cada equipe deveria trabalhar. Houve projetos que não tinham sido englobados no

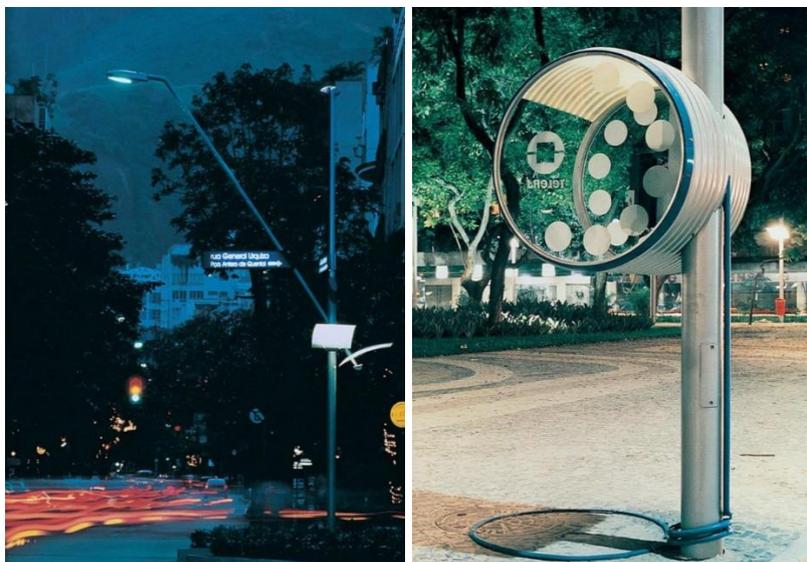
² Disponível em: <https://pt.slideshare.net/valimjulia/preservao-e-revitalizacao-no-centro-do-rio-de-janeiro>; Acesso em Julho 2021

objeto do concurso e, posteriormente foram incorporadas mais áreas no programa por meio de projetos escolhidos em concurso. Em 2000, no final da gestão da prefeitura, além dos projetos oficiais pelo Rio Cidade, totalizavam 60 projetos de requalificação urbana para todo município (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Os problemas gerais enfrentados nos “centros de bairros” eram os corredores e sistema viário confuso, passeios desconfortáveis e precários, falta de árvores e de mobiliário urbano, invasões, ambulantes e poluição visual. As equipes deveriam trabalhar essas temáticas e seus projetos competentes para recuperar as áreas públicas, com objetivos objetivos comuns: (A) melhorar a segurança, o conforto e as condições estéticas para os pedestres, requalificando os espaços públicos, o mobiliário, a arborização e a sinalização, (B) melhorar o tráfego, estacionamentos, carga e descarga e paradas de ônibus, (C) integrar as soluções projetuais. As intervenções também incluíam serviços de infraestrutura básica (drenagem e esgotos), eliminação da fiação nos postes de energia em favor das instalações subterrâneas e coibição do comercio ambulante. Algumas equipes sugeriram outras sugestões como mudança na rota e terminais viários e tombamentos de imóveis históricos, algumas sendo acatadas pela prefeitura (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Três anos após o primeiro concurso, em 1996, 15 projetos da primeira fase já haviam sido executados, totalizando 220 milhões de dólares (na época), sendo 60% destinado a obras de infraestrutura. Até o ano 2000, 35 projetos das duas fases do Rio Cidade foram implantados total ou parcialmente, mas o restante não saiu do papel. Os projetos Rio Cidade Méier e o Rio Cidade Leblon, tinham uma política de ação de curto prazo que buscavam melhorias qualitativas para a população e que deram certo, cujas as realidades de ambas são completamente opostas, mas que vale a análise (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 4. À direita, poste com design diferenciado, integrando sinalização e iluminação de pedestres e de veículos e à esquerda, novos mobiliários urbanos instalados no Leblon



Fonte: Galeria da Arquitetura³

Figura 5. Projeto inovador e funcional em uma das esquinas do Leblon



Fonte: Galeria da Arquitetura⁴

³ Disponível em:

<https://www.galeriadaarquitetura.com.br/slideshow/newslideshow.aspx?idproject=729&index=3>; Acesso em Julho/2021

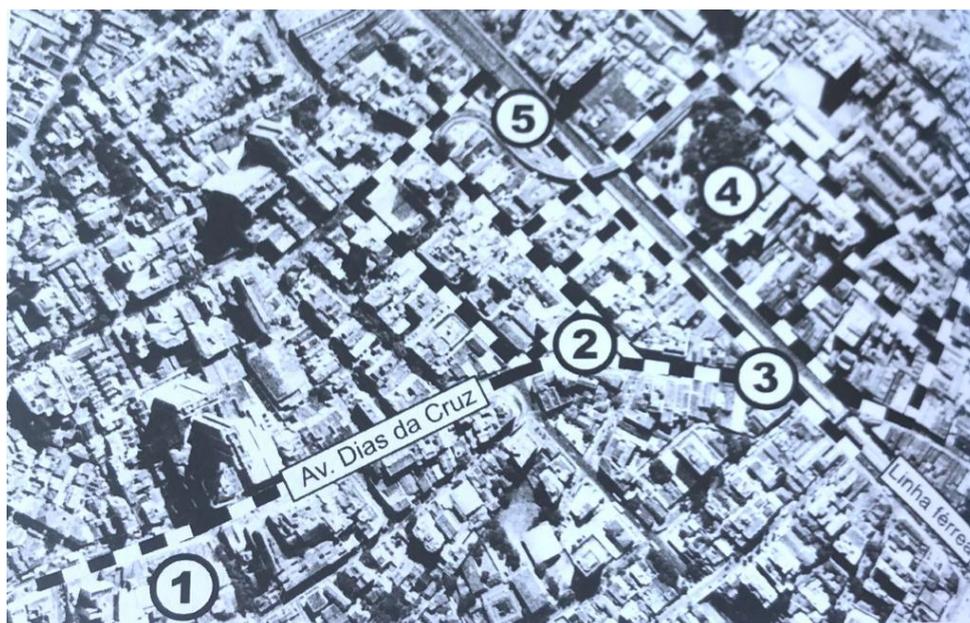
⁴ Disponível em:

<https://www.galeriadaarquitetura.com.br/slideshow/newslideshow.aspx?idproject=729&index=3>; Acesso em Julho/2021

2.2. PROJETO RIO CIDADE MÉIER: MAIS FUNCIONALIDADE E CONFORTO

A menos de dez quilômetros do centro da cidade está localizado o bairro do Méier, área onde foi um grande laranjal pertencente à família Meyer, migrados da Alemanha no século XX. A queda do preço da laranja, as pressões para a expansão urbanística e aproveitando a estação de trem em suas terras, a área começou a ser loteada sem nenhum tipo de planejamento. Em 1950, o bairro do Méier já era um dos bairros mais importantes da zona norte da cidade para as classes média e média-baixa e que apresentava forte tendência comercial, sendo que até hoje milhares de pessoas passam pelo Méier diariamente, tornando-a uma das áreas comerciais e de serviços mais ativas do Rio (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 6. O centro do Méier e os limites do projeto: (1) Shopping Center Méier; (2) Praça Agripino Grieco; (3) Largo do Méier; (4) Hospital Municipal e Parque Jardim do Méier; (5) Terminal viário



Fonte: Vicente; Siembieda, 2013

Figura 7. Imagem aérea do centro do Méier atualmente



Fonte: Google Maps Editado, 2021

O rápido desenvolvimento do bairro juntamente com a falta de planejamento, descaso do poder público e carência de controle urbano, somados à características físicas como descontinuidade da malha urbana gerado pela topografia, parcelamento irregular e barreira gerada pela ferrovia, resultou uma ocupação desenfreada, condições ambientais e funcionais precárias, perda da identidade, má conservação dos espaços públicos, excesso de linhas viárias, tráfego desordenado, estacionamentos irregulares e aumento no número de ambulantes nos passeios (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Em dezembro de 1993, o Projeto Rio Cidade requalificou 5,27 hectares do Méier nos dois lados da linha ferroviária, com foco na Rua Dias da Cruz, via de grande fluxo de veículos e pedestres decorrentes da concentração de comércio e serviços na região, marcados pela presença de prédios de oito pavimentos com uso misto lado a lado. As quatro faixas existentes na Dias da Cruz não davam conta do imenso fluxo de veículos particulares, 45 linhas de ônibus e pedestres, além do traçado da via apresentar largura variável, estacionamento irregular, falta de baias para parada de ônibus, cruzamentos complicados e retornos proibidos, circulação de pessoas entre veículos e ambulantes, que tumultuavam as calçadas mal conservadas, sem arborização, mobiliário urbano ou sinalização. A importância da rua foi marcada pelo cinema Imperador nos anos 1950, com capacidade para duas mil pessoas, sendo posteriormente transformado numa casa de *shows* e após 16 anos sem uso, em 2012, o Imperador foi reinaugurado como o Centro Cultural João Nogueira (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 8. Trânsito caótico de veículos e pedestres na Rua Dias da Cruz



Fonte: Vitruvius, 2020⁵

Figura 9. Rua Dias da Cruz, após o projeto, em 2021



Fonte: Diário do Rio⁶

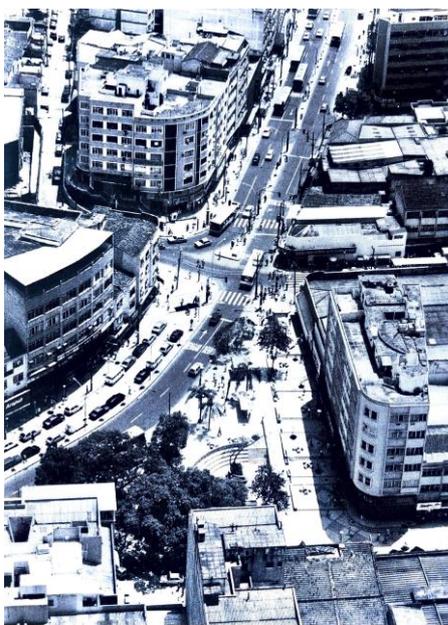
Além dos diagnósticos urbanísticos tradicionais, a metodologia adotada para o projeto considerou a evolução e a configuração morfológica existente; levantamentos visuais, comportamentais e cognitivos; o comportamento dos pedestres e a apropriação do espaço público, incluindo os ambulantes. A partir disso, foram identificadas cinco metas conceituais

⁵ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.065/1959>; Acesso em Julho/2021

⁶ Disponível em: <https://diariodorio.com/ruas-do-rio-que-foi-dias-da-cruz/>; Acesso em Julho/2021

para o projeto: conforto/segurança, imagem/identidade, variedade, continuidade físico/espacial e funcional. A reabilitação da Rua Dias da Cruz foi prioritária no projeto, o que resultou em passeios maiores com arborização, balizas de iluminação, baias para ônibus, táxis e carga/descarga, maior conforto para os pedestres e veículos através de um novo desenho através de vias de rolamento constante, com a colocação de um canteiro central com palmeiras dividindo as vias, além da extinção de estacionamentos por toda a via e mudanças nas rotas de algumas linhas viárias. O planejamento atentou-se para as pessoas com necessidades especiais com utilização de pavimentação lisa, pisos táteis, rampas, passeios alargados sem barreiras físicas, de mobiliário urbano adequado etc. Após o projeto, a via ficou fechada aos domingos e feriados, permitindo apenas o tráfego de pedestres, transformando-a em área de lazer (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 10. Rua Dias da Cruz e Praça Agripino Grieco após a reabilitação



Fonte: Vicente; Siembieda, 2013

O projeto permitiu a implementação de *pocket parks* quando na reorganização das calçadas e espaços públicos, que receberam paisagismo, pavimentação diferenciada, mobiliário como bancos e mesas e previsão de quiosques de flores e alimentação. O maior *pocket park* do bairro foi construído na sobra do terreno onde tem a rampa de acesso ao viaduto que passa pela linha férrea, com *playground* e pista de *skate*, muito utilizado pelos jovens. Outro conhecido *pocket park* foi construído na entrada da Rua Dias da Cruz como um portal para os transeuntes que chegam pelo Centro da cidade, com placas de fibra de vidro em verde e azul com a palavra Méier. Cercando o portal, uma estrutura de malha de metal esconde os projetores de luz que iluminam

repuxos de água, marcando a entrada do Méier e transformando em área de lazer para as crianças (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 11. Monumento localizado no Largo do Méier, com repuxos de água, marca a entrada do bairro



Fonte: Vicente; Siembieda, 2013

Figura 12. Monumento do Méier em 2012



Fonte: Literatura e Rio de Janeiro⁷

⁷ Disponível em: <http://literaturaeriodedejaneiro.blogspot.com/2012/10/meier-o-melhor-lugar-do-mundo-e-aqui.html>; Acesso em Julho/2021

A praça Agripino Grieco, localizada na mesma rua foi redesenhada e expandiu, graças a reorganização dos pontos de ônibus, à inclusão de pisos com pedras portuguesas, arborização, mobiliário urbano como mesas para jogos, *playground* e área para quiosques. Três quarteirões à frente – em que um único edifício possuía estacionamento – foram modificados em áreas para transeuntes com soluções de moderação do tráfego, passeios maiores, vagas para estacionamento ao longo da via e *pocket park*, que estimulou a reforma de restaurantes e bares existentes, além de novos estabelecimentos comerciais, que animam os passeios alargados com mesas e cadeiras (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 13. Vista da Praça Agripino Grieco requalificada e a área para pedestres em seu entorno. Na parte superior aparece o prédio de uso misto, de que o projeto utilizou para conectar a praça com a passarela sobre a linha de trem.



Fonte: Vicente; Siembieda, 2013

Figura 14. Praça Agripino Grieco após o projeto

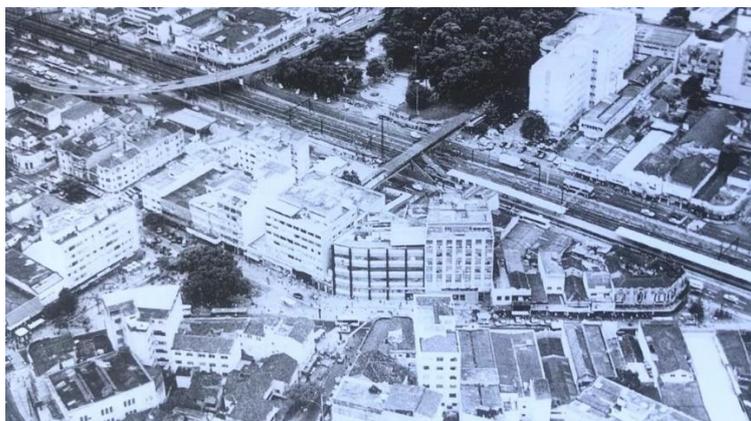


Fonte: Torre do Méier⁸

A nova área para pedestres e a praça foram fortalecidas pela construção de uma passarela sobre a linha férrea, através da área comercial de um prédio de uso misto vizinho à praça. Um edifício abandonado do lado oposto a esse prédio deu lugar a uma praça para receber a rampa da passarela sobre a linha de trem (antes não existia rampa desse lado), agora localizada ao lado da avenida. A passarela possui uma cobertura de fibra de vidro colorida e iluminação, tornando-se um marco para os caminhantes. Tal ligação criou uma continuidade espacial entre ambos os lados do Méier, melhorando o fluxo de pessoas entre o terminal de ônibus, a Rua Dias da Cruz e a estação de trem. Isso amplificou o uso da praça Agripino Grieco, com espaço para pedestres, revigorando o comércio local. A pavimentação dos espaços públicos e dos passeios, em placas de concreto intercaladas com pedras portuguesas coloridas, seguiu uma padronagem geométrica, influenciada na cultura multicolorida dos subúrbios do Rio de Janeiro, que criou a identidade do lugar e fortificou a fluidez espacial entre ambos os lados da ferrovia. O projeto original previa a organização das barracas de ambulantes em algumas áreas da calçada, onde haveria seu número da inscrição desenhado no chão, marcando o espaço mas, a prefeitura proibiu o comércio e ambulantes da região. Entretanto, os ambulantes retornaram instalando-se de modo desorganizado ao longo das calçadas (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

⁸ Disponível em: <https://www.torredomeier.com.br/psicologos-se-reunem-na-praca-agripino-grieco-para-falar-sobre-saude-mental/>; Acesso em Julho/2021

Figura 15. Vista de parte do Rio Cidade Méier, mostrando a Praça Agripino Grieco, a passarela para pedestres sobre a linha férrea, a rampa de acesso e o Largo Méier no canto inferior direito.



Fonte: Del Rio; Siembieda, 2013

Figura 16. Praça Agripino Grieco à direita da foto, ao fundo a passarela de pedestres sobre a linha férrea



Fonte: Google Maps, 2011

Outro conceito interessante foram as ilhas de serviço distribuídos por toda a área, que são abrigos de cobertura simples de chapa de aço, com telefones públicos, caixa de correios e coleta, cestos de lixo, mapas do entorno com indicativos e seus principais equipamentos e linhas de transporte público. Os abrigos são fáceis de identificar, seguros e confortáveis e possuem algumas adaptações quando adotados para pontos de ônibus, de táxi e no terminal viário (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Em relação ao mobiliário urbano foi definida soluções simples, de fácil manutenção e baixo custo, que garantisse segurança, funcionalidade e acesso. sendo escolhido modelos que estavam em uso pelas concessionárias de serviços, com atualizações para melhorá-los. Essa ideia foi completamente diferente da utilizada em outros projetos do Rio Cidade, onde as equipes

desenharam mobiliários exclusivos, de alto custo e de manutenção, como foi o caso do projeto Rio Leblon (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Por fim, um sistema de comunicação visual foi implantado em toda área de intervenção, incluindo logotipo criado para o bairro nas cores verde, laranja e azul em todo mobiliário, totens verticais com o nome das ruas e painéis com *backlight*. Os postes com sinalização foram cobertos com placas metálicas, semelhante aos totens, e painéis com *backlight* posicionados para fácil visualização pelos motoristas. (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

A construção começou em dezembro de 1995 e inaugurada em setembro de 1996, sendo que o projeto ao norte da linha férrea, no lado oposto à área comercial, só foi executado em 2003. A primeira etapa abarcou 26 km² de vias pavimentadas, 25 km² de calçadas, 460 novas árvores, 19 pontos de ônibus, 359 postes de iluminação pública, 206 coletores de lixo e 1,4 km de galerias pluviais. Ademais, como em outras regiões do Rio Cidade, as fiações aéreas de energia elétrica e telefônica foram embutidas numa rede subterrânea, em uma incontestável limpeza visual. O projeto foi aceito pelos moradores e frequentadores do bairro, acendendo uma aparência positiva para o Méier, transformando as calçadas e espaços públicos mais convidativos e mais utilizados, melhorando o fluxo, a circulação e os conflitos de pedestres e veículos, reforçando a conexão entre ambos os lados da linha de trem e valorizando os pontos comerciais, estimulando os investimentos privados (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

2.3. PROJETO RIO CIDADE LEBLON: INTERVENÇÃO ESTÉTICA E PAISAGÍSTICA

O bairro do Leblon está localizado na Zona Sul do Rio de Janeiro, alongando-se do canal que o divide o bairro de Ipanema até o conhecido Morro Dois Irmãos, que era conhecida como Campo do Leblon e foi aterrada e loteada para construção de residências a partir de 1919, cujo seu crescimento ocorreu quando Copacabana perdeu seu destaque nos anos 1960, e o conceito de morar próximo ao mar foi valorizado. Desde 1980 o Leblon é um dos bairros residenciais com maior poder aquisitivo da cidade, com grandes áreas verdes, praças e ruas bem cuidadas e cheias de árvores, alta qualidade ambiental e ativa vida social (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Os edifícios comerciais e de serviços do Leblon, geralmente com 12 pavimentos, localizam-se ao longo da via principal do bairro, a Avenida Ataulfo de Paiva, considerada um “centro de bairro” pelo zoneamento municipal. Tal avenida tem dois quilômetros de extensão, está a duas

quadras da praia e é ligada a principal avenida do bairro de Ipanema e essa, à principal avenida de Copacabana, sendo assim, a principal via de ligação com o Centro da cidade. Por isso, há excessiva movimentação de veículos, linhas de ônibus, comércio, serviços e estacionamentos ao longo da avenida, sendo os usos mais relevantes agências bancárias, pequenas galerias e shoppings centers, restaurantes, cinema Leblon, colégios, igreja e a Praça Antero de Quental. Na área oeste do bairro, encontra-se a parte boêmia do Leblon, conhecida como Baixo Leblon, com inúmeros cafés, restaurantes e bares (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 17. Vista aérea mostrando os limites do projeto Rio Cidade Leblon e suas principais áreas: (1) Baixo Leblon; (2) Praça Antero de Quental.



Fonte: Del Rio; Siembieda, 2013

Levando em consideração a topografia do Rio de Janeiro e a maioria dos projetos Rio Cidade, o trabalho agrupou-se na avenida principal, atingindo 6,4 hectares de projeto. De maneira distinta ao projeto Rio Cidade Méier, que trabalhou com uma área caótica e abandonada do subúrbio, neste a equipe elevou a qualidade ambiental a níveis ainda mais altos, apresentando um projeto de cuidado estético, soluções rebuscadas, paisagismo bem elaborado e elevado grau de detalhamento. Os objetivos do projeto eram valorizar a tendência comercial e forte uso dos espaços públicos encontrados no bairro, especialmente no tocante ao conforto dos pedestres (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 18. As calçadas com os desenhos geométricos em pedras portuguesas, bancos jardins e iluminação especial para os transeuntes



Fonte: Del Rio; Siembieda, 2013

A Avenida principal foi redesenhada e todas as calçadas foram ampliadas, recebendo assentos, jardineiras e mosaicos em pedras portuguesas pretas, vermelhas e brancas, seguindo uma geometria curvilínea seguindo o estilo da cidade. Os estacionamentos, pontos de carga/descarga e de ônibus funcionam através de baias, nas esquinas foram desenhadas curvas mais suaves, rampas são encontradas ao longo da avenida, facilitando a travessia de pessoas com dificuldade de locomoção, e os pisos táteis são protegidos dos carros por esferas de metal (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 19. As faixas de pedestres têm postes elegantes que integram a iluminação para as pessoas e os veículos com sinalização e nomes das ruas nos cruzamentos



Fonte: Del Rio; Siembieda, 2013

Três áreas receberam maior atenção dos arquitetos: a área boêmia do Baixo Leblon, foi proposto o acesso somente à pedestres de uma das vias para incentivar o uso comunitário e a ampliação dos espaços para mesas e cadeiras dos restaurantes e bare, mas a ideia foi excluída pela resistência dos comerciantes que se opuseram à suspensão da passagem de carros na via. Na extremidade leste do projeto, no encontro das avenidas Afrânio de Melo Franco e Ataulfo de Paiva, foi modificada a geometria das quatro esquinas anteriormente 45° muito encontrada em Barcelona para o ângulo reto de 90°, resultando em um pocket park em cada esquina, com grandes jardineiras e vasta arborização, bancos, quiosques de jornais e flores (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013). A terceira foi a região da tradicional Praça Antero de Quental, que se estende por um quarteirão ao longo da via, um espaço de lazer muito frequentado no bairro, equipado e arborizado, com pontos de táxis e ônibus. O projeto soube aproveitar e potencializou os pontos positivos encontrados na praça, remodelando e mantendo usos existentes e melhorando mobiliários e equipamentos. O nível da praça foi suspenso em relação ao meio-fio para maior proteção das pessoas do forte tráfego de veículos, foi criado playground amparado por jardineiras de pedra, pontos de ônibus e táxis, mesas e banco sob a copa das árvores, além de postes mais baixos e iluminação adequada (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

O programa Rio Cidade Leblon se destaca em relação aos demais projetos por suas soluções atrativas e inovadoras que vão do paisagismo à pavimentação das calçadas, e o design diferenciado do mobiliário urbano que receberam vários prêmios. Além disso, empenho nos detalhes, os meios-fios em cinza claro, as rampas de pedestres com o mesmo material, as faixas de pisos táteis para deficientes visuais indicando barreiras e locais de travessia trazem mais segurança e conforto para os frequentadores do Leblon. Os postes de iluminação pública trazem iluminação distinta para pessoas e carros, e uma placa difusora entrega luz indireta e adequada sobre os passeios – soluções encontradas em cidades da Europa, como Barcelona. Nas esquinas são encontrados quatro postes com sinalização direcional (nome das ruas, vias de direção, número das edificações e CEP) e semafórica, transmitindo uma luz mais intensa, garantindo assim, maior segurança nos cruzamentos das ruas. Os pontos de ônibus têm um design diferenciado seguindo o conceito dos postes, com um apoio central que sustenta os bancos e a cobertura em chapa de aço e policarbonato (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Figura 20. Ponto de ônibus com cobertura em chapa de aço perfurada, bancos, painel informativo e caixa coletora



Fonte: Del Rio; Siembieda, 2013

A construção foi iniciada em fevereiro e finalizada em dezembro de 1996, totalizando 11 milhões de dólares (valores da época). Houve pavimentação de 25 km² de vias e reforma de 27 km² de calçadas, 467 postes de iluminação, 561 novas árvores, 8 pontos de ônibus, colocação de 0.7 km de galerias pluvias, e 121 coletores de lixo. O resultado foi positivo, pois a equipe soube melhorar um bairro já favorecido, a partir de soluções criativas de paisagismo e design. O projeto agradou os comerciantes, frequentadores e moradores, tornando-se uma referência no desenho urbano da cidade e quase 20 anos depois do lançamento do projeto, os resultados podem ser avaliados com nitidez. Com base nos objetivos e na metodologia apresentada, nota-se um trabalho inovador, que serviu de laboratório para intervenções posteriores ao projeto no contexto nacional e internacional. O projeto possibilitou ações rápidas e pontuais de curto e médio prazos, que mudaram a imagem da cidade, possibilitando melhorias com efeitos sociais e econômicos (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

2.4. Considerações sobre as experiências do Rio Cidade

O Rio Cidade derivou-se de um conjunto de ações decorrentes de uma política urbana específica idealizada pelo poder municipal em parceria com equipes de profissionais multidisciplinares. Naquele tempo, a prefeitura recebeu inúmeras críticas por serem projetos localizados, sem planejamento de integração maior, sendo algumas áreas pertencentes a bairros nobres dentro das necessidades que a cidade passava, sendo então acusado de maquiagem para investir em trabalhos superficiais, sem solucionar de forma mais profunda questões sobre infraestrutura, segurança e circulação a longo prazo. O poder municipal rebateu afirmando que o processo convencional de planejamento levaria um tempo excessivo, diante da situação urgente dos espaços públicos cariocas e que embora os espaços comerciais mais significativos dos bairros não sofressem alteração estrutural significativa (com exceção da alteração na circulação viária do Méier, por exemplo), o projeto levaria conforto e segurança de pessoas e veículos, além de causar a modernização na infraestrutura como as redes de drenagem e iluminação (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Todo o processo serviu como aprendizado, principalmente se considerar as metodologias aplicadas. Em primeiro lugar, ao selecionar as equipes através de concursos, expôs o Rio Cidade para inovação de ideias, mas também a prefeitura se arriscou com a contratação de equipes inexperientes, o que se refletiu nos esforços para gerenciar os projetos e a qualidade das soluções apresentadas. Em segundo lugar, o tempo para diagnóstico e estudo preliminar - de três meses em média - arriscou soluções ineficazes, seja por falta de compreensão dos fenômenos urbanos e da complexidade dos problemas, seja por falta de compromisso com o cronograma. Nesse contexto, a prefeitura aprendeu a gerenciar simultaneamente as diversas equipes e empreiteiras contratadas para a execução, além de aprender a avaliar e responder com agilidade às propostas e a definir com nitidez os objetivos de um projeto urbanístico, sem comprometer a criatividade das propostas (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

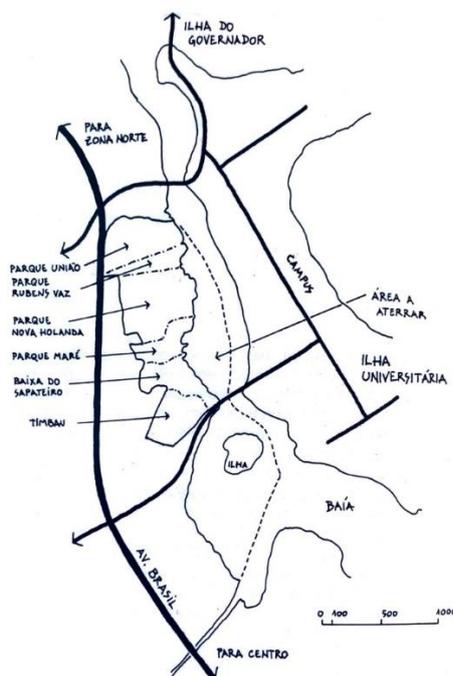
De forma geral, o Rio Cidade foi um projeto urbanístico com resultados positivos apesar da sua grande proporção, das metodologias inovadoras e outros pontos negativos mencionados previamente. Foi bem sucedido em relação ao Plano Estratégico na busca pela mudança da imagem da cidade e na qualificação das áreas comerciais e públicas nos centros dos bairros trabalhados, em especial, se for considerada a carência urbanística do Rio de Janeiro. Três aspectos específicos devem ser destacados: o primeiro, a valorização das áreas públicas na vida dos habitantes como espaço de socialização e lazer, principalmente em bairros populares em que esses espaços públicos de qualidade são exceção; o segundo, os corredores de comércio nas avenidas como papel estruturador da imagem local, sua funcionalidade e interação social para a comunidade, fazendo os próprios comerciantes investirem em melhorias para os seus estabelecimentos; e, o terceiro e último, o reconhecimento da importância de um plano urbanístico de qualidade para a reconstrução dos espaços, para a imagem local e para trazer investimentos privados (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Neste sentido, o Projeto estimulou uma tendência de projetos urbanísticos junto ao município e à comunidade local, enfatizando as pessoas a participarem das soluções com opiniões nos projetos do próprio bairro, inclusive tornando-as mais conscientes do seu papel na qualidade das áreas públicas e na geração de uma cidade mais humana para o convívio social (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

2.5. DESENHO URBANO NA FAVELA DA MARÉ – RIO DE JANEIRO

A área da favela da Maré, localizada às margens da Baía de Guanabara, entre a Cidade Universitária e a Ilha do Governador, representa na junção de seis assentamentos categorizados como favelas. Exibindo diferentes maneiras de consolidação e infraestrutura em que cada uma possui características próprias que apresentam grande senso de identidade a suas comunidades. Sendo uma das maiores favelas do Rio de Janeiro, sua população era de aproximadamente 66 mil pessoas em uma área de 81 hectares. Um alto número de habitações, estimado em cerca de 1200 nós, normalmente as mais recentes eram construídas sobre palafitas e sujeitas a alteração da maré, (por isso o nome do assentamento). Havia cerca de 12 mil unidades habitacionais na Maré, abrigando em torno de 17.067 famílias, onde mais de 98% colaboraram com as entrevistas cadastrais (DEL RIO, 1990).

Figura 21. Localização da favela da Maré, 1979, mostrando a área que viria a ser aterrada



Fonte: Del Rio, 1990.

No ano de 1979, o Ministério do Interior decidiu criar um projeto de recuperação ambiental em uma área às margens da Baía de Guanabara. O Projeto-RIO incluía algumas comunidades, como a favela da Maré, consequentemente escolhendo as que necessitavam de intervenção. Foi decidido pelo então Ministro do Interior da época, Mário Andreazza, que não haveria remoções e os projetos habitacionais adicionaria a participação da população e os mutuários não pagariam prestações maiores do que 10% do salário mínimo. Para tal, o BNH (Banco Nacional da Habitação) alteraria completamente sua política para atuar como agente encarregado do financiamento direto e da execução dos projetos e programas. Simultaneamente ficou decidido promover um aterro hidráulico de uma área de 130 hectares comprometida pelo assoreamento, graças a poluição da baía e ação humana, representando um custo elevado ao BNH, que não poderia repassar para os habitantes, pois os mutuários não teriam condições financeiras de pagar. Tal problema resultou na falência institucional do sistema e o exemplo serviu de lição para confirmar o despreparo do órgão como agente promotor (DEL RIO, 1990).

Figura 22. Cadastro físico da Maré em 1980



Fonte: Del Rio, 1990.

A favela da Maré está a apenas 10 km do centro da cidade, pela extensão na Av. Brasil, bem provida de transporte público e dentro de uma região com infraestrutura. As regiões mais consolidadas do assentamento já estariam integradas ao entorno, quase que unicamente ocupado pelos serviços de médio porte, comércio, pequenas fábricas e pelo quartel do exército. A população encontraria na região a maioria dos serviços para sobreviver. Porém, como era esperado, as condições sanitárias eram as piores, pois muito embora 70% das residências recebessem água encanada, não havia esgotamento sanitário, nem drenagem, que se intensificavam pela falta da coleta de lixo, poluição das águas e pelo acúmulo de dejetos, impactos ainda piores pelas alterações da maré sob as casas palafitadas. As situações das moradias eram deploráveis. As condições de insalubridade eram presentes na vida dos habitantes, principalmente para os mais jovens, que sofriam ataques de ratos e os afogamentos (DEL RIO, 1990).

Figura 23. Vista de cima das palafitas na favela da Maré



Fonte: Del Rio, 1990.

Figura 24. Acessos às palafitas em 1980, onde seriam aterrados com entulhos numa fase seguinte.



Fonte: Del Rio, 1990.

Segundo estudos, a ocupação se iniciou nos anos 30 no Morro do Timbau. No início dos anos 60 foram construídos centros de triagem com habitações temporárias de madeira e em fila para a população removida de favelas da Zona Sul. Essas casas transformaram-se em permanentes e anexou a áreas faveladas ao longo das margens da baía. Logo a área estaria ocupada com 45% de habitações em alvenaria. A densidade populacional bruta variava entre 378 habitantes por hectare na região do Timbau, até os 1600 habitantes por hectare no assentamento da Maré, com a maioria das casas de um ou dois pavimentos e espaços livres coletivos, exceto as áreas de acesso que quase não existiam. O comércio interno na Maré era variado e bastante movimentado, resultando em mais de mil

estabelecimentos comerciais. Poderíamos encontrar feiras livres e um vasto setor comercial no centro do assentamento com penetração vindo da Av. Brasil. A área tinha seu próprio dinamismo interno como uma cidade e seu processo de crescimento era a demonstração de fatores físico-espaciais como reflexo de condições socioeconômicas. O mercado local, por exemplo, oferecia os piores lugares para os recém chegados, a menos que possuíssem dinheiro para negociar com os grupos de poder locais. Foi estimado a demanda local de 3.200 unidades residenciais, calculadas com base no número de famílias excedentes ao total de unidades preexistentes e o total das casas sob palafitas (DEL RIO, 1990).

O poder público deveria ser fornecedor de elementos básicos para o desenvolvimento como escolas e malha viária, pois a autonomia local deve ter garantias do governo em relação aos objetivos e prioridades estabelecidos junto à comunidade. Por causa disso os programas ofertados pelo BNH necessitariam ser variados, incluindo a promoção de residências para aluguel, abrangendo todos os níveis de renda, especialmente a nível de financiamento para compra dos materiais de construção. Tomou-se como objetivo a nível de financiamento que todos os programas utilizassem o menor valor possível de recursos sem retorno, o poder de pagamento dos moradores e a melhor aplicabilidade de sistemas de reprodução de subsídios cruzados internos ao lugar, por exemplo um conjunto de lotes poderiam ser, mais tarde, vendidos no valor de mercado, atraindo níveis mais altos, compreendendo mesclas sociais na área e gerando capital para obras essenciais. Está claro que tal plano requer monitoração das associações locais e dos técnicos responsáveis, tomando cuidado para não gerar ações que supervalorizem os lotes para não afastar aos moradores mais carentes (DEL RIO, 1990).

Outra estratégia seria que as intervenções públicas não interferissem no comércio informal, promovendo apenas atividades formais que complementassem as informais, como cooperativas e até agências bancárias. Obviamente, essas atitudes não deveriam atrapalhar o incentivo das atividades formais fora do limite da comunidade, pois geraria novos empregos. A estratégia de habitação promoveria programas de moradias aos moradores com custo de financiamento proporcionais a capacidade de pagamento. Dependendo de quantos salários mínimos fosse a renda familiar, eles calculariam o valor a ser pago. De certa maneira, o programa PROMORAR incentivou a participação da população e das associações como possibilidade de preferência habitacional de acordo com as necessidades de cada família e sua capacidade de pagamento. Uma garantia seria a implantação de escritórios com funcionários do BNH e prefeitura em cada comunidade assessorando os moradores e associações na construção de suas casas e na administração dos assentamentos (DEL RIO, 1990).

Através do estudo físico-espacial feito nos assentamentos, em que o foco era os dados cadastrais existentes, era importante identificar as lógicas da formação dos padrões e elementos urbanísticos encontrados. Na ausência de informações necessárias sobre a história do assentamento, parte da análise foi concluída por observação *in loco*, entrevistas e fontes indiretas. O resultado dos dados foi

cruzado com as necessidades da população existente e a projetada para as definições finais de simulação projetual. Foram analisadas tipologias na forma não construída, construída, evolução do assentamento e conexão dos elementos. As observações mais significativas serão comentadas a seguir (DEL RIO, 1990).

Quatro temas foram analisados: crescimento das edificações, tipologias, hierarquia dos elementos estruturais e propriedades de ligação dos elementos. Informações relativas aos usos das edificações, gabarito de altura e materiais utilizados foram cruzadas e os dois últimos dados faziam parte dos indicadores do grau de solidificação das unidades. Algumas informações podem ser mencionadas (DEL RIO, 1990):

- a) As tipologias comerciais tendiam a seguir, geralmente, a circulação pública; áreas abertas não pareciam atrativas para tipologias comerciais, mas sim as alterações e descontinuidades das vias;
- b) As áreas para usos comunitários ficavam próximos de outros semelhantes e da disponibilidade de espaço;
- c) A consolidação das casas palafitadas geralmente segue o sentido de crescimento das vias em regiões firmes e a conexão entre as casas encontra-se inicialmente lado a lado para então se conectarem atrás das unidades, criando a estrutura de quarteirão;

Figura 25. O crescimento da favela. Uma estrutura para palafita, uma construção no Timbau e a terceira foto mostra o segundo andar com estrutura para ampliação



Fonte: Del Rio, 1990.

- d) Existem dois tipos de quarteirões: os quadrados e prolongados. Os quadrados são mais complexos e geralmente têm a densidade mais alta e entradas semipúblicas internas. Os quarteirões foram divididos em três níveis: pequeno (15 a 24 unidades e 837m²), médio (25 a 50 e 1.717m²) e grande (51 a 93 e 3.595m²);

Figura 26. A planta mostra a relação público (preto) e privado (branco) e a tipologia de quarteirão no Parque Maré



Fonte: Del Rio, 1990.

- e) O tempo da construção da moradia define a tipologia habitacional, os materiais empregados e o gabarito de altura, sugerindo procedimentos parecidos de consolidação;
- f) Os diferentes usos como o comercial e o comunitário podem ser definidos como estruturantes, pois são organizadores do tecido e causadores de encontros sociais, demonstrando que esses dois aspectos são profundamente dependentes um do outro;
- g) A primazia estrutural das ruas e seu papel na vida social é especialmente uso de seu grau de prosseguimento no tecido e acessibilidade a usos acentuados.

Essa terminologia adotada se refere aos espaços externos à área construída, em outras palavras, os que formam as áreas livres, privadas ou públicas. Nesse grupo é analisado o sistema viário, as áreas abertas, as áreas livres, os nós de atividades e as barreiras ao desenvolvimento. As análises mais relevantes foram (DEL RIO, 1990):

- a) As vias de penetração (ligam a malha externa à comunidade) e as vias de integração (ligam as comunidades entre elas) atuam como guias de crescimento e possuem maior hierarquia, pois atraem os elementos principais, atividades e maior quantidade de capital;
- b) As solicitações da comunidade listavam maior necessidade de uma padronagem para o sistema viário, com maior continuidade, especialmente estimulando penetração e a agregação entre as comunidades. A exemplo disso podemos destacar a solicitação feita pelos moradores de uma ponte sobre o canal que incapacitava sua total integração;

Figura 27. Esquema mostrando as vias de integração e penetração existentes e os nós de atividades que acontecem na região



Fonte: Del Rio, 1990.

- c) As associações de moradores aceitavam a retirada de algumas residências para melhorar a malha viária em alguns locais, entretanto, não apoiavam a ideia para o alargamento das vias;
- d) Enquanto a consolidação da área, a comunidade produzia um tecido mais padronizado e parecido aos espaços urbanizados considerados formais.
- e) O aglomerado de atividades segue uma lógica linear e nenhum nó relevante foi encontrado; quando duas ruas principais se cruzavam, foi observado uma quantidade maior delas. Tal feito pode ter acontecido graças ao processo de desenvolvimento e adensamento da comunidade;
- f) Os padrões encontrados de uso do solo em espaços públicos são de uso, quase sempre para circulação e estacionamentos, enquanto as vias e caminhos são áreas livres mais relevantes, porém correspondem a outras funções como lazer, encontros, reuniões, colocação de varais de roupas etc. Porém existem áreas excedentes com grande potencial que não estão sendo usadas;
- g) As áreas livres para uso da comunidade têm boa acessibilidade para parte externa, porém baixa em seu interior;
- h) Existem barreiras internas que impedem o bom desenvolvimento e integração na comunidade e entre as comunidades como o canal no extremo norte, que impede a integração sem desvios, os padrões de crescimento da favela com a alta densidade e vielas compridas, apertadas e sem saída.

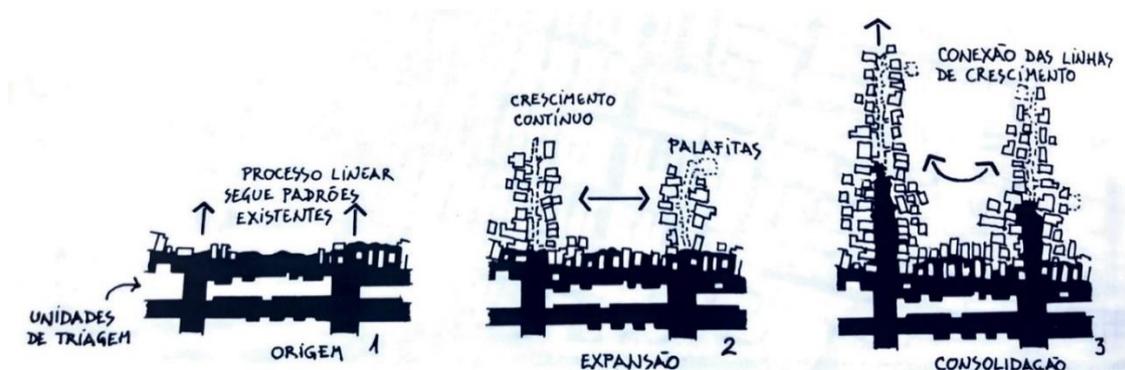
Os temas investigados foram: os processos e tipos de crescimento, limites e geradores. De maneira geral é perceptível o crescimento de penetração iniciado na Av. Brasil em direção à água (DEL RIO, 1990):

- a) O desenvolvimento é continuado, onde cada área de crescimento agrupa-se diretamente com as existentes, seguindo o padrão anterior. Apesar da descontinuidade no caso de os conjuntos

antigos serem descontinuados no padrão pelas palafitas, as linhas de desenvolvimento limitadas pelas vias são respeitadas, existe continuidade no uso do solo, na densidade e nos níveis socioeconômicos;

- b) O desenvolvimento da comunidade se iniciou ao longo da margem, continuou assim por algum tempo e então seguiu em direção à Baía partindo das vias como linhas de força; em seguida quando as ruas de acesso às palafitas se tornavam compridas, se iniciava a ocupação por trás dessas palafitas, adensando o espaço e utilizando os precários acessos para só então serem gradualmente aterrados com entulhos pelos habitantes. Este é um exemplo padrão de quarteirões encontrados na favela da Maré, possivelmente o mais comum:

Figura 28. O crescimento e formação do quarteirão a partir dos aterros e palafitas



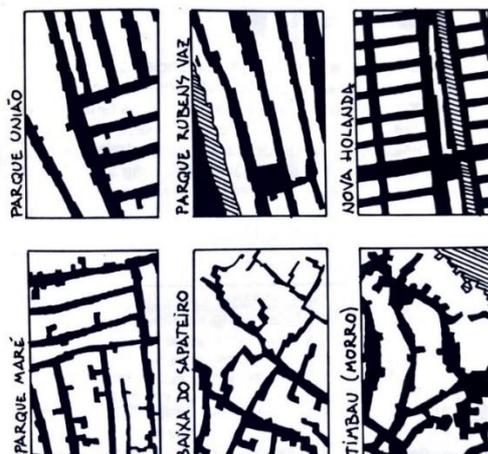
Fonte: Del Rio, 1990.

- c) O processo de crescimento é contínuo e linear;
- d) É notável que as áreas mais consolidadas inibiam o crescimento, que ocorreu mais expressivamente nas regiões que as ocupações apareceram mais espontaneamente;
- e) A contiguidade do tecido acontece mais pelo método de ocupação e aspectos socioeconômicos assim como pela continuidade físico-espaciais.

Nessa categoria é investigado as intensidades e tipos de integração entre os componentes estruturantes fundamentais, de acordo com os temas: espaços públicos e privados, componentes primários e o assentamento, ligação entre as comunidades (DEL RIO, 1990):

- a) As áreas públicas se reduzem apenas a elementos funcionais como vias de circulação;
- b) Os fatores físico-espaciais principais entre as áreas públicas e privadas resumem-se a aspectos funcionais da esquematização de circulação;

Figura 29. Comparação dos seis tecidos típicos encontrados no conjunto



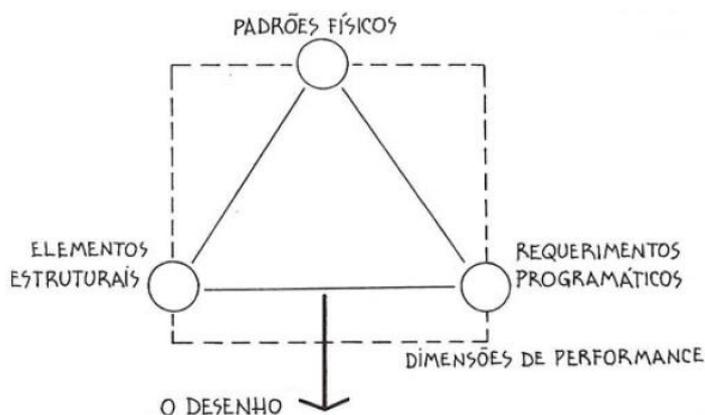
Fonte: Del Rio, 1990.

- c) Cada comunidade que forma o conjunto da favela tem características socioeconômicas e físico-ambientais bem definidas, existindo limites nítidos no território, como a descontinuidade morfológica, por exemplo, com uma exceção entre a Maré e a Baixa do Sapateiro;
- d) A diferença entre os espaços públicos e privados é tão brusca que a vida comunitária e os contatos sociais restringiam-se às necessidades de sobrevivência dos moradores;
- e) Todas as comunidades têm fácil acesso desde o exterior, mas a comunicação interna é complicada pelas descontinuidades e densidade do tecido;
- f) Os elementos físicos-espaciais que com maior influência no tecido, na identidade das favelas e a morfologia são: as vias, o conjunto de edificações na formação do quarteirão, as edificações em si e as áreas livres.

Esse trabalho fez uma avaliação do projeto urbanístico financiado pelo BNH e executado pela Engevix especialmente relacionado a suas propriedades morfológicas e de implantação, vitalidade, acessos, coerência, controle, justiça e eficiência. As críticas são feitas principalmente em relação ao processo, como o projeto urbanístico geral ter sido efetuado antes do término dos dados socioeconômicos, físico-ambientais, localização dos mobiliários urbanos que não seguiam nenhum tipo de padronização etc. As exigências programáticas incluíam uma lista de reivindicações anunciada pela empresa consultora e pelo BNH, da mesma forma como cálculos de necessidades validada a partir do quadro de deficiências existentes indicado pelo levantamento cadastral e à luz de evidências de atendimento consideradas ideais para o contexto encontrado. A exemplo das escolas-creches que deveriam ser em um total de seis, um para cada comunidade pertencente à Maré, atendendo a um máximo de 684 crianças, no Parque Maré e a um mínimo de 176, na favela do

Timbau e sua localização deveria estar, se possível, ligadas a outros equipamentos centrais como as sedes das associações de moradores na comunidade (DEL RIO, 1990).

Figura 30. Esquema dos processos das diretrizes de desenho de acordo com Del Rio



Fonte: DEL RIO, 1990.

As tipologias de unidades e lotes oferecidos à comunidade deveria abranger o maior número possível de modelos, proporcionando algumas escolhas aos moradores em questões formais e de financiamento. O mesmo ocorreria para implantações de infraestrutura referente com o grau de serviços para cada etapa de desenvolvimento de acordo com a organização do território da ordem de geração de subsídios cruzados. Em outras palavras, terrenos e tipos de residências de melhor padrão estaria nas melhores localizações e com infraestrutura integral: favorecendo a implantação, proporcionando maiores lucros futuros para a aplicação na própria comunidade (subsídios cruzados) e aproveitando as potencialidades de valorização do solo. Como não foi possível definir as tipologias com matrizes sofisticadas através do computador, foi adotada uma malha de 1,50m x 1,50m para originar inúmeras opções de lotes. Assim, chegou-se a 12 tipos de lotes com diferentes graus de infraestrutura para diversos níveis de renda. Esta tipologia possibilitou mais áreas com estruturas-suporte em ruas de maior circulação, motivando usos comerciais, residenciais e de serviço e colaborando com os sistemas de subsídios cruzados. Algumas regras foram sugeridas para as comunidades como o gabarito máximo permitido, os afastamentos mínimos etc. (DEL RIO, 1990).

Tabela 1. Alguns tipos de lotes, programa habitacional e faixa de renda

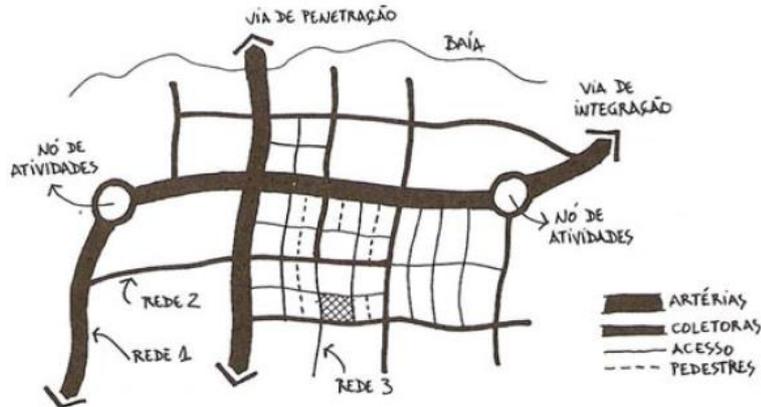
tipologia de lotes para os programas (m ²)	
1: 6 x 9 = 54	7: 12 x 12 = 144
2: 6 x 10.5 = 63	8: 12 x 15 = 180
3: 6 x 12 = 72	9: 10.5 x 30 = 315
4: 6 x 15 = 90	10: 12 x 30 = 360
5: 7.5 x 12 = 90	11: 15 x 27 = 405
6: 7.5 x 15 = 112,5	12: 15 x 30 = 450

faixa renda declarada do cabeça (SM)	% da população moradora	tipo do programa habitacional	tipos do lote
0 a 1	21	lote urbano	1/2
1 a 2	46	lote urbano	3/7
2 a 5	32	lote urbano	2/3/4/5
		embrião	1/2
		casa	3/4/5/6
		apartamento embrião	9/10/11/12
+ 5	1	casa	5/6/8
		apartamento	8/9/10/11/12

Fonte: DEL RIO, 1990.

A circulação e vias são essenciais, pois, definem a acessibilidade e os sistemas de infraestrutura, além de criarem fortes componentes para orientação dentro da comunidade e no entendimento da sua imagem. Para as áreas recentes, foi considerado uma tipologia de ruas e larguras totais, incluindo as calçadas de 3,00m para pedestres, 6,00m para vias de acesso, 9,00m para as coletoras, 15,00m para as artérias e 25,00m para a marginal (apenas no decurso da baía). Algumas características eram exclusivas do conjunto da Maré, fortalecendo os padrões socioculturais e a identidade das comunidades, da mesma maneira que os programas de habitação e os elementos de criação dos subsídios cruzados. Por esse ângulo, desejava-se primeiramente reforçar as ruas de penetração e integração, fornecendo acessibilidade de qualidade para todas as atividades e áreas da comunidade. Segundo Del Rio, incentivar a integração da comunidade e favorecer a identidade das seis diferentes comunidades e dos novos espaços a serem construídos. Terceiro, proporcionar a implementação de diversos níveis de fornecimento de infraestrutura e sua aplicação gradativa. O resultado visava redes sobrepostas formando três subsistemas essenciais (DEL RIO, 1990):

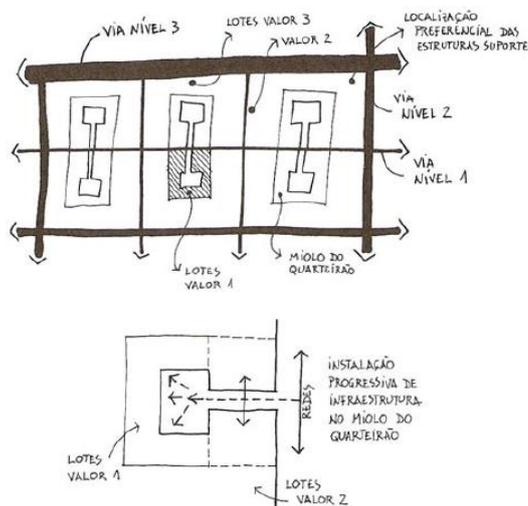
Figura 31. Esquema para a malha viária



Fonte: DEL RIO, 1990.

As tipologias dos quarteirões foram criadas para atingir resultados aceitáveis desde níveis socioculturais a econômicos, e proporcionando a implementação das duas tipologias anteriores (edificações e lotes, vias e circulação). Para ilustrar o que foi dito, as tipologias dos quarteirões deveriam (DEL RIO, 1990):

Figura 32. O esquema mostra a composição dos quarteirões, sistema viário, infraestrutura e valores



Fonte: DEL RIO, 1990.

- a) Respeitar os tipos de quarteirões que já existiam e seus padrões, em relação a média de área, edificações e densidade;
- b) Prognosticar organizações físico-espaciais e número de residentes para incentivar os processos de participação e as interações sociais;

- c) Gerar sentimento de pertença e identidade com o grupo;
- d) Maximizar o uso do solo e infraestrutura para a implementação dos três subsistemas de circulação/rede;
- e) Facilitar a implementação dos modelos de habitação e seus programas, incluindo do sistema de subsídios cruzados;
- f) Promover uma implementação gradual a níveis mais altos de sistemas de infraestrutura pela própria população.

Para o desenvolvimento de cenários ideais a partir desses fatores, deveria ser feito em computador para elucidar as combinações, entre as tipologias e lotes, programas habitacionais, circulação e infraestrutura. Entretanto, foi desenvolvido, de modo empírico, quatro tipologias de quarteirões com três variações, baseado nos dois padrões já encontrados no assentamento, o alongado e o quadrangular. O quadrangular possui acessos internos para pedestres, proporcionando maiores densidades e disposições de tipos de lotes de infraestrutura e valores inferiores. A figura a seguir mostra um desses modelos (DEL RIO, 1990):

A grande densidade do conjunto faz com que os espaços abertos criados para as novas áreas sejam de extrema importância fisicamente e socialmente falando. As praças também serviriam para atividades escolares ao ar livre. As barreiras físicas existentes na Maré servem como elementos estruturadores no conjunto, enquanto as barreiras externas, como a Avenida Brasil, servem como limites e ainda traz identidade para os seis assentamentos que fazem parte do conjunto favelado (DEL RIO, 1990).

Capítulo III – Aracaju e o bairro Jabotiana: vetor de expansão oeste como foco de intervenções

3.1. Um olhar para a expansão urbana da capital Aracaju

Situada na região nordeste do Brasil e capital do estado de Sergipe, Aracaju tem 657.013 habitantes, conforme estimativa do IBGE (2019), que vivem distribuídas em 182 km², totalmente urbanos, ocupando 0,79% do território do estado (FRANÇA, 2019).

Figura 33. Localização do estado de Sergipe no mapa do Brasil e em Sergipe



Fonte: Mapasblog e Na-Vista

Entre as décadas de 1960 a 2000, o Brasil passou por uma intensa urbanização, proveniente de políticas públicas no âmbito federal, destacando nos âmbitos econômicos e habitacionais, que provocou a migração rural-urbana, em especial nas grandes cidades. A capital de Sergipe não ficou fora desse processo, marcando um crescimento populacional nesses anos, na zona urbana, bem como na saída de pessoas dos municípios do interior sergipano (FRANÇA, 1999). Isso pode ser observado ao analisar que nesses 40 anos, a população de Aracaju passou de 115.713 para 461.534 habitantes, ou seja, um crescimento de quase 300%, enquanto o número de habitantes no estado cresceu apenas 138.63% (FRANÇA, 2019).

Tabela 2. Sergipe e Aracaju, Evolução Populacional, 1872 - 2021

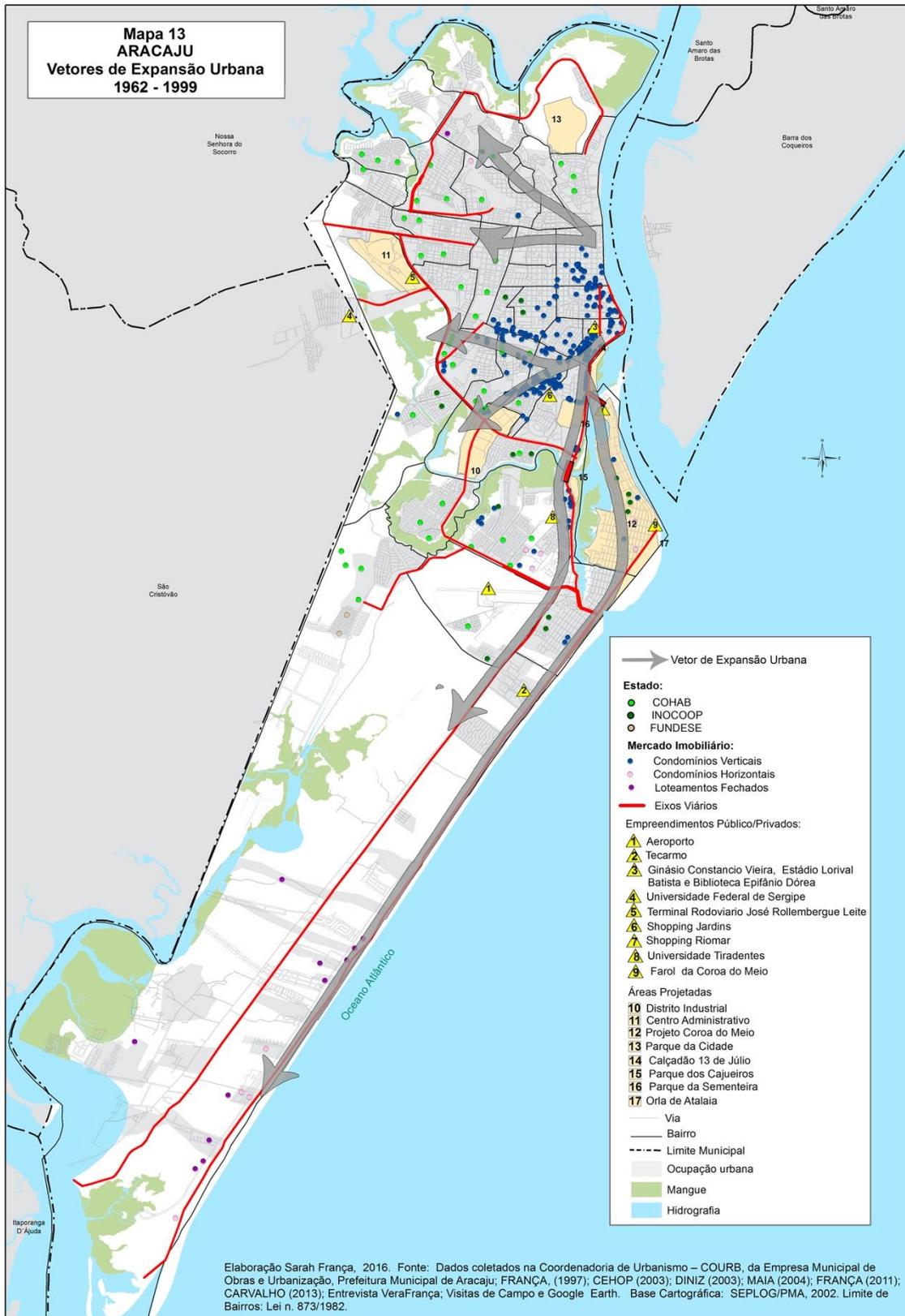
C	SERGIPE (HAB.)	ARACAJU (HAB.)	PARTICIPAÇÃO EM SERGIPE %
1872	176.243	9.559	5,42
1960	760.373	115.713	15,22
1970	911.251	186.838	20,50
1980	1.156.642	299.422	25,89
1991	1.491.867	401.676	26,92
2000	1.874.475	461.534	25,88
2010	2.068.017	571.149	27,61
2021	2.338.474	672.614	28,76

Fonte: França, 2019; IBGE, 2021

Entretanto, faz-se relevante apontar que esse resultado é decorrente de mudanças que ocorreram na cidade a partir dos anos 1950, que acelerou a expansão urbana e a valorização do solo, destacando-se: o fim dos bondes elétricos e o surgimento do novo sistema de transporte público com ônibus; inauguração do aeroporto Santa Maria, na zona sul, abrindo novos eixos viários e conseqüentemente, áreas de expansão ao sul; a descoberta do petróleo no município Carmópolis (47 km da capital) e em seguida na região litorânea de Aracaju, fato que repercutiu a transferência da empresa petrolífera Petrobras de Maceió (estado de Alagoas) para Aracaju, e por fim, a agricultura cedeu lugar para a pecuária no Estado, fazendo com que a capital recebesse com novos moradores em busca de trabalho e moradia, instalando-se em áreas mais periféricas (ARAÚJO, 2011; FRANÇA, 1999) (Figura 34).

Como foi apontado anteriormente, uma política habitacional teve grande destaque para a expansão das cidades: a criação do Banco Nacional da Habitação (BNH), em 1964, que promoveu o financiamento para construção de moradias através Companhias Habitacionais (COHABs) e pelo Instituto de Orientação às Cooperativas de Habitação (INOCOOP-BASE) (ARAÚJO, 2011). O resultado desse programa, de acordo com França (2019), foi a inserção de 67 conjuntos habitacionais de grande escala em áreas periféricas e de forma fragmentada, deixando glebas à espera da valorização decorrente das melhorias na infraestrutura e acessibilidade realizadas pelo poder público (Figura 34).

Figura 34. Aracaju, Vetores de Expansão Urbana, 1962-1999



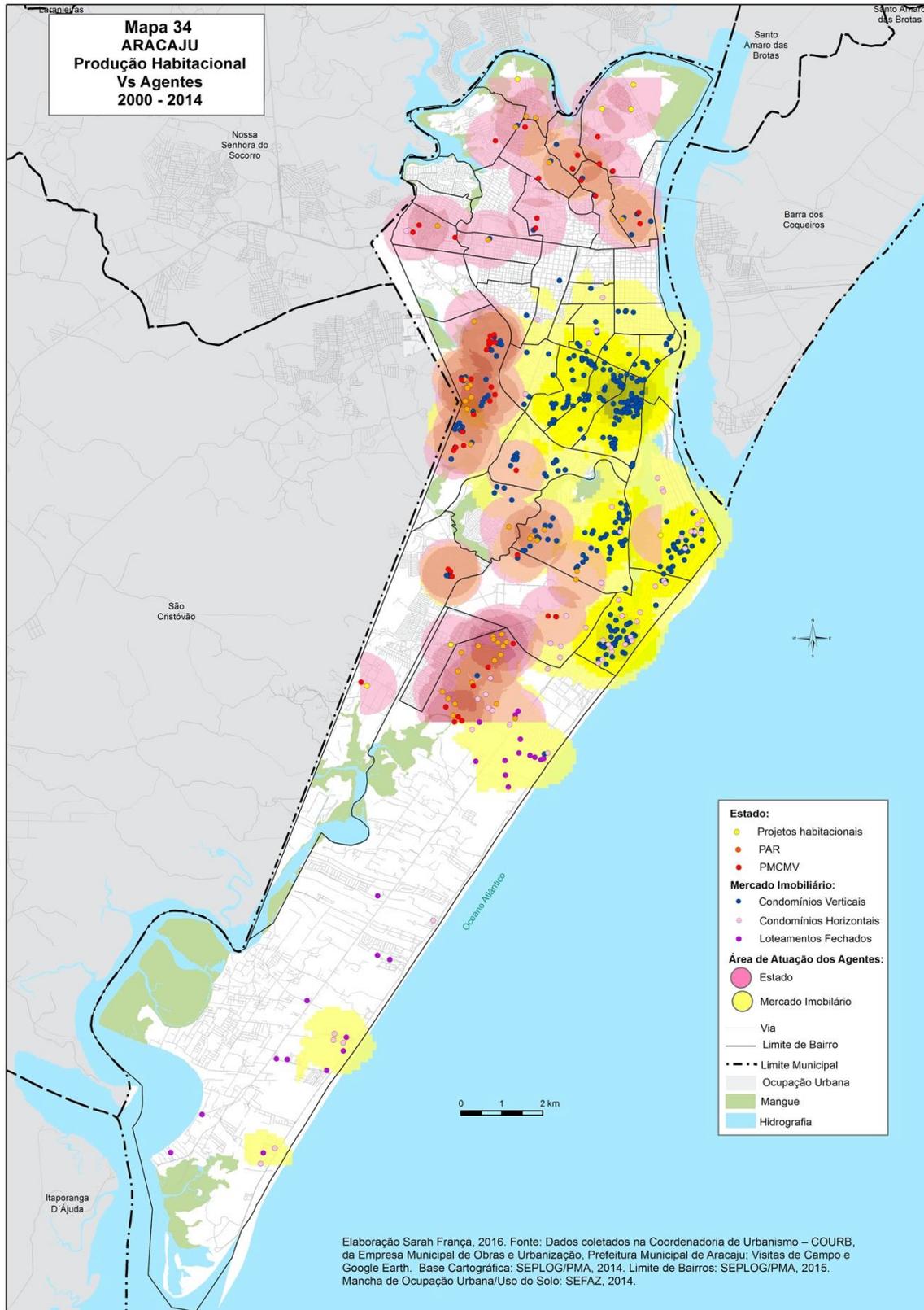
Fonte: França, 2019

Associado à atuação do Estado, o mercado imobiliário também trouxe empreendimentos que contribuíram para abrir frentes de expansão em alguns bairros, a partir do direcionamento de atendimento ao nível social e econômico do público. Segundo ainda aponta França (2019), a partir de 1962 até 1999, houve a inserção de 250 condomínios verticais, em especial, na porção leste (bairros Jardins, Grageru, São José e 13 de Julho), próxima das áreas privilegiadas como mar, rio, parques, shoppings, etc, com maior intensidade nas décadas 80 e 90. Nessa última década um novo produto imobiliário chegou a Aracaju, que são os loteamentos fechados e condomínios horizontais, inseridos em sua maioria (19 dos 27 empreendimentos), na Zona de Expansão Urbana, face à necessidade de grandes glebas (Figura 34).

A partir dos anos 2000, Aracaju vivenciou uma crescente expansão urbana, que acirrou ainda mais, os processos de segregação e fragmentação socioespacial em determinados bairros, ocasionando a dificuldade de acesso à oferta dos serviços de infraestrutura, transporte, saneamento básico, equipamentos públicos de saúde, educação e lazer. Além disso, somando-se à baixa empregabilidade e aumento da violência nas ruas, o resultado é a ampliação das periferias precárias, moradias informais e qualidade de vida inexistente. Em contrapartida, as classes com poder aquisitivo mais elevado se autoss segregam em condomínio fechados, repletos de segurança se afastando cada vez mais para bairros distantes da pobreza e da desordem.

Conforme França (2019), a expansão do tecido urbano foi direcionada nas duas últimas décadas pelo mercado imobiliário, através da inserção de condomínios verticais e horizontais, em especial nos bairros mais privilegiados ambientalmente, como Zona de Expansão, Coroa do Meio e Atalaia, e/ou próximo à equipamentos coletivos como shoppings, nos casos dos bairros 13 de Julho, Jardins, Grageru, Luzia etc, de universidades, a exemplo do bairro Farolândia, somados ao incentivo do Estado com, através do financiamento de empreendimentos através do governo federal com os Programa de Arrendamento Residencial (PAR) e Minha Casa Minha Vida (PMCMV), que inseriram conjuntos e condomínios verticais em bairros distantes dos postos de trabalho e da oferta de infraestrutura, como aqueles localizados na zona norte, bem como Jabotiana, Farolândia, Santa Maria e Zona de Expansão. Ainda de acordo com a autora, o resultado disso, entre os anos 2000 e 2014, foi o licenciamento de 425 condomínios fechados com mais de 39 mil novas unidades habitacionais produzidas pelo mercado imobiliário e 94 empreendimentos oriundos de programas habitacionais federais, municipais e estaduais, que resultam em 23.540 novas moradias (Figura 35).

Figura 35. Aracaju, Vetores de Expansão Urbana, 2000-2014



Fonte: França, 2019

Por tais fatores, Aracaju se tornou uma cidade heterogênea, com ocupação diferenciada e fragmentada do espaço, em que os contrastes socioeconômicos refletem na estrutura espacial. Deste modo, observam-se empreendimentos imobiliários inseridos nos vazios urbanos distantes da malha consolidada e urbanizada, sobrecarregando a infraestrutura e serviços urbanos insuficientes, como drenagem e esgotamento sanitário, além de agravarem as condições ambientais e de mobilidade, em função da forte dependência dos automóveis particulares. Isso tem ocorrido na capital sergipana nos bairros Jabotiana e Zona de Expansão decorrente das estratégias dos proprietários de terras e do mercado imobiliário, de valorizar o solo e ampliar o ganho da renda fundiária (FRANÇA, 2019).

Ainda nessa pesquisa, França (2019) elaborou um ranking dos bairros que mais receberam empreendimentos habitacionais em Aracaju, despontando nos primeiros lugares em quantidade de unidades habitacionais, os bairros Jabotiana e Zona de Expansão, respectivamente com 9.953 e 8.292 novas moradias.

Tabela 3. Aracaju, 2000 – 2014, classificação dos bairros por empreendimentos e unidades habitacionais

EMPREENDIMENTOS			UNIDADES HABITACIONAIS		
CLASSIFICAÇÃO	BAIRRO	QUANTIDADE	CLASSIFICAÇÃO	BAIRRO	QUANTIDADE
1º	Zona de Expansão	69	1º	Jabotiana	9.953
2º	Jardins	64	2º	Zona de Expansão	8.292
3º	Farolândia	58	3º	Farolândia	8.061
4º	Atalaia	56	4º	Luzia	4.512
5º	Jabotiana	51	5º	Jardins	3.379
6º	Coroa do Meio	42	6º	Santa Maria	3.357
7º	Luzia	29	7º	Porto D'Antas	2.725
8º	Grageru	27	8º	17 de Março	2.562
9º	Inácio Barbosa	15	9º	Atalaia	2.318
10º	13 de Julho	13	10º	Coroa do Meio	2.069
Total		424	Total		47.288
Total Aracaju		519	Total Aracaju		62.587
%		81,69	%		75,55

Fonte: (FRANÇA, 2019)

Coincidentemente, esses dois bairros não contam com infraestrutura suficiente para suportar essa demanda habitacional, e sobretudo populacional, implantada tão rapidamente. Isso acarretou, nos últimos anos, em intensos conflitos socioambientais, inclusive judicializados pelo Ministério Público Federal de Sergipe (MPF/SE) e com bloqueio de licenças de novos empreendimentos pela Justiça Federal até que os órgãos responsáveis realizem intervenções de melhoria dos entraves ambientais (FRANÇA, 2019). Por esses motivos, faz-se importante analisar o bairro Jabotiana e avaliar quais necessidades são decorrentes dessa crescente expansão dos últimos anos.

3.2. O Bairro Jabotiana como vetor de expansão urbana e foco da intervenção projetual

3.2.1 A adoção de métodos para Diagnóstico Urbano

Inicialmente, faz-se necessário, ao analisar determinada área urbana, ter a profunda ciência da sua problemática, das indagações que precisam ser reveladas e a categorização de dados de acordo com sua importância e da realidade encontrada. Diante disso, vieram diversas perguntas e questionamentos relativos ao objeto de estudo (bairro Jabotiana, em Aracaju-SE), às questões de qualidade de vida dos moradores, perpassando pelos aspectos sociais ambientais, e a apropriação do solo, pelos agentes privados, públicos, e em especial, pelos moradores nos espaços públicos.

Para tanto, foram definidas as seguintes temáticas a serem levantadas e estudadas: história do processo de ocupação do bairro, configuração do tecido urbano atual, resultado da construção social ao longo dos anos, espaços públicos (sistema viário, espaços de lazer e encontro etc), características sociais e econômicas dos moradores e atividades; e o cenário ambiental, com olhar sobre as áreas de preservação e saneamento básico.

Apesar de anteriormente, ter apontado a possibilidade de envolver a população nessa coleta de informações e em especial, no levantamento dos anseios e necessidades, relacionadas diretamente ao projeto, houve bastante dificuldade por essa pesquisadora em decorrência da pandemia da COVID-19, em função da necessidade do isolamento social.

Diante disso, optou-se pelo método de análise qualitativa para diagnóstico da área de intervenção e consequentemente proposições de diretrizes projetuais. Para levantamento dessas informações e dados, foram realizadas visitas *in loco* em diferentes dias da semana e horários, com realização de mapeamentos (vias, calçadas, espaços públicos, áreas de lazer, etc), entrevistas com moradores, transeuntes e frequentadores, levantamentos fotográficos, entre os meses de novembro/2020 e maio/2021.

As entrevistas com os frequentadores e moradores da área estudada buscaram perceber, principalmente, se a população estava satisfeita com a infraestrutura, os equipamentos públicos, transportes e segurança pública existentes, por isso, foi elaborado um questionário fixo para entender tais questionamentos. O foco das visitas de campo era analisar o comportamento dos usuários ao longo da área estudada, o estado das vias, calçadas, acessibilidade, arborização, situação das áreas públicas e dos mobiliários urbanos, quais ruas eram mais ou menos frequentadas, o nível social dos habitantes, mobilidade urbana, a distribuição dos equipamentos públicos e existência de escolas, postos de saúde e comércio. Além disso, foi feita uma visita ao Centro de Assistência Social Madre

Tereza de Calcutá, no Largo da Aparecida, onde foram colhidos relatórios sobre a situação dos moradores.

Somado à isso, também adotou-se os métodos de coleta de informações da área e suas problemáticas urbanas em livros, dissertações e teses, relatórios técnicos, matérias publicadas e dados em órgãos públicos (áreas alagadiças e de proteção ambiental). Essas informações propiciaram o conhecimento da realidade do bairro, diante dos aspectos apontados anteriormente, e conseqüentemente, a construção de cartografias de reconhecimento das áreas a serem trabalhadas no projeto.

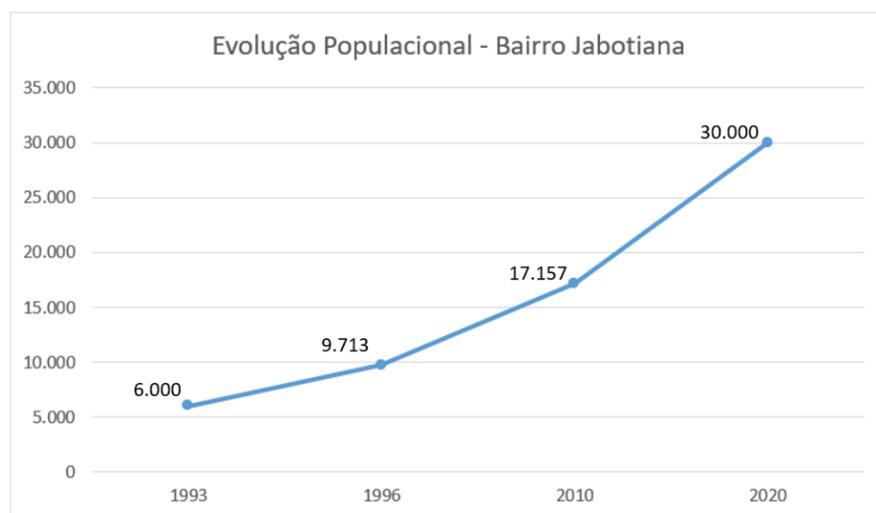
Os resultados do levantamento das informações para o diagnóstico estão aqui apresentados com a construção da Matriz SWOT nome dado em inglês ou FOFA (Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças), de acordo com as três dimensões observadas no estudo do bairro: *urbana, meio ambiente, social e econômica*.

- a) Dimensão social e econômica: renda, setores econômicos (indústria, comércio e serviços);
- b) Dimensão urbana: configuração do espaço urbano, uso e ocupação do solo, habitação, espaços públicos (cultura e lazer), sistema viário e transporte público (mobilidade).
- c) Dimensão ambiental: saneamento básico (esgoto, água e drenagem), recursos hídricos, áreas verdes;

Com isso, observou-se as necessidades e demandas para área escolhida, formulando-se proposições para melhorias e soluções em forma de diretrizes projetuais, escolhendo assim, as áreas que foram objeto de intervenção urbanística mais detalhadas.

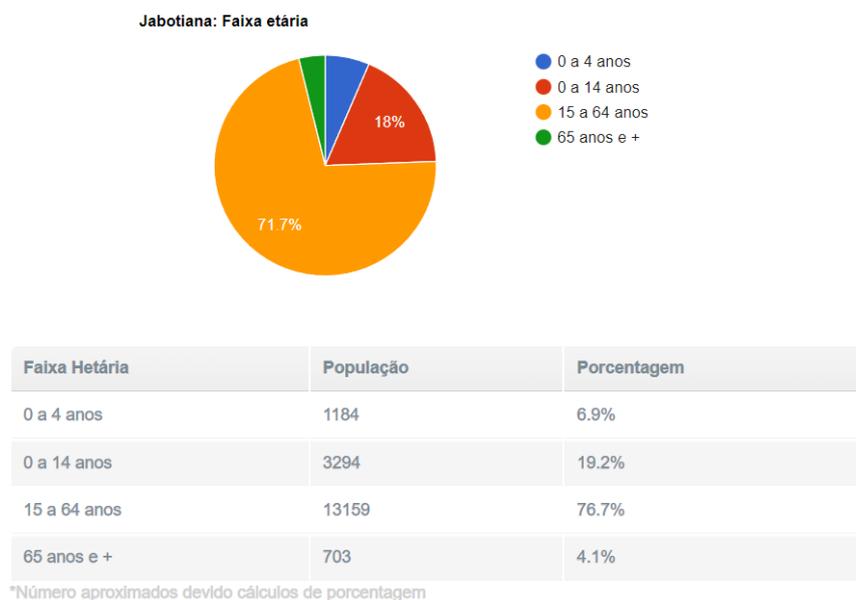
Quanto aos aspectos sociais, em especial, demográficos, faz-se relevante apontar o que até 1993, o bairro era marcado pela distância e baixa quantidade de moradores, que somava cerca de 6 mil. Um pequeno aumento, decorrente das políticas habitacionais marcou que em 1996, registrou-se 9.713 habitantes, que correspondia a 2% do total da capital. Comparando ao último registro do IBGE, em 2010, houve um acréscimo de 76,64% habitantes e, segundo a estimativa de cerca de 30 mil habitantes para os anos 2020, apontam o resultado da intensificação da construção de empreendimentos habitacionais, o que apontou o bairro como um dos vetores de expansão urbana de Aracaju, conforme aponta França (2019).

Gráfico 1. Evolução populacional do bairro Jabotiana, 1993 a 2020



Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2010.

Gráfico 2. Aracaju, faixa etária da população do bairro Jabotiana



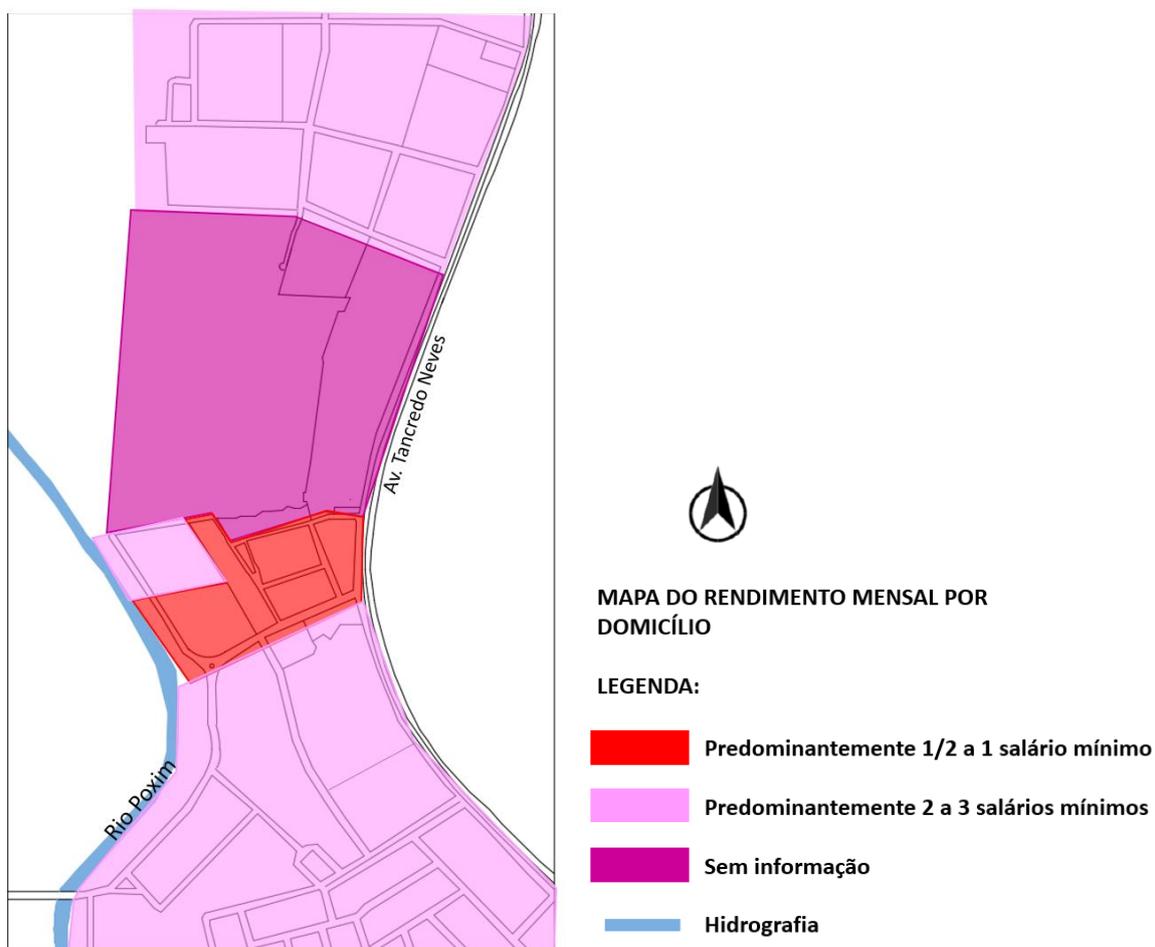
Fonte: *População.net*⁹

É pertinente assegurar que nas últimas décadas, notou-se o aumento da população de Aracaju, pelo aumento da migração de pessoas oriundas de cidades interioranas e pelo crescimento do valor das terras, onde alguns fatores podem ser citados como o asfaltamento da rodovia BR 101, a criação do Distrito Industrial de Aracaju (DIA), da Universidade Federal de Sergipe (UFS), reformulação da Avenida Tancredo Neves. Essas alterações urbanas causaram mudanças no bairro Jabotiana, além dos programas de habitação de iniciativa pública e privada ao longo de quase sessenta anos (FRANÇA, 1999; FRANÇA, 2019).

Segundo o relatório do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) Madre Tereza de Calcutá, localizado na comunidade Largo da Aparecida, realizado entre os dias 20 de janeiro e 08 de março de 2021, existem 184 famílias residentes na comunidade. Esse relatório elaborado pela equipe de assistência social mapeou e identificou as famílias como medida preventiva, para caso de ocorrerem enchentes, auxiliar os profissionais com os dados necessários para tomada de medidas de emergência e, eventualmente, autorizar benefícios sociassistenciais de acordo com a avaliação de cada família. De acordo com a coordenadora do CRAS, Luciana Teles, informou em entrevista realizada dia 28 de maio de 2021, grande parte dos moradores do Largo da Aparecida está desempregada e depende de recursos públicos e doações de cestas básicas para sobreviver.

⁹ Disponível em: https://populacao.net.br/populacao-jabotiana_aracaju_se.html# Acessado em: outubro/2021.

Figura 37. Mapa do rendimento mensal por domicílio



Fonte: Mapa elaborado a partir de dados do Caderno de Análise Urbanística do Bairro Jabotiana, Relatório CRAS Madre Tereza de Calcutá e Visitas in loco

Colocando essas informações na matriz de SWOT, aponta-se alguns aspectos dessa dimensão de acordo com o Quadro 1.

Quadro 1. Análise de áreas de desenvolvimento econômico e do rendimento mensal

POTENCIALIDADES	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Grandes empresas localizadas na Av. Tancredo Neves atraem compradores locais e de outras partes da cidade; • Alta densidade populacional fomenta o comércio local; • Crescimento do comércio local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grande parte das famílias do Largo da Aparecida recebe de ½ a 1 salário mínimo apenas; • A maioria das famílias do Largo da Aparecida depende de ajuda financeira do governo; • A população de baixa renda não recebe incentivos para abrir o seu próprio negócio.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> • Há demanda e oportunidade de crescimento do comércio local, pois a região carece de vários serviços, mas em algumas regiões, como no Largo da Aparecida, é preciso existir incentivo governamental para a classe baixa abrir e desenvolver seu próprio comércio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Os grandes negócios e hipermercados ao redor ameaçam os pequenos comerciantes, mas também trazem visitantes de outras partes da cidade.

Sendo a dimensão urbana correspondente à área que trabalha com configuração urbana, uso e ocupação do solo, mobilidade urbana (sistema viário e transporte público), habitação, espaços públicos (lazer, cultura etc), traz-se a análise desses aspectos no bairro Jabotiana.

Apoiado nos estudos de França (2019) pode-se observar que a atual estrutura do bairro se deu em decorrência dos programas habitacionais do Estado e da aliança deste, com o mercado imobiliário, abrindo frentes de expansão, para produção de empreendimentos fechados, em especial, a partir dos anos 2000.

Na área hoje ocupada pelo bairro, antigamente havia pequenas e grandes propriedades rurais, de caráter agropastoril, “como as fazendas Santa Fé, São José, Bonsucesso, Jabotiana, a chácara Alvorada, os sítios Santa Lúcia - outrora Lagoa Funda e Boa Esperança – outrora Saguim” (SANTOS, 2016, p.50). Ainda segundo a autora, no seu entorno, na década de 1970, surgiram as primeiras ocupações urbanas: Comunidades Jabotiana Sul (estrada do Jabotiana) e o Largo da Aparecida (margens da atual Avenida Tancredo Neves), que abrigavam famílias de baixa renda, que construíram suas casas através da “autoconstrução” individual e coletiva, do sobretrabalho nos finais de semana e feriados, somada à precariedade de esgotamento sanitário, pavimentação, escolas públicas e serviços de saúde, que perduram até a atualidade (SANTOS, 2016).

Figura 38. Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 1979

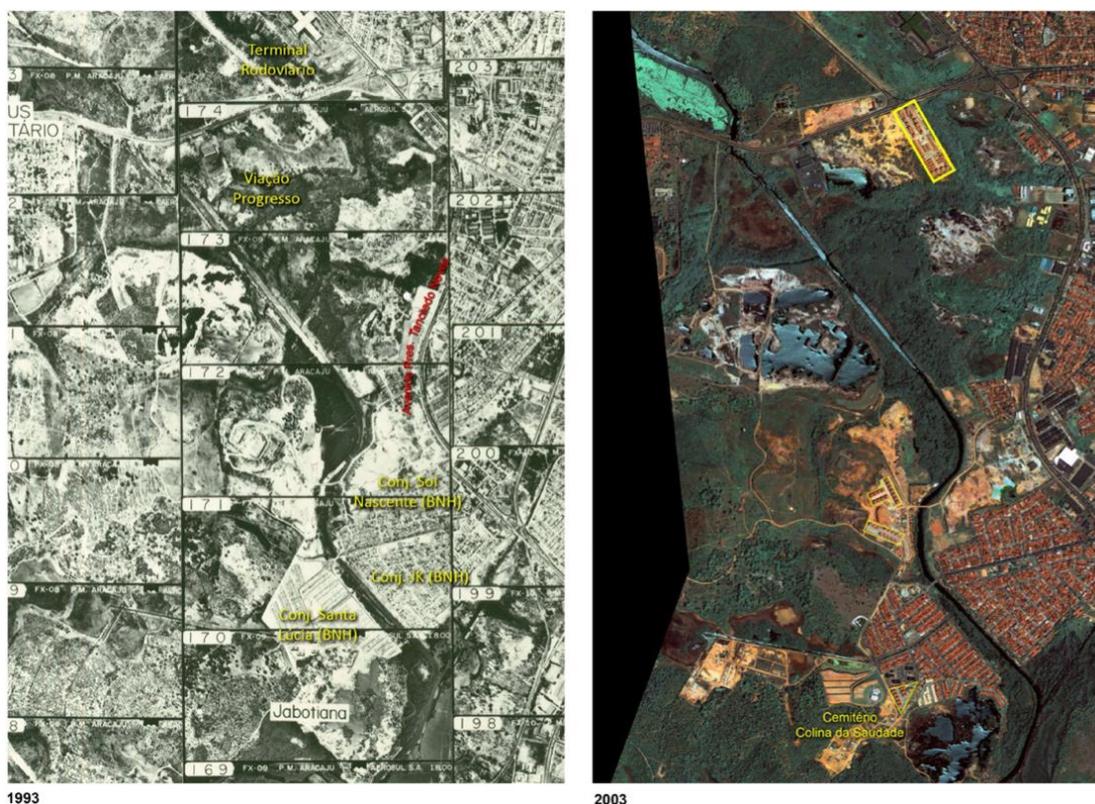


Fonte: Observatório de Sergipe¹⁰

Entretanto, embora houvesse uma primeira ocupação ainda com características rurais, a partir dos anos 70, o bairro Jabotiana foi alvo da atuação do Estado com a construção dos conjuntos habitacionais Sol Nascente e Juscelino Kubitschek, criados pelo INOCOOP-BASE, ambos em 1978, com entrega das casas em 1982, para atender à população de renda média, e posteriormente, o Santa Lúcia através da COHAB-SE, em 1993 (SANTOS, 2016; FRANÇA, 2019). Apesar da intenção de atender o déficit habitacional, tais programas não atingiram a grande parcela dos habitantes de baixa renda que sofrem com a falta de moradia (FRANÇA, 2019).

¹⁰ <http://docs.observatorio.se.gov.br/wl/?id=1jrfIFV6iRlug4rSSRqPW04Qr77MFv16>, Acessado em 14 de outubro de 2021.

Figura 39. Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 1993 e 2003



Fonte: França (2019)

Assim, observa-se que, de acordo com as palavras de (SANTOS, 2016, p. 53), a formação do bairro desde sua origem, é marcado pela desigualdade socioespacial, visto que os conjuntos habitacionais (Sol Nascente, JK e Santa Lúcia) e as comunidades (Largo da Aparecida e Jabutiana Sul) que conformam o bairro são a materialização no espaço da estratificação social de acordo com a diferença de renda.

Destaca-se assim, diferenças morfológicas nesses dois espaços. Nas duas comunidades do Jabotiana Sul e do Largo da Aparecida, segundo a análise de Santos (2016, p.67), pode-se “verificar as ruas estreitas, a ausência de recuo lateral ou frontal nas casas, a irregularidade na dimensão das mesmas e na infraestrutura obtida por meio da mobilização e reivindicação junto ao Estado” pelos moradores”.

Figura 40. A imagem de satélite mostra a diferença morfológica e socioeconômica entre o Largo da Aparecida, em vermelho, e seu entorno.



Fonte: Google Maps, 2021, editado

Figura 41. Disparidade entre a comunidade do Largo da Aparecida e os empreendimentos que os cercam.



Fonte: Levantamento campo, novembro/2020.

Figura 42. No Largo da Aparecida não há recuos frontais ou laterais e as calçadas são estreitas e irregulares.



Fonte: Levantamento campo, novembro/2020.

Por outro lado, os conjuntos habitacionais construídos pelo Banco Nacional de Habitação tiveram concepção projetual oriunda de profissionais técnicos da engenharia e arquitetura, atendendo os parâmetros e normas arquitetônicas e urbanísticas, como dimensão viária mínima, recuo frontal e lateral das moradias, área verde destinada à praças e espaços públicos etc, sendo a tipologia das moradias na forma horizontal, com 1 pavimento, sendo que as que apresentam 2 pavimentos foram alvo de alterações posteriores do proprietário.

Figura 43. Imagem de satélite mostra a configuração morfológica conjuntos Sol Nascente e JK



Fonte: Google Maps, 2021, editado

Figura 44. No Conjunto JK há recuos frontais e laterais, calçadas regulares e vias de acordo com as normas urbanísticas



Fonte: Google Maps, 2021.

Figura 45. Rua Antônio Oliveira Lima localizada no Conjunto Sol Nascente



Fonte: Google Maps, 2021.

Figura 46. Conjuntos habitacionais construídos pelo BNH e tipologias, 1968 - 1999



Fonte: França, 2019, editado

A partir de 2000, o governo federal deu início ao Programa de Arrendamento Residencial que, com o objetivo de reduzir o déficit habitacional do país, através de sua atuação nos municípios, foi responsável pela construção de 7 empreendimentos verticais no Jabotiana (3 a 4 pavimentos), em especial no entorno do conjunto Santa Lúcia (1.184 unidades habitacionais), dos 39 subsidiados em Aracaju (6.850 moradias) (FRANÇA, 2019).

Sobre a localização desses empreendimentos, Santos (2016, p.73) analisa que

A concentração deve-se ao fato de que dentre os 3 conjuntos habitacionais que constituem o Bairro Jabotiana, o Santa Lúcia é o que apresentava menor oferta de serviços e equipamentos urbanos de consumo coletivo, como creches, escolas, áreas de lazer e unidades de saúde. Portanto, a área possuía uma infraestrutura urbana insuficiente, o que contribuiu para que o preço do solo urbano fosse mais baixo e, conseqüentemente, implicou de forma decisiva na escolha do Conjunto Santa Lúcia pelas construtoras imobiliárias para edificação dos empreendimentos do PAR.

Figura 47. Imagem de satélite mostra a configuração morfológica do Conjunto Santa Lúcia



Fonte: Google Maps, 2021, editado

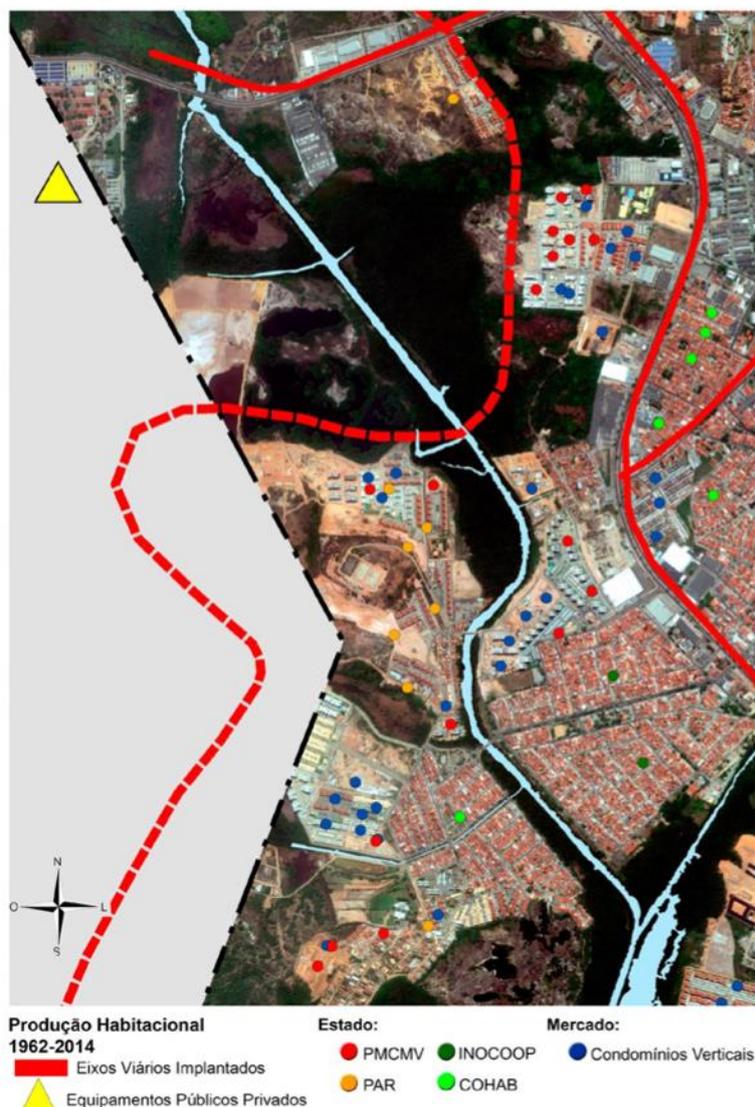
Figura 48. Conjunto Santa Lúcia, à esquerda condomínio vertical de 4 pavimentos e a direita moradias com 1 pavimento



Fonte: Google Maps, 2021

dos anos 2009, o PAR foi substituído pelo Programa Minha Casa Minha Vida, que subsidiou moradias através do financiamento com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), do FAR, do FGTS e do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), e parceria com o mercado imobiliário privado, responsáveis pela concepção e construção das unidades residenciais. Em Aracaju, o governo federal, através do PMCMV, foram construídos 49 empreendimentos e 9.986 unidades habitacionais até 2014, sendo que 17 condomínios verticais e 3.499 apartamentos estão localizados no bairro Jabotiana (FRANÇA, 2019).

Figura 49. Evolução da Ocupação Urbana - bairro Jabotiana, 2014

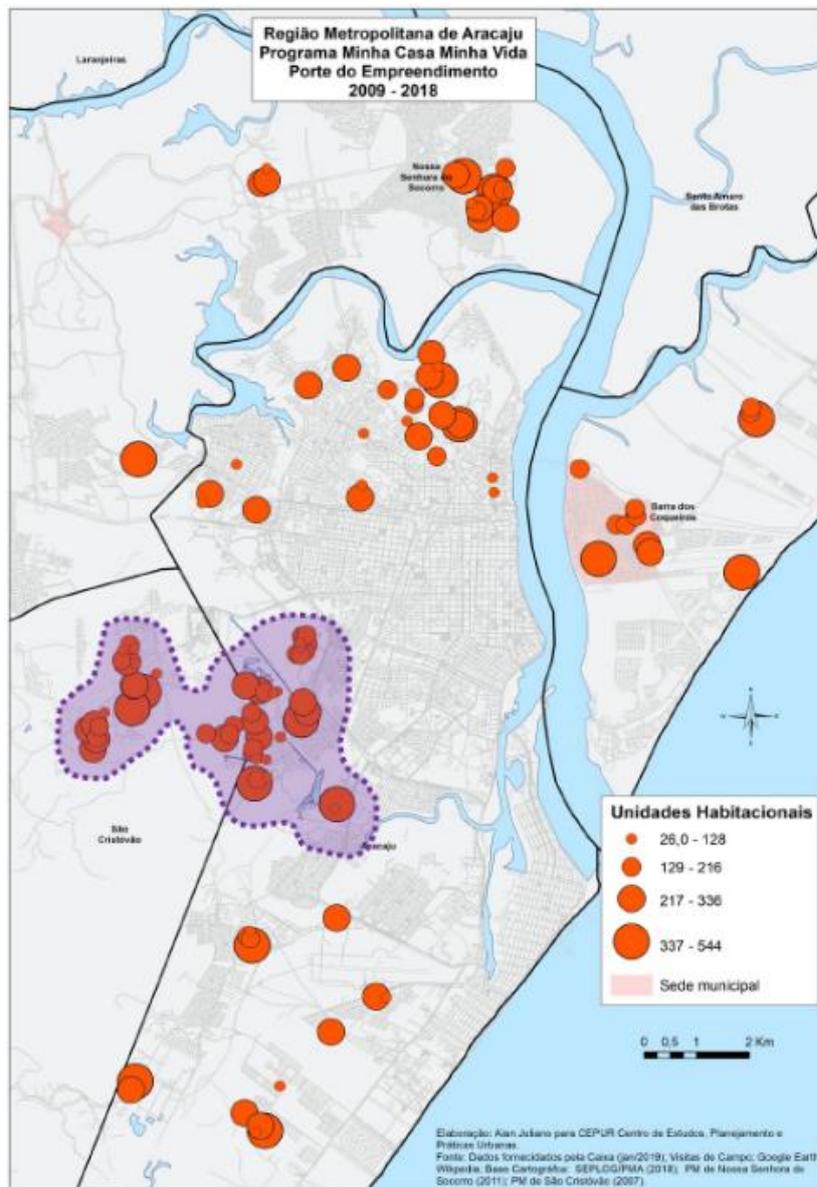


Fonte: França, 2019

Construtoras regionais e locais inserem empreendimentos verticais, de diversas escalas, que varia de 1 a 18 torres de edifícios cercados entremuros, vizinhos, um ao outro, dotados de elementos de segurança e equipamentos coletivos de lazer, que acarretam o aumento da segregação social e dificultam, assim, a circulação das pessoas pelas calçadas e demais espaços públicos (FRANÇA, 2019). De acordo com a autora, foram construídos 27 condomínios verticais no bairro entre 2000 a 2014, totalizando 4.870 novas moradias.

Ainda com relação aos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, pesquisas do Centro de Práticas de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal de Sergipe registram a formação de novos núcleos de empreendimentos verticais de forma homogênea, já em direção ao município de São Cristóvão, conectando-se a outro núcleo de condomínios construídos neste, acirrando o fenômeno da metropolização, como aponta França & França (2021)

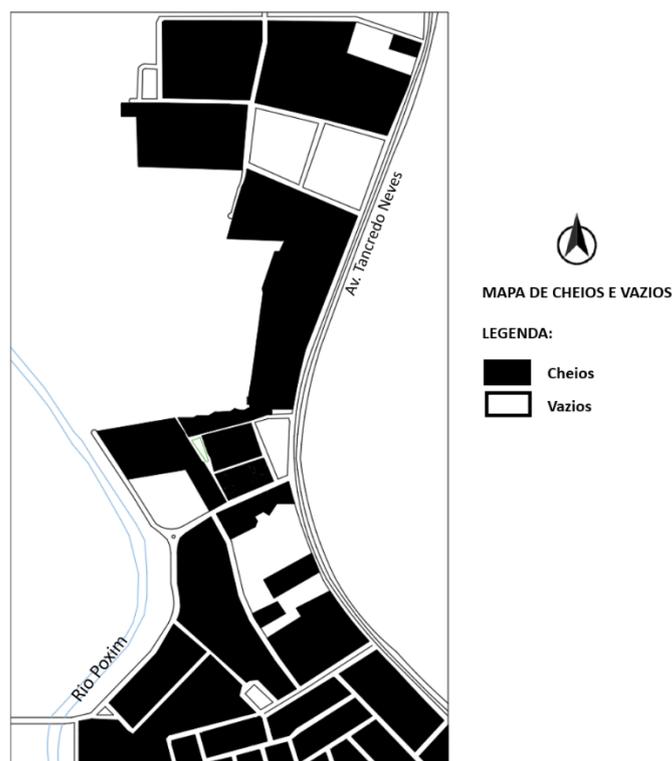
Figura 50. Avanço dos empreendimentos no município de São Cristóvão em roxo



Fonte: FRANÇA, 2017

As construtoras eram atraídas pelo valor do solo, mais barato que na capital, mas ainda pertencente a área metropolitana de Aracaju, construíram inúmeras unidades habitacionais. Entretanto a construção dos novos condomínios não foi acompanhada de infraestrutura urbana e viária necessária para abrigar os novos moradores. Associados à atuação do Estado com o PAR e o PMCMV, o mercado imobiliário também trouxe mudanças na configuração socioespacial e ambiental no Jabotiana, criando novos núcleos de ocupação, de forma fragmentada ao restante do bairro, como mostra os mapas a seguir.

Figura 51. O mapa de cheios e vazios mostra a alta taxa de ocupação em certas regiões intercaladas com áreas fragmentadas e grandes vazios



Fonte: Flávia Diniz, 2021.

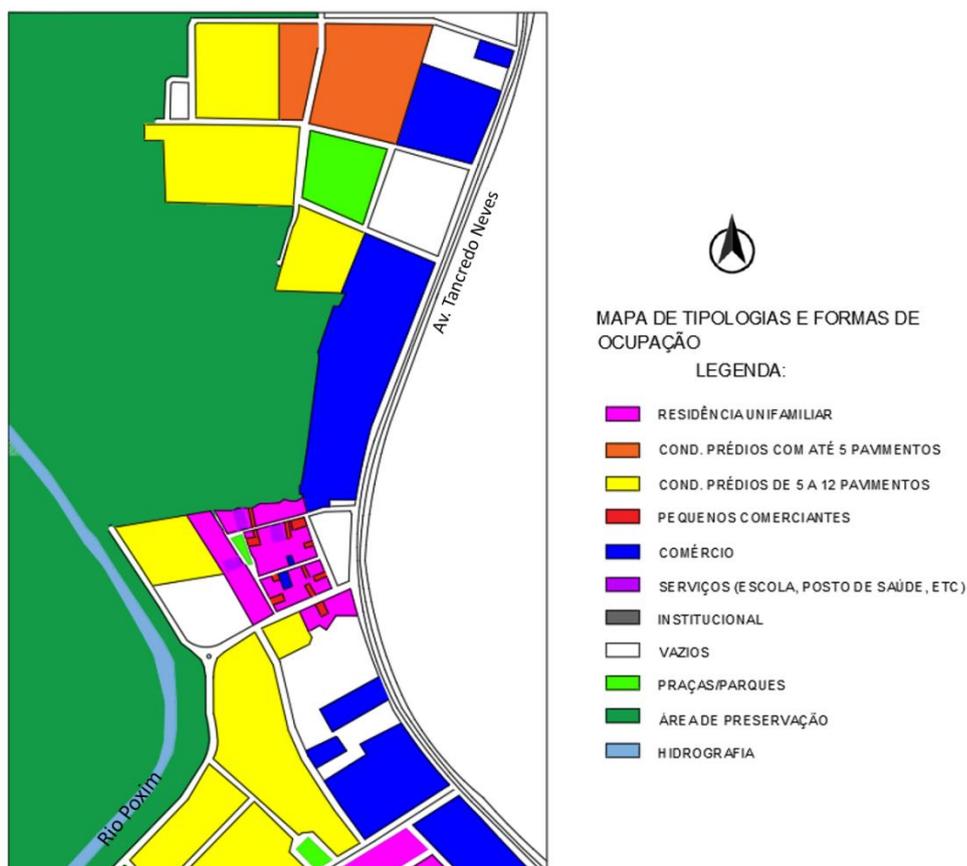
Pode ser observado os inúmeros vazios urbanos encontrados ao longo do mapa. Além disso, os núcleos urbanos não estão integrados, onde a única forma de ligação entre eles é a Av. Tancredo Neves.

Quadro 2. Análise das tipologias e formas de ocupação

POTENCIALIDADES	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Bairro com predominância de residências unifamiliares e grande quantidade de condomínios fechados com edificações multifamiliares. • Há pequenos comércios no interior do bairro e grandes empresas ao longo da Av. Tancredo Neves. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poucos espaços públicos e de lazer • Muitos vazios urbanos
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> • A diversidade da população residente enriquece a qualidade de vida em geral. Deve-se aproveitar esse fato para unir os residentes em áreas públicas espalhadas pelo bairro e apoiar a circulação de pessoas a pé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Precisa-se de melhorias e verbas públicas para apoiar o comércio local. • A grande quantidade de condomínios fechados murados diminui a segurança e aumenta a segregação social.

A falta de infraestrutura segue em algumas áreas do bairro Jabotiana, principalmente onde os níveis socioeconômicos são mais baixos, como o Largo da Aparecida, que aparece com uma tipologia habitacional homogênea, predominantemente residencial unifamiliar, intercalada com pequenos comércios e serviços, como escola, posto de saúde e centro de assistência social. Há grande ocupação de condomínios verticais multifamiliares de 5 a 12 pavimentos, além de grandes vazios urbanos ao longo da área.

Figura 52. Mapa de uso do solo, área estudada - Os condomínios verticais multifamiliares aparecem em destaque como uma das tipologias mais encontradas na área estudada

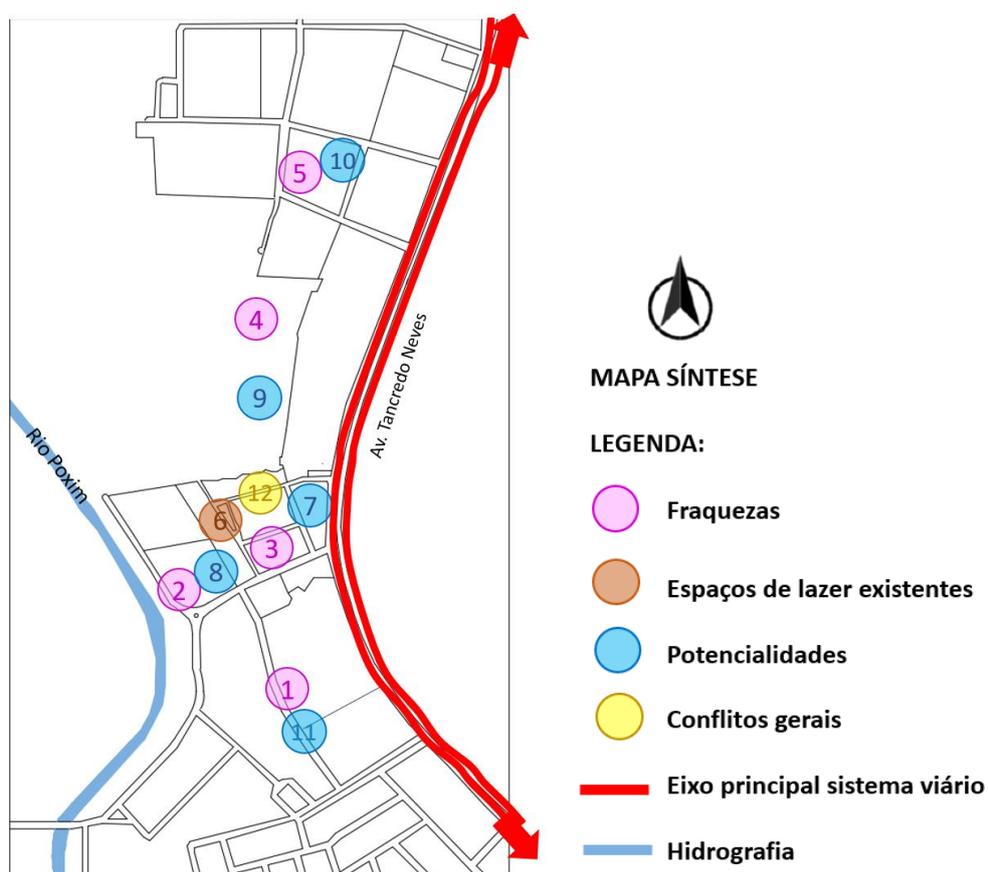


Fonte: Flávia Diniz, 2021.

Como pode ser observado, há pequenos comércios e serviços no Largo da Aparecida, mas esses locais são frequentados apenas pelos moradores da comunidade, ou seja, a área estudada é carente de comércio e serviços em geral, além de não ter sido encontrado restaurantes ou centros comerciais para atender a população. Caso necessitem de tais serviços, os moradores dos inúmeros condomínios fechados, tem que se deslocar para outras regiões a procura de serviços, comércio, bares e restaurantes. Há poucas praças e quase nenhuma área de lazer ao ar livre, então a população dos condomínios fechados utilizam as áreas comuns existentes nos condomínios, mas a outra parte da

população que não mora, é carente de áreas de lazer. Ao longo da Av. Tancredo Neves estão os grandes comércios, as concessionárias de veículos, galpões e o supermercado Mercantil Rodrigues. Colocando essas informações na matriz SWOT, em forma de mapa, aponta-se as principais fraquezas e potencialidades da área, além de outros dados importantes.

Figura 53. Mapa síntese



Fonte: Mapa elaborado a partir das análises das áreas in loco e de entrevista

Fraquezas:

1. Rua deserta a maior parte do dia, principalmente por conta do extenso muro dos condomínios fechados que vão de uma esquina até a outra. Rua sem atrativos, sem arborização ou equipamentos públicos e sem segurança.
2. Vazio urbano com esgoto a céu aberto e sem infraestrutura básica. O esgoto existente transborda a água das chuvas provenientes do rio Poxim e inunda a região do Largo da Aparecida.
3. Enchentes e alagamentos assolam a área todos os anos nos períodos de chuva.
4. Área de preservação que divide dois núcleos urbanos os quais deveriam estar integrados.

5. Grande praça vazia com poucos equipamentos públicos, e quase nenhum equipamento de lazer ou atrativo.

Espaços de lazer existentes:

6. A praça localizada no Largo da Aparecida é utilizada pelos moradores, apesar da fraqueza na infraestrutura e na falta de equipamentos de lazer. Pode ser implementado o *Traffic calming* ou moderação do tráfego nessa região, protegendo a população de possíveis acidentes e estendendo a área da praça.

Potencialidades:

7. A praça localizada no Largo da Aparecida é utilizada pelos moradores, apesar da fraqueza na infraestrutura e na falta de equipamentos de lazer.

8. Estender o transporte público na região e criar novos espaços públicos com áreas de lazer, convivência e serviços. Melhoria dos vazios urbanos existentes, como as áreas 7, 8, 9 e 10 do mapa.

9. A grande área existente pode servir de ligação entre dois núcleos urbanos, ou seja, as áreas inferior e superior do mapa não tem nenhum tipo de ligação a não ser pela Av. Tancredo Neves. Essa área tem grande potencial para abrigar uma avenida e um calçadão de um lado a outro e um parque urbano com inúmeros atrativos, tanto para evitar que a área seja apenas de passagem, quanto para trazer atividades diferenciadas que até então não são encontradas na região.

10. A região tem potencial para ser um espaço movimentado e cheio de atrativos, já que está rodeado de prédios com milhares de famílias circulando todos os dias. O lugar é um vazio, mas de acordo com o que foi observado na área, existem alguns foodtrucks em determinados dias da semana que ficam estacionados no local, onde os moradores passam para comprar lanches e bebidas, seja pela proximidade com os condomínios residenciais, seja por falta de restaurantes e bares nos arredores, ou seja, há demanda para esse tipo de nicho. Aproveitando o seu potencial comercial, os objetivos principais são criar espaços que não existam dentro dos condomínios para atrair os moradores para a rua.

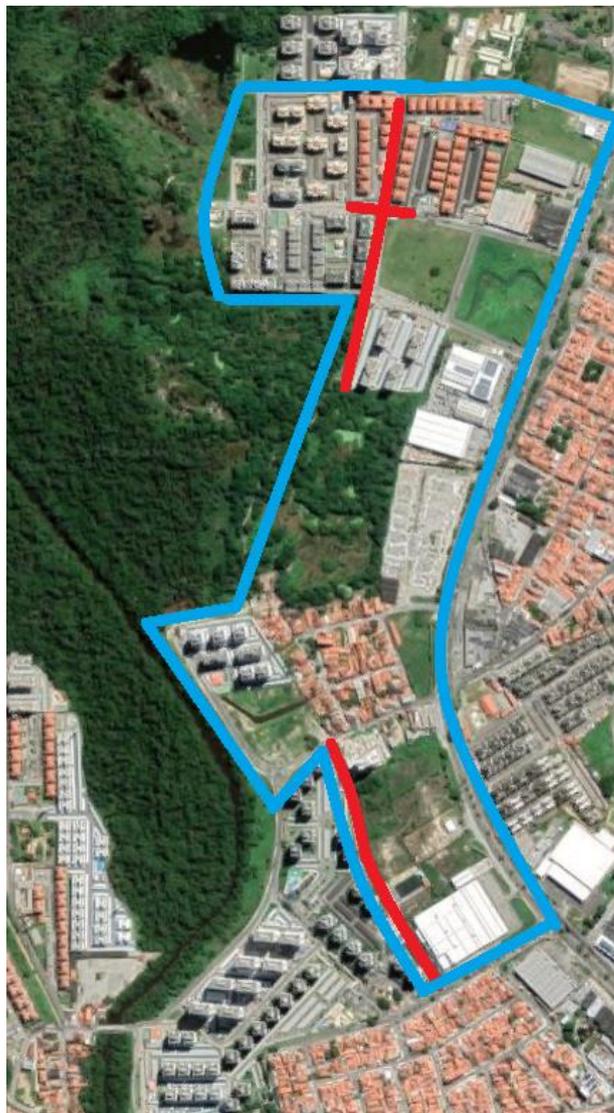
11. Rua localizada atrás do supermercado Mercantil Rodrigues tem grande potencial de circulação de pessoas e veículos. Com planejamento trazendo melhor infraestrutura, arborização, vitalidade e segurança, mais pessoas e veículos poderão circular pela área.

Conflitos gerais:

12. Grande parte da população está desempregada e depende de recursos públicos para viver. Área com problemas econômicos, sociais e de infraestrutura.

No bairro observam-se a existência de áreas grandes terrenos vazios, ruas com empreendimentos murados, sem segurança e sem atrativos de lazer, que possam garantir a permanência das pessoas nos espaços públicos.

Figura 54. A área estudada está demarcada em azul e em vermelho consegue-se perceber a extensão dos muros cercando os condomínios fechados multifamiliares



Fonte: Google Maps, 2021, editado.

Figura 55. Condomínios murados diminuem a segurança e a movimentação de pessoas



Fonte: Levantamento campo, dezembro/2020.

Figura 56. Condomínios murados e vias sem pavimentação



Fonte: Levantamento campo, dezembro/2020.

Figura 57. A área, que seria uma praça tem pouco mobiliário urbano e nenhum atrativo



Fonte: Levantamento campo, dezembro/2020

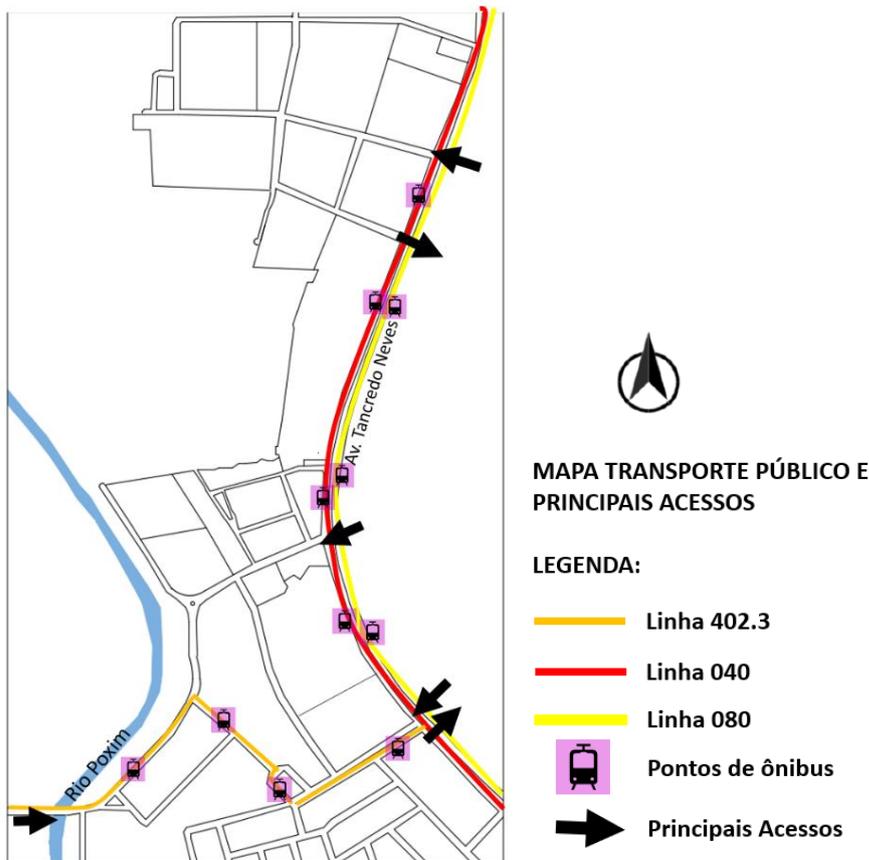
Figura 58. Terreno próximo a comunidade Largo da Aparecida



Fonte: Flávia Diniz, dezembro/2020

No tocante aos equipamentos públicos, existem apenas três escolas públicas na região, mas apenas uma escola em funcionamento, a Escola Municipal de Ensino Fundamental José Airton de Andrade, no Largo da Aparecida. O local também possui um posto de saúde, uma paróquia e um centro de assistência social. Os principais acessos são feitos a partir da via principal, a Av. Tancredo Neves, assim como a rede de transporte público, insuficiente para quem mora mais afastado, pois há apenas uma linha de ônibus que passa por dentro, quem mora mais longe da via principal tem que se locomover a pé.

Figura 59. Mapa dos transportes existentes e principais acessos



Fonte: Mapa elaborado a partir de dados do Google Maps (2021) e observações in loco.

Colocando essas informações na matriz de SWOT, aponta-se alguns aspectos dessa dimensão sobre os transportes públicos e os principais acessos de acordo com o Quadro 3 abaixo.

Quadro 3. Análise dos transportes públicos e principais acessos.

POTENCIALIDADES	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Facilidade de acesso a região, principalmente pela Av. Tancredo Neves; • Quantidade de usuários suficiente para adicionar linhas extras de ônibus ou melhoria nas rotas para permear as ruas internas do bairro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Número de linhas de ônibus insuficiente para atender a demanda do bairro; • O transporte público não permeia as ruas internas, passando, geralmente, pela Av. Tancredo Neves; • Pontos de ônibus apenas com sinalização, não oferece nenhum tipo de abrigo para os usuários.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> • Deve-se aproveitar o planejamento estratégico de melhorias para o bairro e implementar melhores condições de transporte para os usuários. 	<ul style="list-style-type: none"> • Parte da população prefere transporte privado, pela falta de segurança; • O transporte público de uma forma geral é ineficaz.

A última dimensão de análise é a ambiental, que atua nas áreas de saneamento básico (água, esgoto, drenagem), recursos hídricos e áreas verdes (áreas de preservação permanente). Assim como as demais, essa questão está em evidência, resultado do delineamento das configurações sociais, econômicas e urbanas. O que ocorre é que, conforme foi citado anteriormente, a explosão imobiliária no bairro, foi acompanhada da ausência de melhoria na infraestrutura adequada, que corresponde à saneamento básico, sobrecarregando assim, a oferta existente.

O resultado da insuficiência do esgotamento sanitário e em especial, serviço de drenagem urbana, disso tem sido acompanhado não só pelos moradores, mas por toda sociedade aracajuana e em especial, pela Justiça Federal e Ministério Público Federal, face à ocorrência de inundações e alagamentos anualmente, que impedem os deslocamentos e em especial, desabrigam famílias. Só em 2019, a Defesa Civil registrou mais de duzentos desabrigados (Defesa Civil, 2019) e em 2020, 108 pessoas foram realojadas até que a situação fosse contornada (Defesa Civil, 2020).

Figura 60. Mapa das áreas de risco



Fonte: Elaborado por Flávia Diniz, agosto/2020 a partir de dados da Defesa Civil Sergipe

Em detrimento desses conflitos socioambientais prejudiciais à qualidade de vida dos moradores e ao meio ambiente, a população buscou a tutela dos seus direitos urbanos junto ao Ministério Público

Federal, e este, junto à Justiça Federal, suspendeu, no ano de 2014, os alvarás de licenciamento para construção de novos empreendimentos.

Figura 61. Registro de alagamento em 2019



Fonte: Leal, Santos e Costa, 2020.

Importante salientar, que a ocorrência desses alagamentos e inundações tem sido constante principalmente, nas áreas de formação de novos núcleos de empreendimentos e em áreas já consolidadas que cresceram com condomínios à sua volta, como a região do Largo da Aparecida, frequentemente registrados pela mídia jornalística. Essa questão da densidade de construções está atrelada à baixa taxa de permeabilidade que é determinada pelo Plano Diretor de Aracaju, que corresponde à apenas 5% da área total do terreno a ser destinada para drenagem natural da água das chuvas no solo (FRANÇA, 2019).

Figura 62. Registro de inundação no Largo da Aparecida



Fonte: Defesa Civil Sergipe, 2019

Figura 63. Equipe da Defesa Civil nas áreas inundadas no Largo da Aparecida



Fonte: Defesa Civil Sergipe, 2019

De acordo com as informações levantadas, observou-se que uma das áreas mais afetadas nessa dimensão, é o Largo da Aparecida, em função da presença de um canal subterrâneo e ausência da drenagem, que ocasionam enchentes nos meses de chuva, afetando centenas de pessoas que ficam desabrigadas e sofrem prejuízos com a perda de móveis, eletrodomésticos e objetos pessoais.

Um ponto chave nessa dimensão ambiental refere-se à presença (ainda!) de extensões de áreas de preservação ambiental, como mangues, lagoas, rios, mata etc. O Poxim, que percorre o bairro, tem sofrido assoreamento em razão da constante urbanização e impermeabilização do solo em suas margens, apresentando poluição hídrica, por causa do desgarregamento dos esgotos domésticos, contribuindo para a ocorrência de enchentes, afetando principalmente a população de baixa renda. Em diversos trechos das suas margens, detectou-se a ocupação irregular de habitações precárias, mas também de desmatamento, aterramento e uso indevido do solo para ampliação do sistema viário e em especial, a construção de grandes empreendimentos, impulsionados pelos planos de financiamento do governo federal, que demonstra a sobreposição da especulação imobiliária em prejuízo às normas que garantem a preservação e proteção ambientais. (LEAL; SANTOS; COSTA, 2020)

Entretanto, pouco se faz em relação ao diálogo com a população, ao incentivo da consciência ambiental e à interação das pessoas com o meio ambiente. O diálogo entre os moradores sobre referentes ao meio ambiente é raro. É importante destacar o papel essencial do ser humano na preservação do meio ambiente como responsabilidade individual e coletiva. Os moradores precisam ter consciência que os problemas que os afetam no dia a dia podem ser resolvidos ou minimizados caso todos colaborem com a preservação, principalmente das áreas de fragilidade ambiental.

Colocando essas informações na matriz de SWOT, aponta-se alguns aspectos dessa dimensão de acordo com o Quadro 4.

Quadro 4. Análise de áreas de preservação e áreas de risco

POTENCIALIDADES	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Medidas de reestruturação urbana e infraestrutura evitaria ou diminuiria os riscos de enchentes e alagamentos; • Grandes áreas verdes e de preservação podem ajudar a transformar a imagem e a qualidade de vida dos moradores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Histórico de inundações e enchentes em áreas específicas; • Prejuízos econômicos e sociais; • Pouca atenção no planejamento estratégico e falta de medidas eficazes para impedir que o problema se repita.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> • Deve-se aproveitar a grande áreas de preservação como áreas públicas de qualidade e aumentar o sentimento de pertencimento por parte dos usuários para evitar sua degradação. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes investimentos por parte do poder público tanto para as áreas de preservação, quanto para as áreas que precisam de melhorias na infraestrutura.

Conforme foi analisado neste capítulo, o bairro Jabotiana é caracterizado por apresentar diversidades de tipologias habitacionais e de renda e, apesar de ter recebido investimentos imobiliários e inúmeros empreendimentos habitacionais fechados subsidiados pelo governo federal, em especial nas últimas

duas décadas como levantou França (2019), a oferta de infraestrutura e serviços públicos não acompanhou o crescimento decorrente da chegada vultuosa e rápida desses novos moradores.

O cenário resultante são inúmeros problemas estruturais e socioeconômicos, cuja configuração urbana é fragmentada, não só da cidade, mas dentro do seu território, com existência de núcleos urbanos segregados, entremeados de grandes lotes vazios, sem nenhuma conexão entre si. Somado à isso, marca-se na maioria dos núcleos, a ausência de saneamento básico, principalmente drenagem, o sistema viário precário e com interrupções de grandes terrenos, sem prolongamentos de vias, não dispondo de conexão entre os núcleos do bairro, decorrentes da ineficácia do planejamento urbano (FRANÇA, 2019).

Contudo, essa configuração urbana social e ambiental, sem dúvida, diverge dos conceitos de vitalidade urbana de Jane Jacobs (2003), ocasionando a ausência das pessoas nos espaços públicos, em função desse isolamento em suas moradias fechadas e necessitando assim, de intervenções projetuais.

Capítulo IV – Proposições projetuais: Intervenções urbanas no bairro Jabotiana

4.1. Um olhar na escala do pedestre das áreas de intervenção

Um projeto de reabilitação urbana deve ser elaborado por uma equipe interdisciplinar, em função das inúmeras complexidades da cidade, com espaços de diferentes características, apesar desta se apresentar num sistema interligado em redes. As vias, passeios, transportes, áreas públicas e privadas, residenciais, comerciais, serviços etc devem estar em harmonia, sendo a diversidade destes no espaço urbano, em especial, na escala de bairro, de suma importância para a segurança e vitalidade (JACOBS, 2003).

Conforme foi analisado no capítulo anterior, em sua dimensão urbana (corresponde à área que trabalha com configuração urbana, uso e ocupação do solo, mobilidade urbana (sistema viário e transporte público), habitação, espaços públicos (lazer, cultura etc), o bairro Jabotiana apresenta núcleos urbanos entremeados de grandes lotes vazios, com ausência de oferta de saneamento básico, principalmente drenagem e, sistema viário precário e com interrupções, decorrentes da ineficácia do planejamento urbano e viário (FRANÇA, 2019).

Cada núcleo urbano apresenta demandas pontuais e diferentes: alguns como o conjunto Sol Nascente, dispõe de todo o suporte estrutural que um bairro necessita, em contraposição à outras, como o entorno do Largo da Aparecida, que faltam infraestrutura básica, com graves problemas de alagamento e espaços públicos, ou a área no entorno do supermercado Mercantil, com inúmeros condomínios e vazios urbanos.

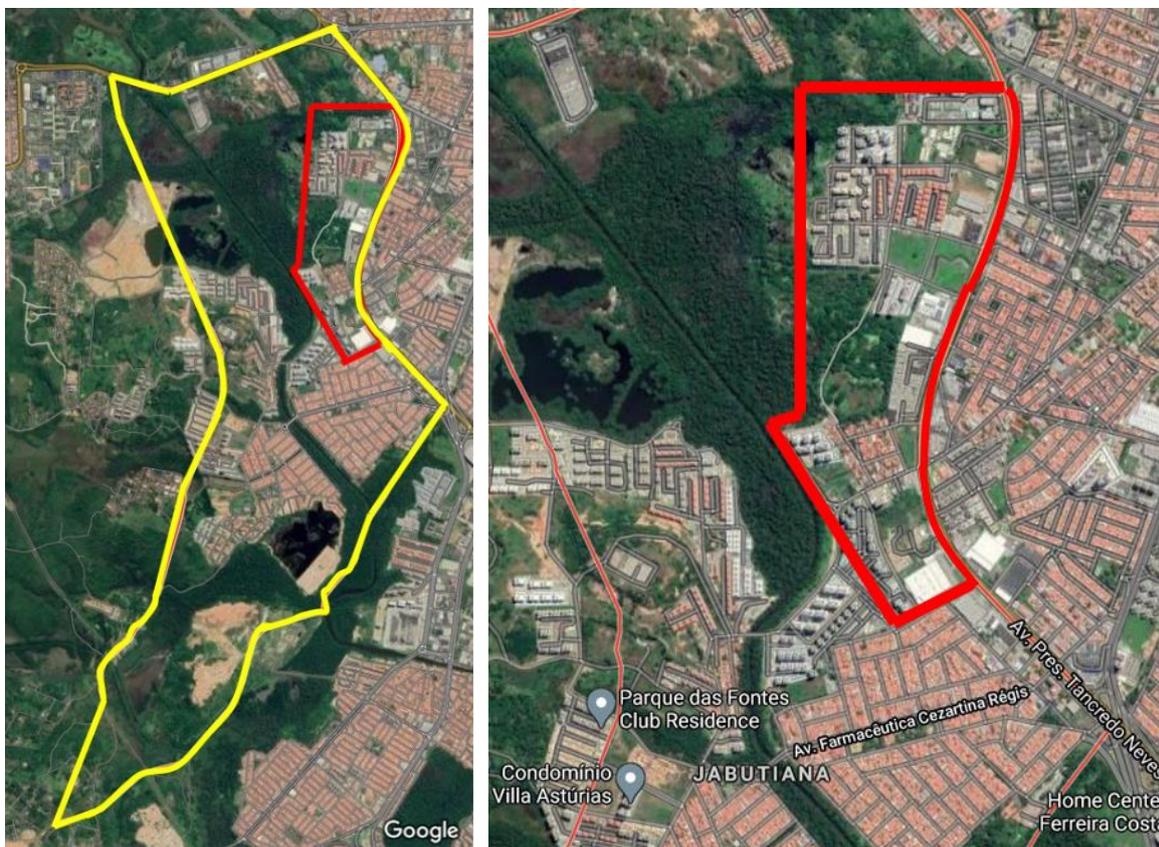
As existências dessas interrupções impedem a conexão entre esses núcleos, como muros e grandes dimensões de lotes fechados e vazios, a presença do Rio Poxim, que se constitui num divisor entre os conjuntos Santa Lúcia e Sol Nascente, mangues e outras áreas de preservação inutilizadas, ou até mesmo, ocupadas por moradias precárias, como citado anteriormente.

Ainda no Jabotiana, no entorno da concessionária de veículos Toyota, existe um núcleo urbano monofuncional, onde inúmeros condomínios fechados verticais multifamiliares rodeados por muros, ocupam áreas sem variedade de atividades que são vitais para a vida urbana. Não tem zonas de lazer, cultura ou espaços públicos de qualidade, por isso, os habitantes tem que se deslocar para outras

regiões, caso busquem essas atividades. Por consequência, as pessoas deixam de se deslocar a pé, circularem pelo bairro e se reunirem, pois além de não existirem espaços públicos de qualidade, a monofuncionalidade traz insegurança.

Assim, diante da necessidade de apontar uma área como objeto de intervenção, optou-se por escolher aquela que tem sido objeto de transformações recentes e de fragmentações, resultando em quatro diferentes subáreas segregadas, com configurações sócioespaciais diferentes que, mesmo estando vizinhas, não se conectam entre si.

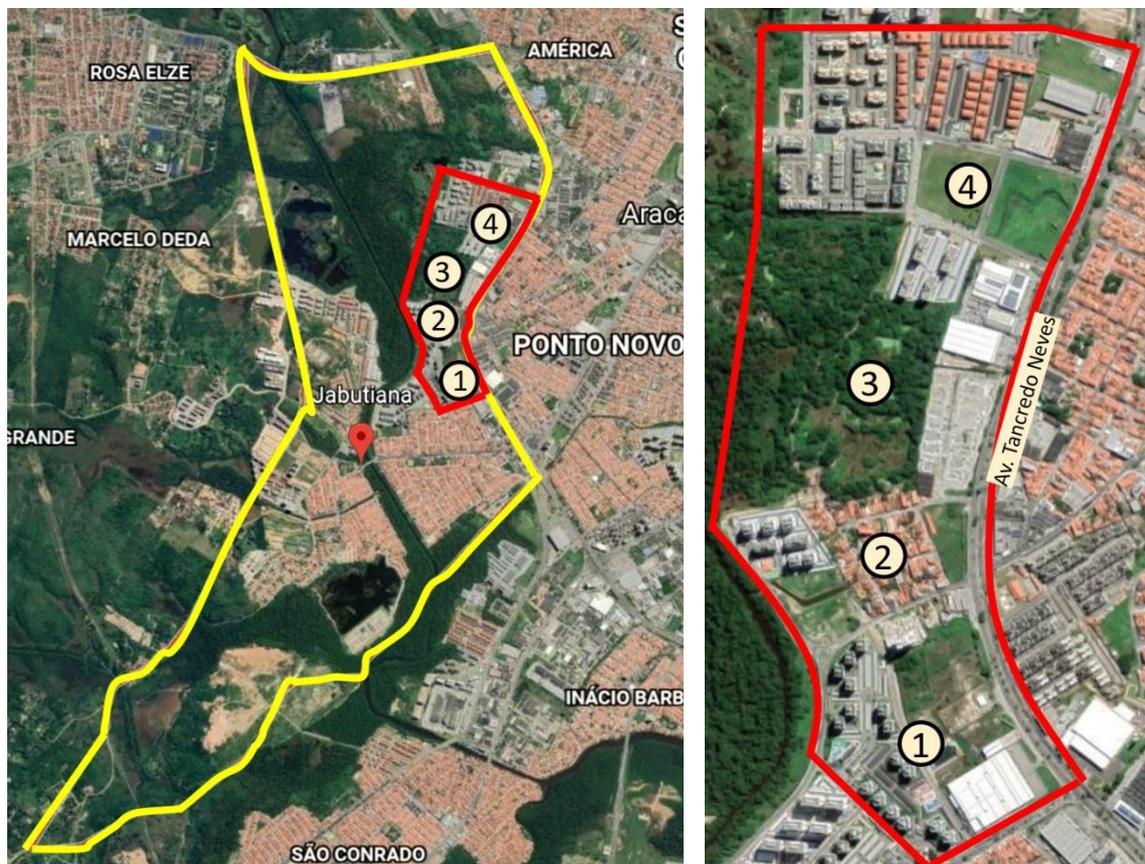
Figura 64. Delimitação do bairro Jabotiana em amarelo e delimitação da área escolhida em vermelho



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Para isso, observou-se suas necessidades e demandas, através da análise das três dimensões urbana, meio ambiente, social e econômica, na escala de rua, para posteriormente apontar diretrizes a fim de oferecer melhoria na qualidade de vida e conforto para os moradores e, sobretudo promover a interligação entre esses no âmbito do bairro.

Figura 65. Região delimitada do bairro Jabotiana, limites do projeto e áreas de intervenção: (1) Rua atrás do supermercado Mercantil Rodrigues; (2) Largo da Aparecida e região; (3) Área de preservação ambiental; (4) Praça subutilizada



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Área 1: Entorno do Supermercado: vazios residuais desconectados e insegurança

Área 2: Área dos condomínios verticais fechados às margens do Rio Poxim: segregação e monofuncionalidade e inutilização dos espaços públicos. Ocupação irregular residencial no Largo da Aparecida: segregação e espaço público como lazer e sociabilidade

Área 3: Área de preservação: desconexão entre os núcleos urbanos.

Área 4: Entorno dos condomínios verticais fechados na praça: segregação, monofuncionalidade e inutilização dos espaços públicos

A área marcada como 1, na Figura 66, compreende ao entorno do supermercado Mercantil Rodrigues, localizado na Avenida Tancredo Neves, uma das principais vias de acesso à cidade de Aracaju, cujo fluxo de veículos é intenso, especialmente nos horários do início da manhã e final de tarde/noite.

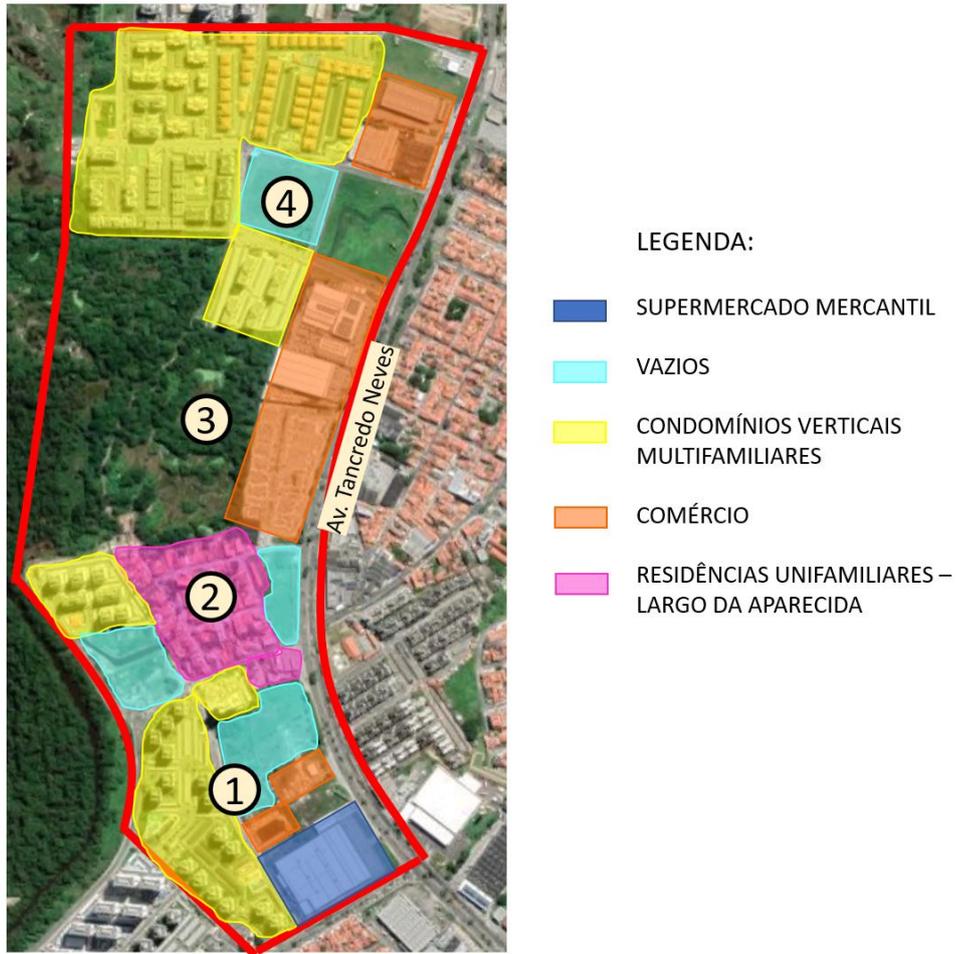
Figura 66. Vista aérea da área 01: Rua atrás do Supermercado Mercantil Rodrigues.



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

A rua paralela à essa avenida (marcada por setas amarelas que apontam a direção do fluxo de veículos), tem sido marcada pelo estacionamento e trânsito de caminhões que abastecem o supermercado (Figura 66). À margem esquerda desta via (à oeste) foram identificados condomínios residenciais multifamiliares de dez pavimentos, implantados em sequência, voltados para famílias de renda média, resultando que, esta face do empreendimento se constitui apenas de muros fechando na totalidade do quarteirão, em função de as portarias, entradas e saídas dos moradores não é por esse logradouro. À margem direita estão grandes terrenos vazios da rua, o supermercado, e ao final, a via de acesso ao bairro.

Figura 67. Configurações do espaço, uso e ocupação do solo.



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Figura 68. Configuração urbana: muros dos condomínios verticais



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

Ou seja, o que se observa é a ausência de fluxos de pessoas nessa área face à inexistência da diversidade de usos e a ausência da utilização desses espaços pelos pedestres, que, inibidos pelos altos muros dos condomínios e sem nenhum atrativo, evitam transitar nessa via, embora ainda haja movimentação dos caminhões para o acesso ao abastecimento de mercadorias do supermercado, e um reduzido fluxo de automóveis. Além disso, as calçadas são estreitas, sem segurança e arborização. (Figura 68)

A segunda área compreende a comunidade Largo da Aparecida, localizado próximo à avenida Tancredo Neves à direita a área de preservação ambiental ao norte e ao sul a Avenida Graciliano Ramos. Demarcada pelo contraponto da paisagem da sua circunvizinhança, em função da configuração sócioespacial diferente dos espaços construídos: dois grandes vazios nas extremidades laterais da comunidade Largo da Aparecida, cujo o que está próximo ao Rio Poxim é cortado por um canal que se interliga ao Rio Poxim e se prolonga pelo Largo da Aparecida, trecho que foi aterrado, além da presença dos mangues e rio, como fortes elementos ambientais. Além disso, apesar de apenas

estarem separados pela Avenida Graciliano Ramos, na porção esquerda do Largo da Aparecida estão condomínios verticais, cuja guarita de acesso volta-se para rua do Horto, e os muros de fundo, “negando” e isolando-se da comunidade citada.

Figura 69. Vista aérea da área 02. Abrange o Largo da Aparecida e arredores.



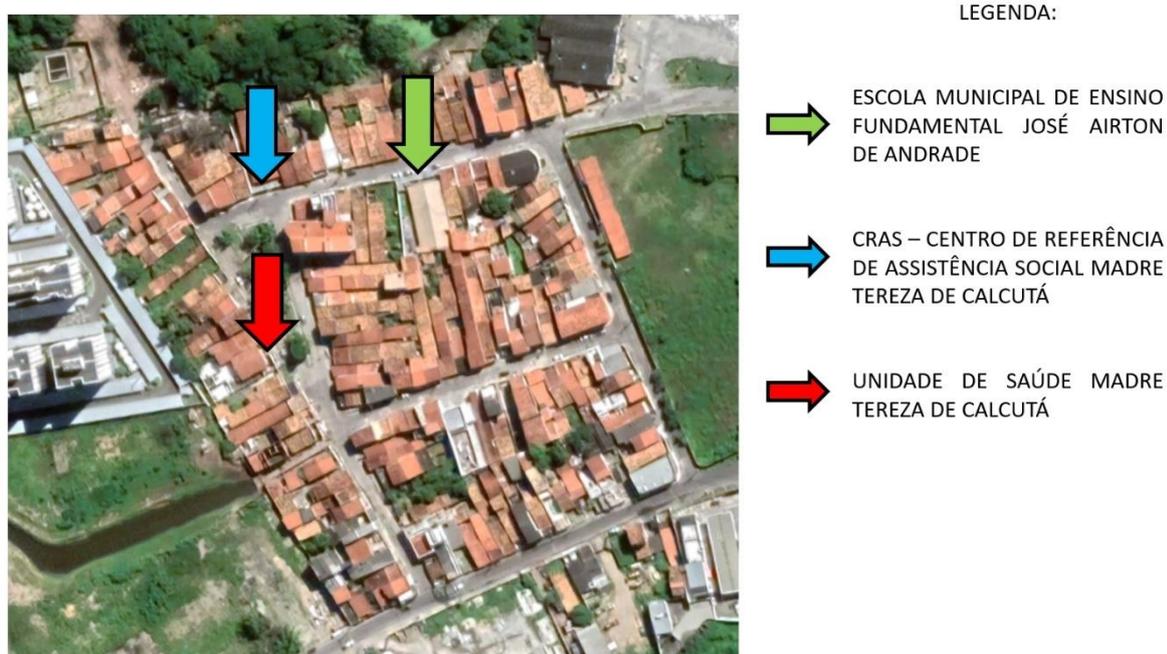
Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Segundo os dados da Defesa Civil de Aracaju (2019), a comunidade Largo da Aparecida é por constituída por 148 famílias de baixa renda (grande parte participante de programas de auxílio do governo). Por meio de observações, foram vistos idosos sentados nas portas de suas casas ou nas mesas da praça e crianças brincando nas vias ou jogando bola.

No tocante aos equipamentos sociais, a área da Largo da Aparecida concentra Posto de Saúde, Centro de Assistência Social, que auxilia as famílias com cestas básicas, abrigo em épocas de chuvas, acolhimento social e psicossocial, com assistência ao idoso, à família, às crianças e adolescentes, oferece cursos, oficinas e etc. Além disso, para abrigar as crianças pequenas e adolescentes moradores, verificou-se apenas uma escola pública de ensino fundamental, embora não tenha creches e escolas de ensino médio. A escola mais próxima fica no Conjunto Castelo Branco, no bairro Ponto

Novo, frequentada pelos adolescentes e adultos, de acordo com a coordenadora do CRAS Madre Tereza, Luciana Teles, em entrevista concedida no dia 28/05/2021.

Figura 70. Vista aérea sinaliza a Escola Municipal, o Centro de Assistência Social e a Unidade de Saúde da comunidade do Largo da Aparecida.



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Figura 71. Escola Municipal de Ensino Fundamental José Airton de Andrade localizado no Largo da Aparecida



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

Quanto às configurações urbanas, segundo levantamento de campo feito entre novembro/2020 e maio/2021, é predominantemente residencial e monofuncional, sendo imóveis de pequeno porte e materiais simples, com ocupação total da área do lote pela edificação, algumas em dois pavimentos.

Figura 72. Padrões residenciais



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

Além disso, as calçadas são estreitas, sem padrão, desniveladas, variando de rampas acentuadas para entrada de carros até 1,50m de largura, atrapalhando os encontros sociais e a circulação segura dos transeuntes, embora haja uma forte relação de vizinhança entre os moradores. Para tanto, a praça central torna-se elemento-chave, apesar do pouco mobiliário urbano, arborização com sombreamento, somada às vias públicas, com pouco trânsito de veículos, utilizadas pelos idosos e crianças para seu lazer, face à ausência de opções de espaços públicos destinados a isso nas proximidades.

Figura 73. Utilização do espaço público: praças, vias e calçadas



Fonte: Levantamento de Campo, maio, 2021.

Também é relevante apontar, que no aspecto ambiental, apresenta entraves com relação à oferta de saneamento básico e em especial ausência de drenagem urbana, resultando em alagamentos nas vias e nos imóveis nos períodos de chuva, provocando perdas irreparáveis não só no tocante aos bens materiais das dezenas de famílias quanto à saúde, com possíveis contaminações ocasionadas pelo esgoto, e qualidade de vida, ficando famílias desabrigadas como ocorreu nos anos julho de 2019. As áreas mais críticas são a Rua B e C que, apresentou até 1,5 metros de lâmina d'água nas casas, além de somadas aos resíduos jogados nas vias, que ajudam a agravar o quadro as inundações.

Figura 74. Alagamento no Largo da Aparecida em 2019 e o resgate das famílias pelos membros da Secretaria da Assistência Social e pela Defesa Social.

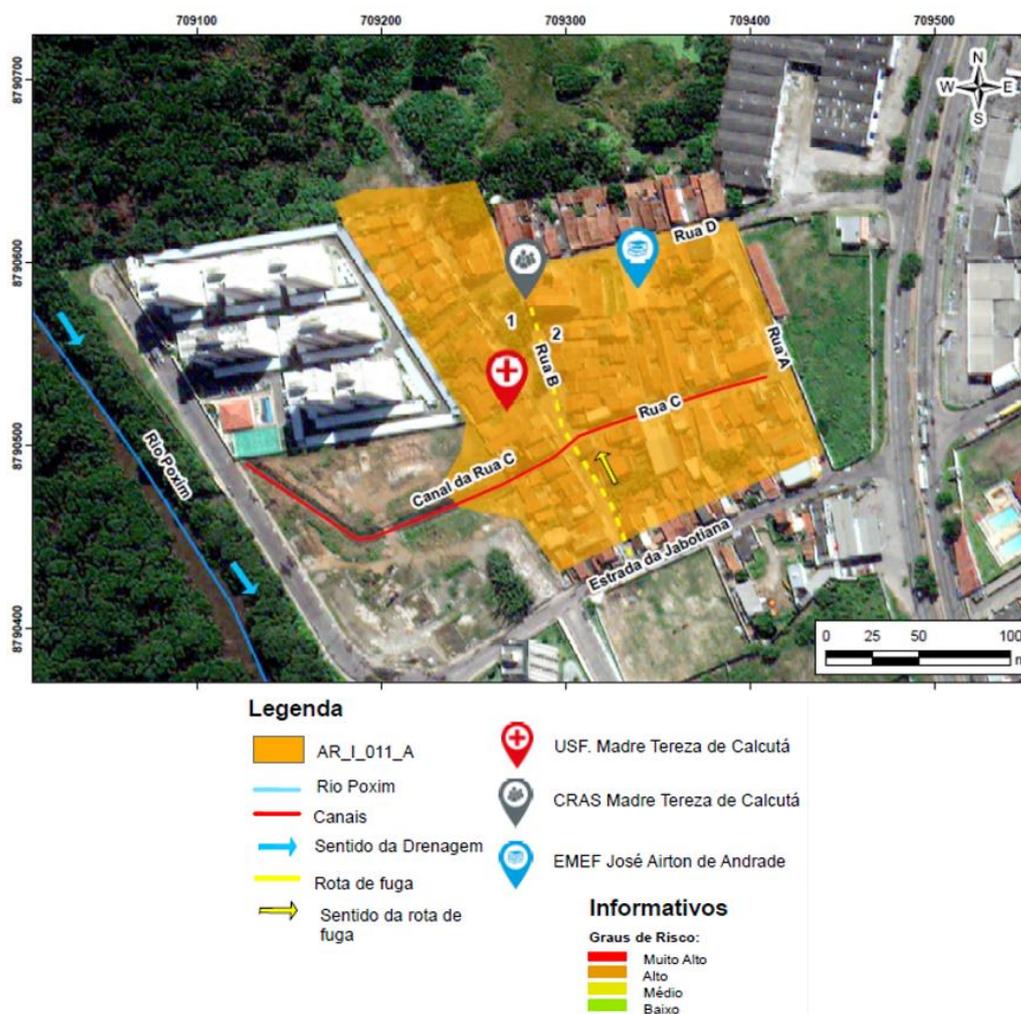


Fonte: F5 News¹¹

¹¹ Disponível em: https://www.f5news.com.br/cotidiano/nivel-de-rios-sobe-com-fortes-chuvas-no-interior-de-sergipe_56862/ Acesso em: julho/2021

Essa área foi definida pela Secretaria Municipal de Defesa Civil como Área de Risco Alto para Inundação, pelo Mapeamento de Áreas de Riscos de Desastres Naturais realizado pela Defesa Civil de Sergipe AR_I_11, afetada pelos alagamentos causados pelas chuvas e elevação da cota do Rio Poxim no Largo da Aparecida. As águas desse rio chegam à área demarcada por um esgoto a céu aberto, por meio do canal da Rua C, o que causa ainda mais preocupação para as famílias. Ele aponta ainda que em julho de 2019, 48 imóveis e 184 pessoas estavam em risco por causa da enchente. Segundo o relatório, apontou-se como sugestão de intervenção, a limpeza do canal pela EMSURB (Empresa Municipal de Serviços Urbanos), além de ações de sobre conscientização ambiental em relação ao despejo inadequado do lixo e entulho nas ruas e canais da comunidade, através de panfletagens e palestras. A rota de fuga, em caso de desastre, será pela Rua B em direção ao abrigo temporário CRAS (Centro de Referência da Assistência Social) Madre Tereza de Calcutá, localizado na Rua D, no Largo da Aparecida.

Figura 75. Áreas de risco de inundação no Largo da Aparecida



Fonte: Defesa Civil de Sergipe, 2019

Sendo também algo de discussões no âmbito da Ação Civil da Justiça Federal, desde 2016, quando o Ministério Público Federal em Sergipe (MPF/SE), ajuizou uma ação civil pública, com pedido de liminar, para que o município de Aracaju e a Administração Estadual do Meio Ambiente (Adema) paralisassem todos os pedidos de licenciamento ambiental em processamento voltados a empreendimentos na área. (F5News, 2016)¹²

A juíza Maria Machado, da 1ª Vara Federal da Seção Judiciária de Sergipe, determinou a suspensão dos alvarás de ocupação, construção e licenciamento ambiental para novos empreendimentos, além de proibição de edificação de obra não iniciada, ainda que autorizada, dentre outras medidas judiciais, até que o problema de drenagem e esgotamento sanitário, no Bairro Jabotiana, fossem resolvidos. Além disso, o MPF alega que o adensamento desordenado da população local e a ausência de infraestrutura, por insuficiência na rede de esgoto e drenagem, causam o lançamento de resíduos no rio Poxim e, conseqüentemente, agressões ambientais na região. (Ascom Portal da Justiça Federal, 2016)¹³

Os problemas de esgotamento sanitário e drenagem ainda perduram e os mais prejudicados são os moradores de baixa renda que sofrem com alagamentos e desastres todos os anos nos períodos de chuva.

Figura 76. Esgoto existente no terreno em frente a Rua do Horto. É por ele que a água do rio Poxim passa e transborda, inundando o Largo da Aparecida.



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

¹² Disponível em: https://www.f5news.com.br/cotidiano/mpfse-ajuiza-acao-para-impedir-novas-enchentes-no-jabotiana_29351/ Acesso em outubro/2021

¹³ Disponível em: <https://a8se.com/noticias/sergipe/justica-federal-suspende-novas-obras-no-bairro-jabotiana/> Acesso em outubro/2021

A existência de duas áreas vazias, a esquerda e a direita do Largo da Aparecida, trazem um enfraquecimento na interligação desses espaços apontados (condomínios, Largo da Aparecida), com os demais espaços do entorno, em decorrência da sua não utilização e da consequente inibição da circulação das pessoas nesses locais pela insegurança, face à ausência do cumprimento da função social da propriedade com atividades sendo despenhadas.

Figura 77. O Largo da Aparecida fica entre duas áreas vazias, em vermelho.



Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Em contrapartida, observa-se outro padrão espacial social, decorrente do processo de segregação socioeconômico, denominada como Área 3, representada pelos 2 condomínios multifamiliares fechados, com 8 edifícios de 10 pavimentos cada, totalizando 320 apartamentos e/ou novas famílias moradoras de renda média. Essa área é demarcada pela existência de espaços coletivos fechados intramuros, oferecem equipamentos de lazer para os moradores, inibindo as crianças de utilizarem os espaços públicos da cidade e misturarem-se às crianças da circunvizinhança.

Figura 78. Condomínios fechados e muros



Fonte: Levantamento de Campo, novembro, 2020.

Ainda nessa área delimitada aponta-se uma grande área de preservação ambiental, formada por mangues e mata, que se constitui como uma barreira na ligação entre espaços construídos, sendo que o acesso entre eles, dá-se apenas pela avenida Tancredo Neves, limítrofe ao bairro, apesar desta não funcionar como elemento interno ao bairro. Assim, essas duas áreas estão isoladas, evitando que haja circulação de pessoas e, conseqüentemente, mais diversidade.

Figura 79. Imagem de satélite de preservação ambiental e dos dois condomínios fechados próximos a área 4



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Por fim, a última área 4, ao norte, tem sua configuração bastante semelhante à área 3, apesar de apresentar duas quadras vazias, sendo uma pública e outra privada, sem cumprir a função social da propriedade urbana. No seu entorno, de uso predominantemente residencial, as quadras, cercadas por muros, abrigam 10 condomínios fechados, com 88 edifícios multifamiliares, entre 4 e 7 pavimentos, totalizando 1844 apartamentos e/ou novas famílias moradoras, que utilizam-se dos seus espaços coletivos internos, principalmente para encontros de crianças e idosos. O trânsito das pessoas nas vias é restrito apenas aos pedestres que se deslocam das suas moradias ao ponto de ônibus mais próximo ou vice-versa.

Figura 80. Imagem de satélite da área 04 e arredores



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Figura 81. Condomínios fechados e muros



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

Apesar da existência de vazios, o que foi observado na área, foi que um desses vazios, é utilizado por alguns *foodtrucks* de alimentos e bebidas em determinados dias da semana e pequenas barracas de lanches. Locais frequentados pelos moradores desses empreendimentos, em função da ausência de restaurantes no entorno.

Figura 82. Praça sem usos, mas com apropriação dos foodtrucks



Fonte: Levantamento de Campo, dezembro, 2020.

A Avenida Tancredo Neves possui inúmeros tipos de atividades econômicas, principalmente voltada para o setor automobilístico, incluindo concessionárias, empresas de reparo e conserto de automóveis, autoescolas, supermercados, faculdade, etc. Por se tratar de uma avenida comercial, as empresas fecham a noite e não há muitas atividades noturnas. Apesar do dinamismo das empresas existentes na avenida, a área citada possui monofuncionalidade de usos. Os condomínios fechados monopolizam e transformam o local em um grande bloco de muros. Ao centro existe uma região vazia, com uma pequena lanchonete e algumas barracas de comida, abastecendo a carência desse tipo de serviço. Entretanto, a praça não oferece suporte para fomentar a economia interna do bairro, não há restaurantes, lojas ou escritórios, por isso, os moradores têm que se deslocar para outras áreas da cidade em busca desses serviços.

Figura 83. Praça sem nenhum tipo de atrativo para os moradores dos condomínios fechados



Fonte: Google Maps, 2021.

De fato, diante dessa análise desse tecido urbano, resultado da recente atuação do mercado imobiliário e da ausência de instrumentos de planejamento eficazes, verificou-se um espaço disperso e fortemente segregado, sem interligação entre si, ocasionando a interiorização dos moradores nesses espaços, sejam murados e fechados para a cidade, ou abertos, mas sem condições para a utilização das pessoas, o empoderamento dos usuários com a localidade e a identidade dos moradores com o bairro em que vivem.

Figura 84. Os condomínios de prédios se localizam de costas para o Largo da Aparecida



Fonte: Google Maps, 2021.

O Largo da Aparecida encontra-se isolado do restante da área, apesar dos inúmeros condomínios ao redor, os muros dos fundos dos condomínios estão virados para a comunidade, negando sua existência e segregando a população que ali reside. Não há nenhum tipo de interação entre as áreas e nem espaços públicos em comum, dificultando ainda mais a interação entre as pessoas e as diferentes zonas do bairro.

4.2. Diretrizes e proposições projetuais no bairro Jabotiana

A partir dos dados coletados, dos diagnósticos finalizados e ciente de que a área escolhida apresenta configurações socio-espaciais distintas, foram sugeridas diretrizes urbanísticas de acordo com suas particularidades e cenários existentes. A partir deste momento, foram sugeridos diretrizes e proposições projetuais nos espaços públicos, especialmente, de forma a interligar as diferentes áreas anteriormente segregadas. Entende-se que essas intervenções devem se fundamentar no envolvimento dos moradores no âmbito do projeto e no fortalecimento de uma cidade menos desigual e fragmentado. Diante disso, foram apontadas as seguintes diretrizes:

- Interligação e integração entre os diferentes tecidos urbanos e grupos sociais.
 - Abertura de um parque com áreas de lazer públicos
 - Criação de vias dos diversos modais: calçadas, pistas de corrida, de bicicleta e de ônibus, com baias de recreação
- Garantia da diversidade urbana, através da mistura de usos, atividades e grupos;
 - Utilização dos vazios urbanos com espaços coletivos: equipamentos públicos ou praças direcionadas ao público local
 - Incentivo ao comércio local, ao comércio nas praças, etc.
- Qualificação dos espaços públicos para promoção dos encontros sociais e garantia da vitalidade urbana;
 - Mistura dos grupos sociais – idades, renda etc
 - Adoção de estratégias como mobiliário, sombreamento e espaços livres e acessibilidade
 - Incentivo à “pedestralização”;
- Fortalecimento da identidade local, respeito às atividades e arquitetura pré-existente.
- Preservação e valorização do ambiente natural como parte da cidade.

A proposta na escala geral é integrar todas as áreas a partir de vias de interligação, por isso, foram criadas novas vias de acesso, novas linhas de transporte público por dentro da área, ciclovias integradas, calçadas e espaços públicos de convivência.

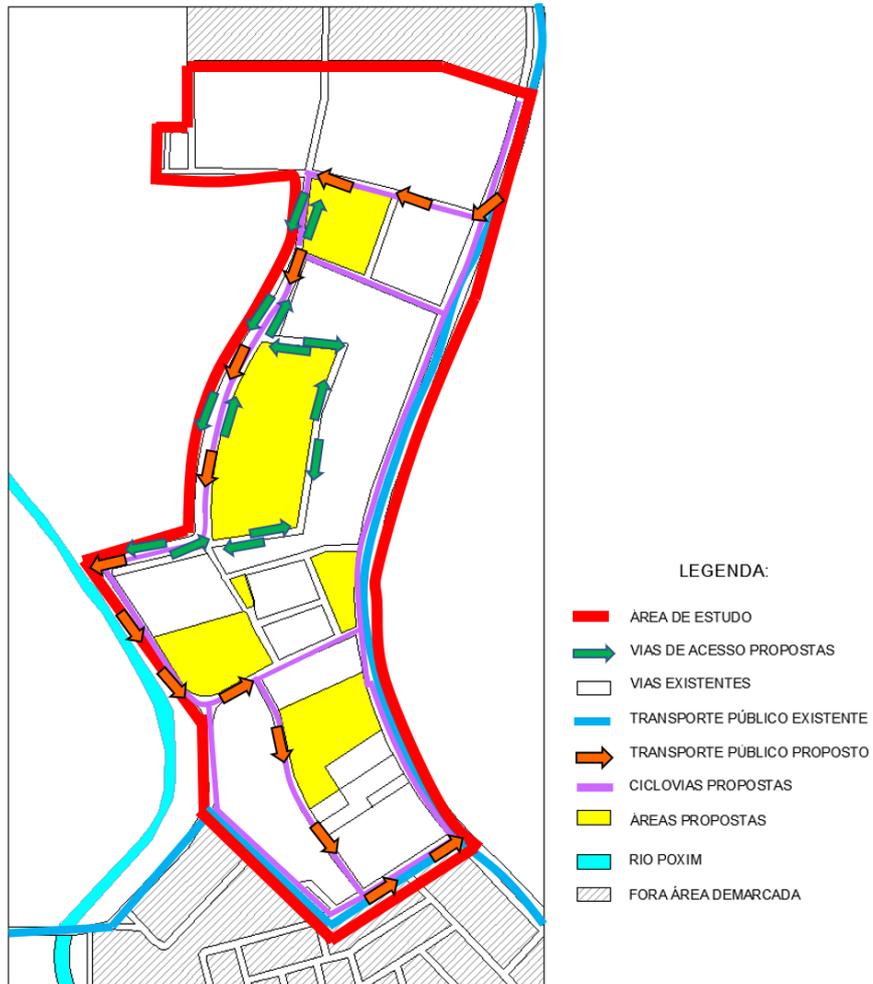
Figura 85. Mapa geral com as propostas projetuais



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

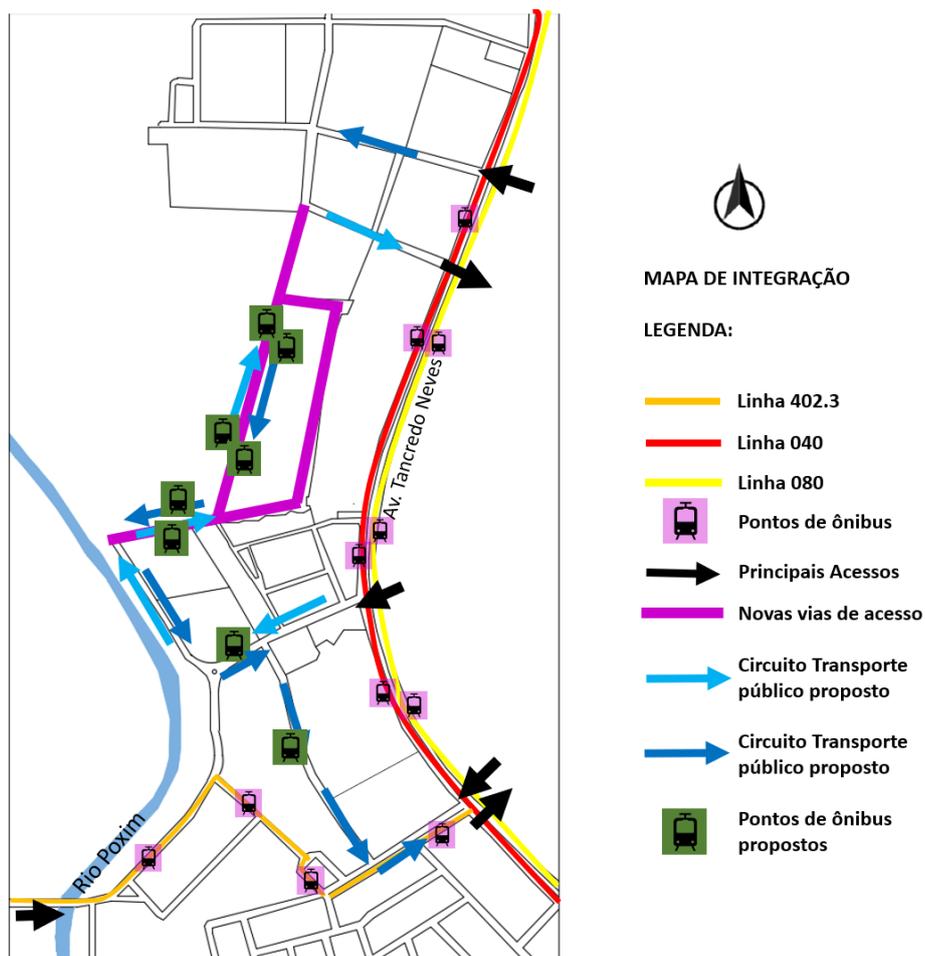
Utilizando-se as estratégias de desenho urbano, tratou-se em interligar esses núcleos através de um elemento que conecte e favoreça o acesso por dentro do bairro, através dos diversos tipos de transporte: pedestre, através de calçadas seguras e acessíveis, ciclovias, novas vias de integração e implementação de linhas de transporte público.

Figura 86. Croqui de estudos de conexão entre as áreas: vias de interligação



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

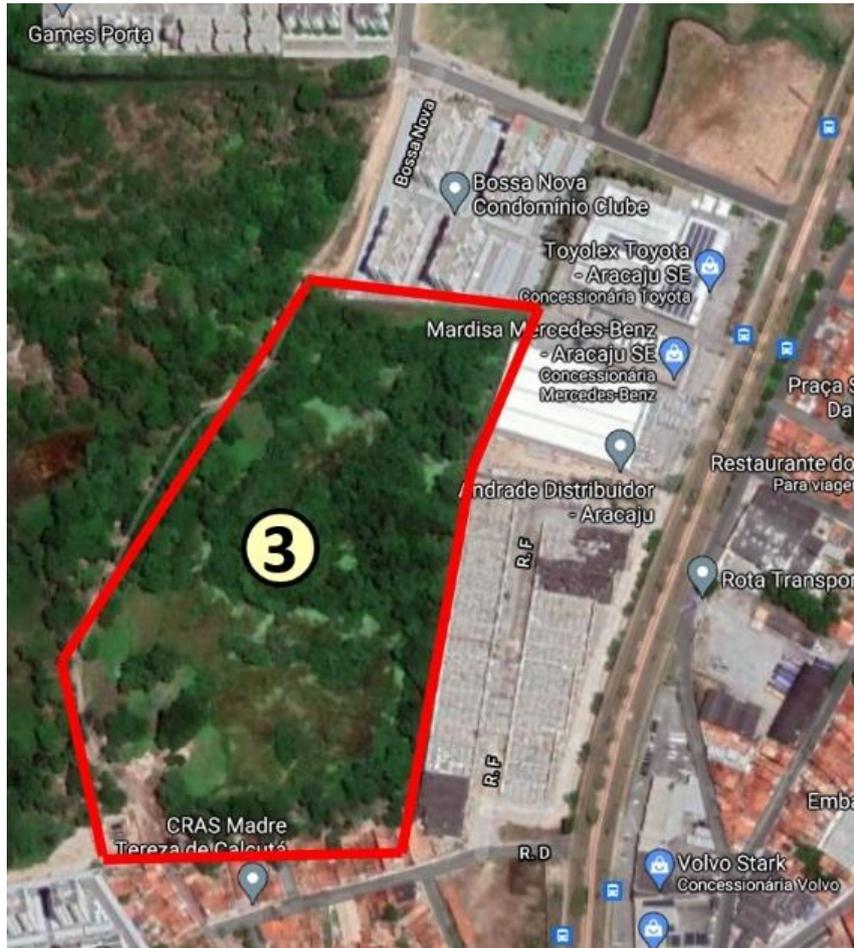
Figura 87. Mapa de Integração



Fonte: Flávia Diniz, dezembro 2021.

Nesse âmbito, atentou-se à área de preservação ambiental como elemento central e conector do projeto, com foco nas questões de valorização sócioambiental e fortalecimento da identidade local, qualificando espaços públicos para promoção dos encontros sociais, garantia da vitalidade urbana, proteção dos recursos ambientais da ocupação irregular. Para isso, criou-se um parque urbano com inúmeros atrativos e opções de lazer, para evitar que a construção de uma via servisse apenas como passagem, com a inserção de mobiliário, edificações e equipamentos coletivos.

Figura 88. Localização do Parque Urbano Jabuti



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

O parque foi inspirado no Instituto Inhotim, localizado no Estado de Minas Gerais, Brasil. O Inhotim é um museu de arte contemporânea e jardim botânico. As obras são expostas ao ar livre e dentro das galerias do jardim botânico com mais de quatro mil espécies de plantas raras, trazidas de todos os continentes.

Figura 89. Vista aérea do Instituto Inhotim que mistura arte e natureza



Fonte: O Tempo¹⁴

Figura 90. Uma das obras dispostas ao longo do museu a céu aberto vista de cima



Fonte: CNN Brasil¹⁵

¹⁴ Disponível em: <https://www.otempo.com.br/o-tempo-contagem/inhotim-adia-reabertura-por-cao-de-situacao-em-brumadinho-1.2129236> Acesso em: agosto/2021

¹⁵ Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/2020/11/21/governo-mineiro-quer-mais-estudos-sobre-projeto-de-trem-bh-brumadinho> Acesso em: agosto/2021

Figura 91. Uma das galerias de exposição de arte encontradas no Inhotim



Fonte: Exame

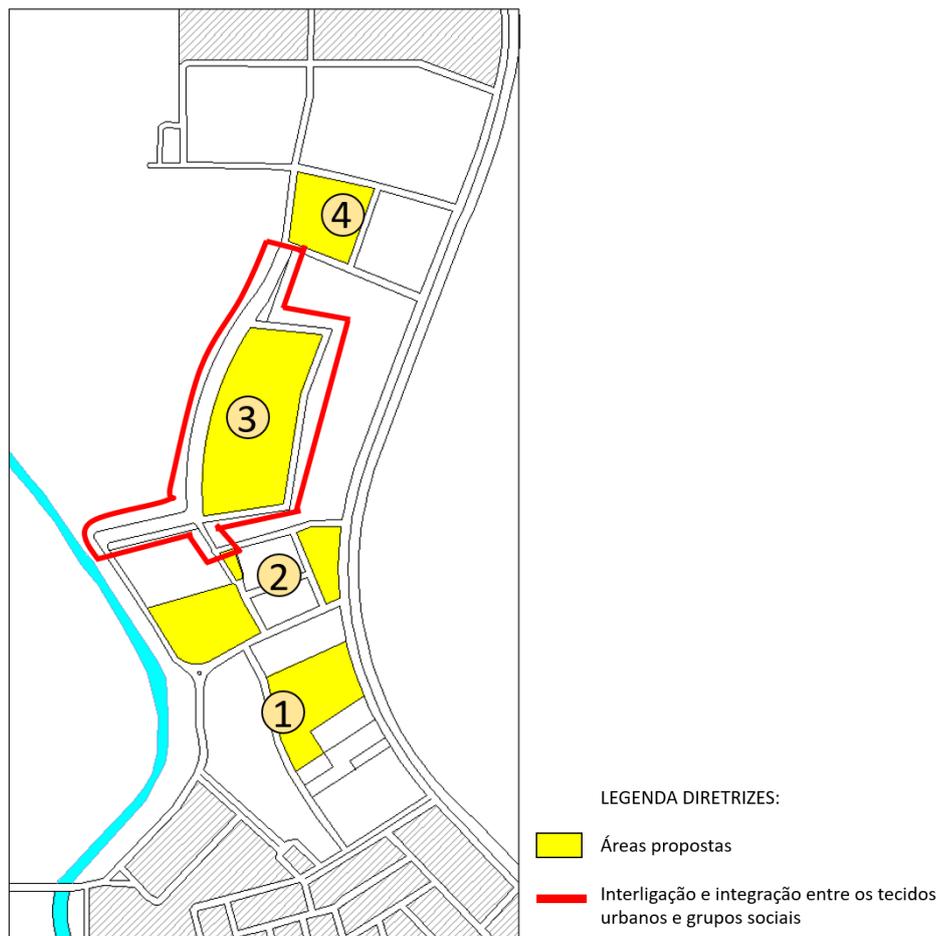
<https://exame.com/brasil/instituto-inhotim-em-brumadinho-vai-reabrir-no-proximo-sabado/>

Assim, a proposta para a área 03 é dinamizar o uso dos espaços públicos trazendo a população para dentro e fora do parque com inúmeros atrativos. Para o Parque Urbano Jabuti, localizado da porção direita à via, foi proposto atrativos diferenciados, a fim de abranger não só a escala do bairro, quanto a municipal, com a inserção de um Museu de Arte Urbana Popular, com paredes/totens ao ar livre e também em 3 pavilhões dispersos para manifestações artísticas livre, convidando o visitante a caminhar e pedalar, apreciando natureza, suas árvores e lagos, com possibilidade de atividades com pedalinhas. Também foram inseridos: restaurantes e quiosques (sorveteria, bebidas, doces) para fomentar o comércio e a utilização destes também em horários noturnos e finais de semana, área infantil, quadra de esportes, quiosques com mesas e cadeiras para encontros, capela para pequenas cerimônias, além de bicicletário e estacionamento extra caso o número de visitantes seja maior do que o esperado. Para criar ainda mais diversidade de público, e incentivar a utilização deste durante a semana: foram sugeridos edifícios que abrigam uma associação de moradores para atender a todo bairro (pavilhão), Centro de Educação Ambiental, para pesquisas e formação de educadores infantis e jovens, interligado ao jardim botânico (com doação de mudas e sementes estimulando o plantio no bairro); Delegacia de Crimes Ambientais e Proteção Animal.

O incentivo a circulação de pessoas é feito através de ciclovias, calçadões, espaços públicos de lazer e arborização. A ciclovia interliga, sem interrupções, toda a região e os calçadões incentivam a população a praticar atividade física e a passear a pé. A implementação de transporte público na região é feito por meio de novas vias de ligação e conexão entre as áreas e novas linhas de ônibus que permeiem as ruas internas. A avenida de interligação entre os núcleos será composta por duas vias diferentes sentidos, cada uma com duas faixas para veículos, separadas por um canteiro central,

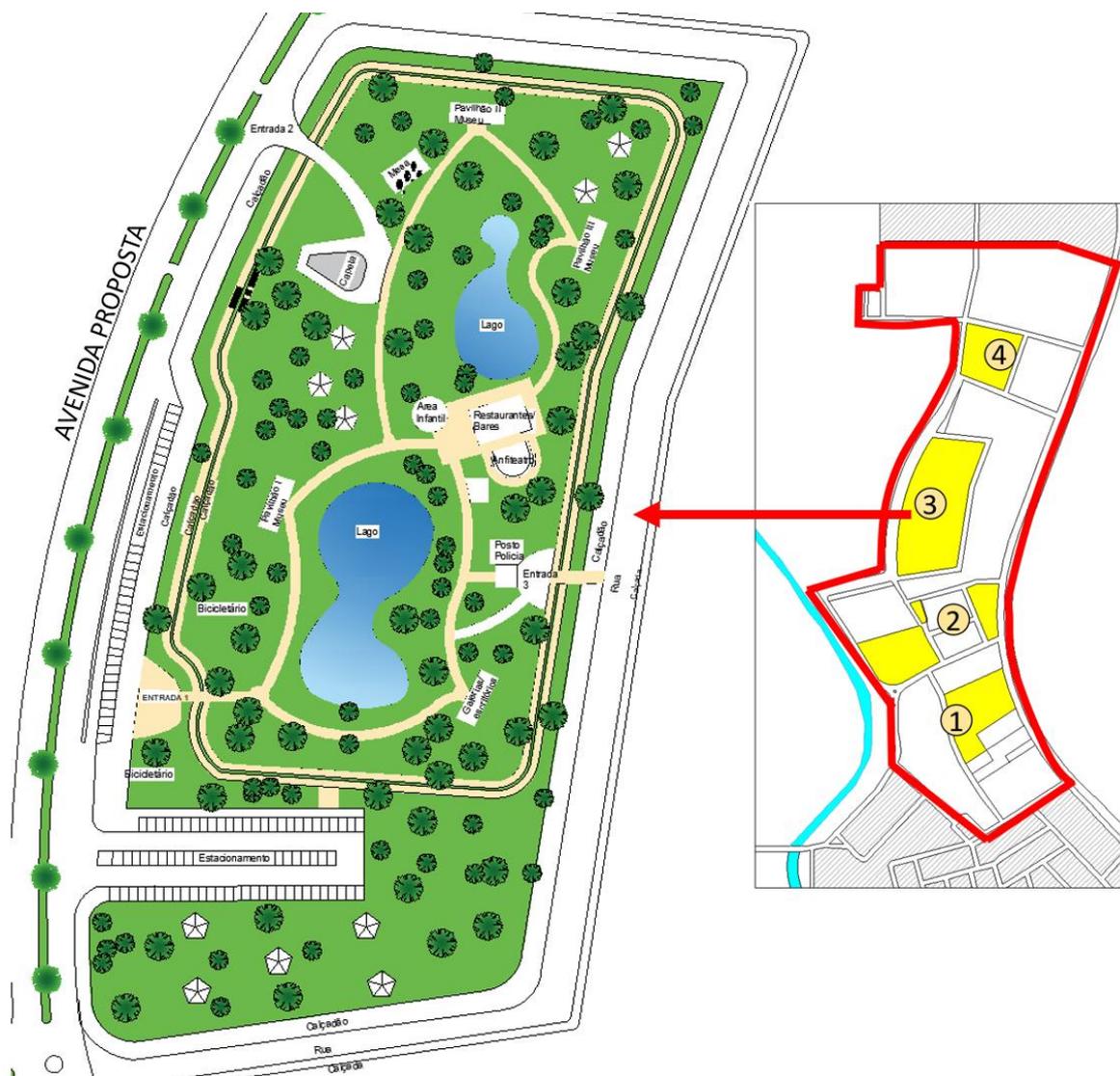
com estacionamento calçada larga e ciclovia pelo lado direito da via, próximo ao parque. O estacionamento dentro do parque incentiva a entrada de pessoas de carro, além das novas vias de acesso e calçada no entorno, possibilitando o acesso por várias entradas. A avenida proposta como ligação entre os núcleos urbanos foi criada em cima de um traçado existente feito por moradores ao longo dos anos, ou seja, a nova avenida vai facilitar essa mobilidade já desejada pela população.

Figura 92. Novas vias de interligação foram criadas para melhorar o fluxo de pessoas e a segregação entre as zonas



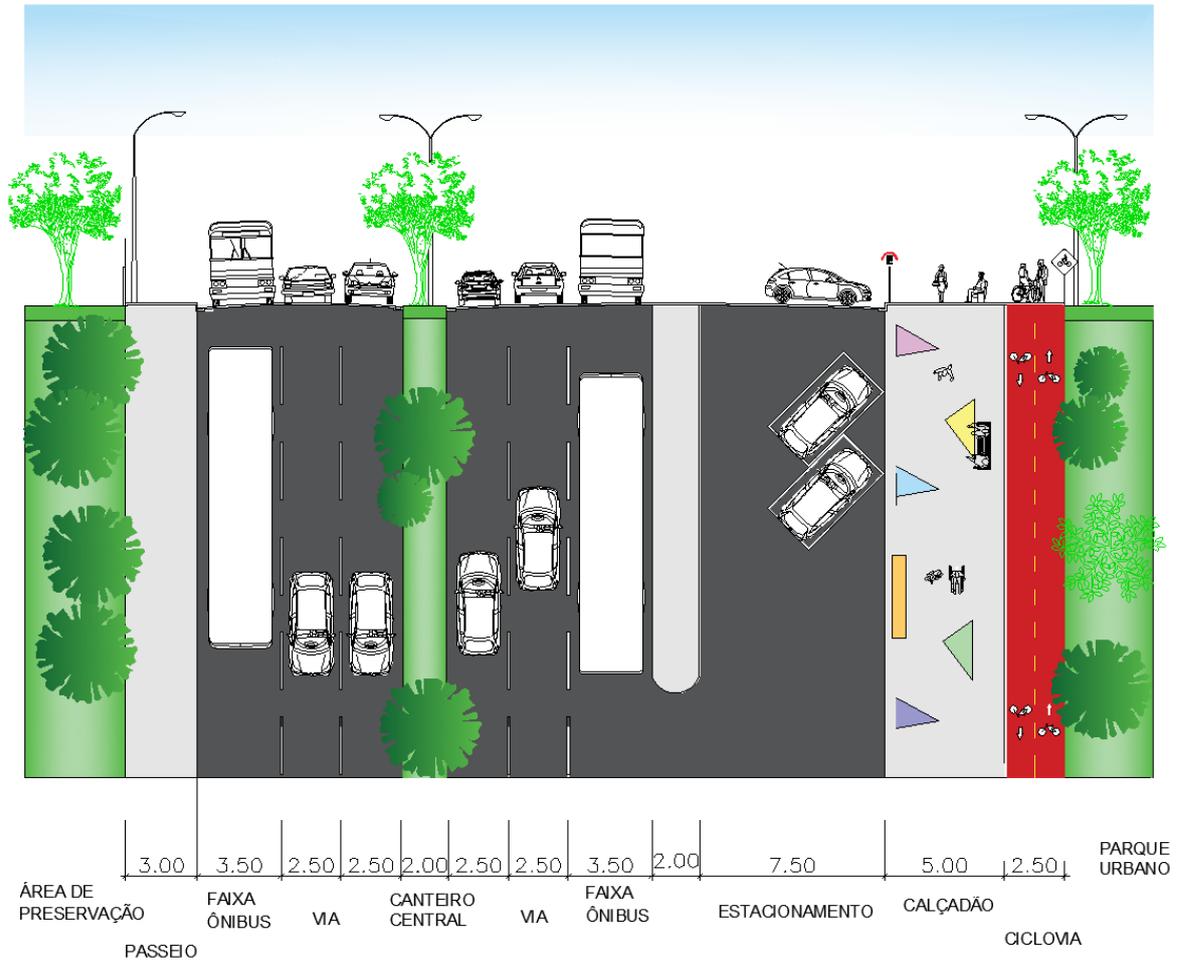
Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Figura 93. Uma avenida e um parque são criados para melhorar a comunicação e trazer atividades para a região



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

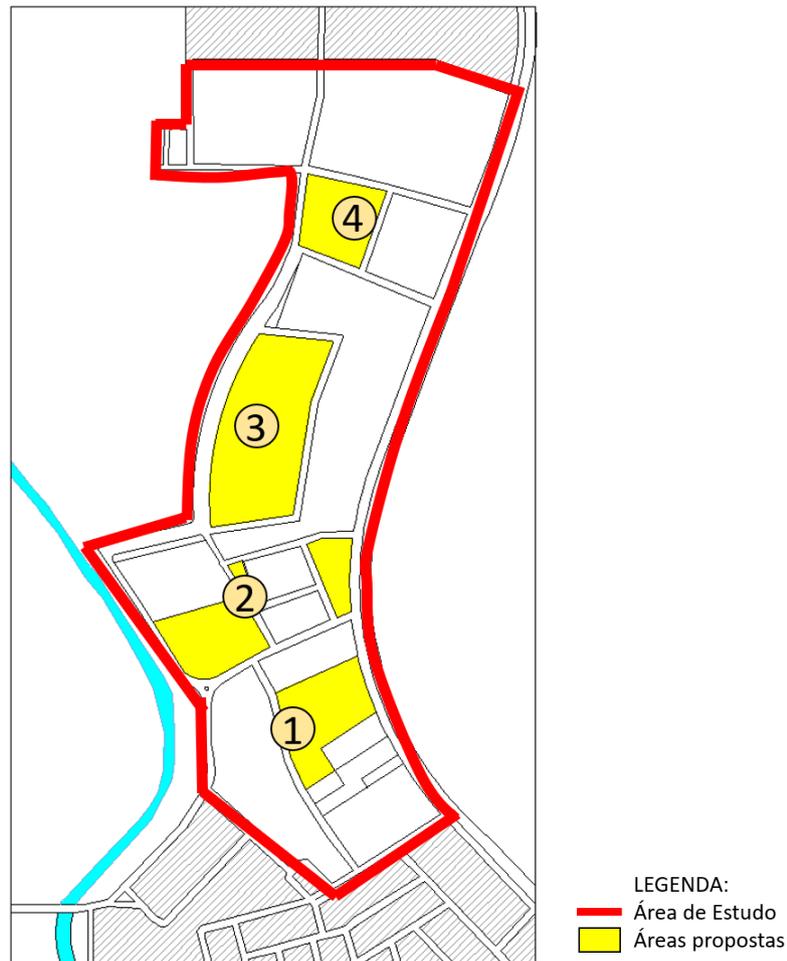
Figura 94. Corte esquemático da avenida do parque



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Além disso, foram propostos a utilização dos grandes vazios, a fim de garantir o cumprimento da função social da propriedade urbana, e de forma a promover diversidade de atividades e consequentemente, a movimentação de usuários nos espaços públicos (calçadas, por exemplo).

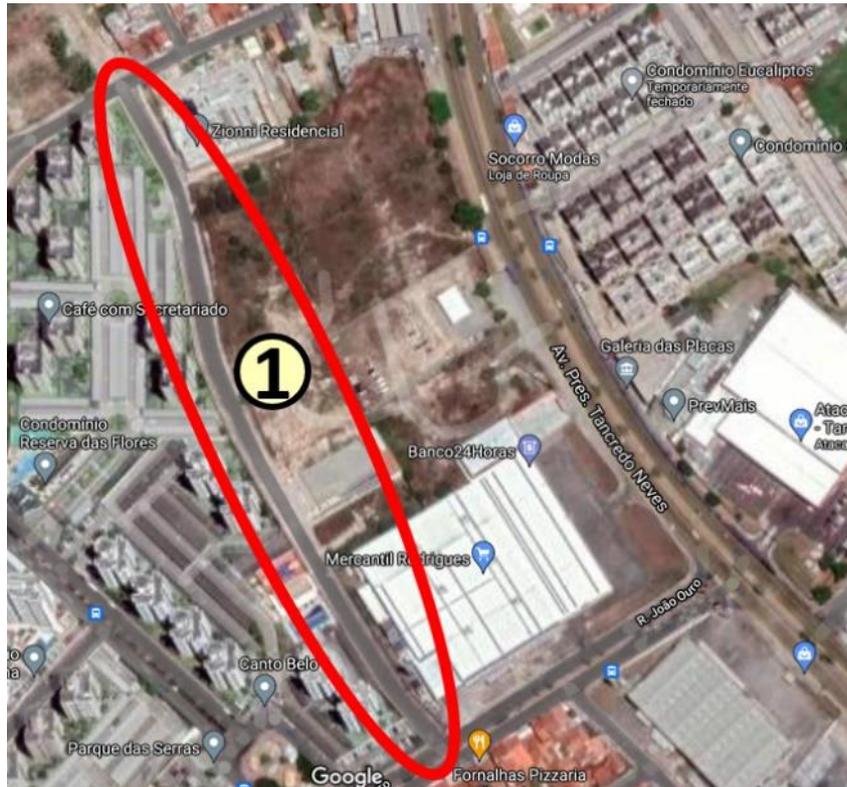
Figura 95. Identificação dos vazios e proposições de usos: praças



Fonte: Flávia Diniz, outubro/2021

Para utilização da área 1 e incentivo à circulação de pessoas nesses espaços, propõem-se criar espaços livres entre o muro dos condomínios e a rua, com adoção de calçadas mais largas para abrigar mobiliário urbano para realização de atividades físicas, encontro, lazer, arborização, ciclovias. A proposta para os muros existentes é trazer grafiteiros locais para preencher e dar vida às paredes (Figura 93).

Figura 96. Identificação da área de intervenção e usos



Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

A proposta baseia na ideia adotada pela Prefeitura de Marília, São Paulo, em parceria com uma cooperativa médica da cidade, onde revitalizaram a pista de caminhada e corrida e a academia ao ar livre, Júlio Minei. A prefeitura realizou a troca da pavimentação e da iluminação, além de dar suporte para a manutenção do espaço e dos equipamentos (G1 Globo, 2019)¹⁶.

¹⁶ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/bauri-marilia/especial-publicitario/prefeitura-de-marilia/noticias-de-marilia/noticia/2019/01/07/prefeitura-de-marilia-entrega-pista-de-caminhada-e-academia-ao-ar-livre.ghtml> Acesso em: Outubro/2021

Figura 97. Pista de caminhada e e academia ao ar livre em Marília, São Paulo.

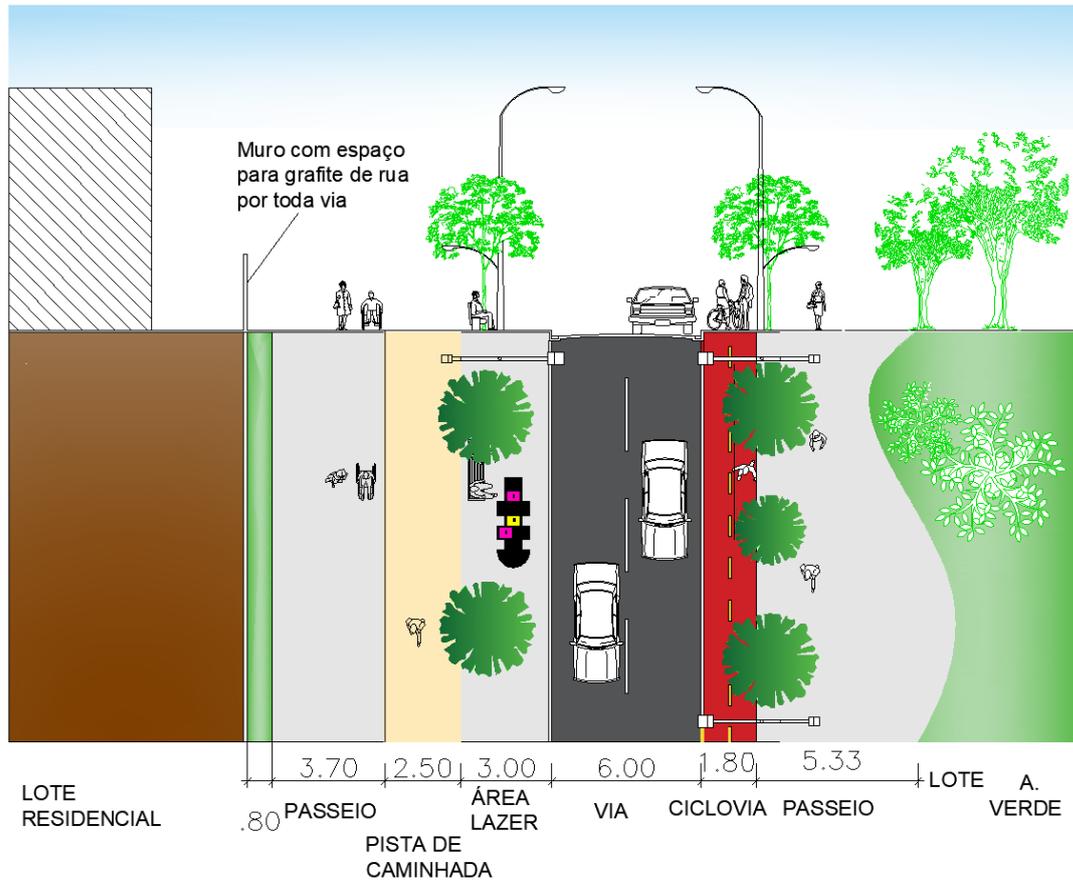


Fonte: G1 Globo¹⁷

A proposta para o terreno vazio na área 01 é fazer uma parceria público-privada para construir um kartódromo, juntamente com as seis concessionárias de veículos que estão ao longo da Av. Tancredo Neves. O local terá uma pista de karting, um edifício administrativo, suporte e box para os karts, arquibancada, estacionamento, praça, espaço de permanência e área para feiras livres e ambulantes. O desenho proposto divide visivelmente os espaços por usos, como passeio para pedestres, ciclovia para usuários de bicicletas, via para veículos e transporte público, área de lazer para permanência, atividades e encontros. As calçadas de ambos os lados tiveram sua largura ampliada para 2,50m e 3,50m, foram criadas ciclovias, ponto de ônibus, academia ao ar livre, pista de caminhada e áreas de lazer para transeuntes e crianças, pois áreas de permanência são importantes, tanto para quem passa pela rua, quanto para quem mora nos prédios. A iluminação da via e das calçadas são distintas, principalmente para trazer segurança para quem está a pé e as ciclovias que antes não existiam, são projetadas com vias de mão dupla.

¹⁷ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/especial-publicitario/prefeitura-de-marilia/noticias-de-marilia/noticia/2019/01/07/prefeitura-de-marilia-entrega-pista-de-caminhada-e-academia-ao-ar-livre.ghtml> Acesso em julho/2021

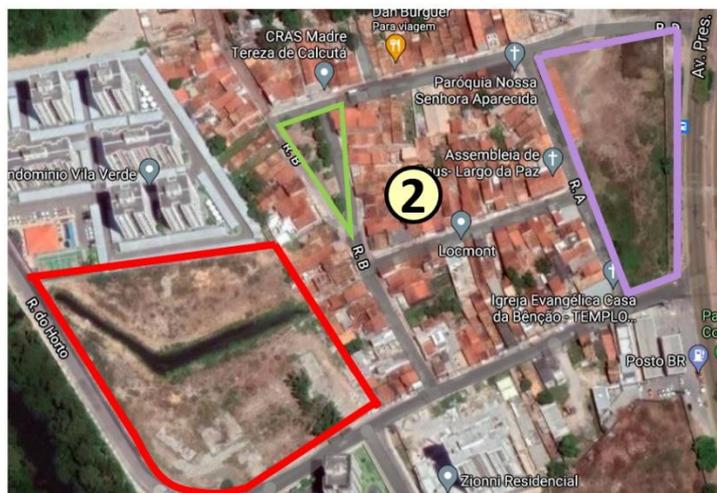
Figura 99. Corte esquemático da via para a área 01



Fonte: Flávia Diniz, outubro/2021

Para área do entorno do Largo da Aparecida faz-se importante pensar em estratégias de valorização dos espaços públicos, como espaços de convívio social, externo às residências, atrelando a diversidade de atividades e grupos sociais, a fim de convidar não só os moradores da comunidade, mas também dos condomínios, evitando a segregação dos espaços.

Figura 100. A área 02 compreende o Largo da Aparecida e arredores e possui dois grandes vazios a leste e oeste, e uma praça central sem estrutura ou manutenção.

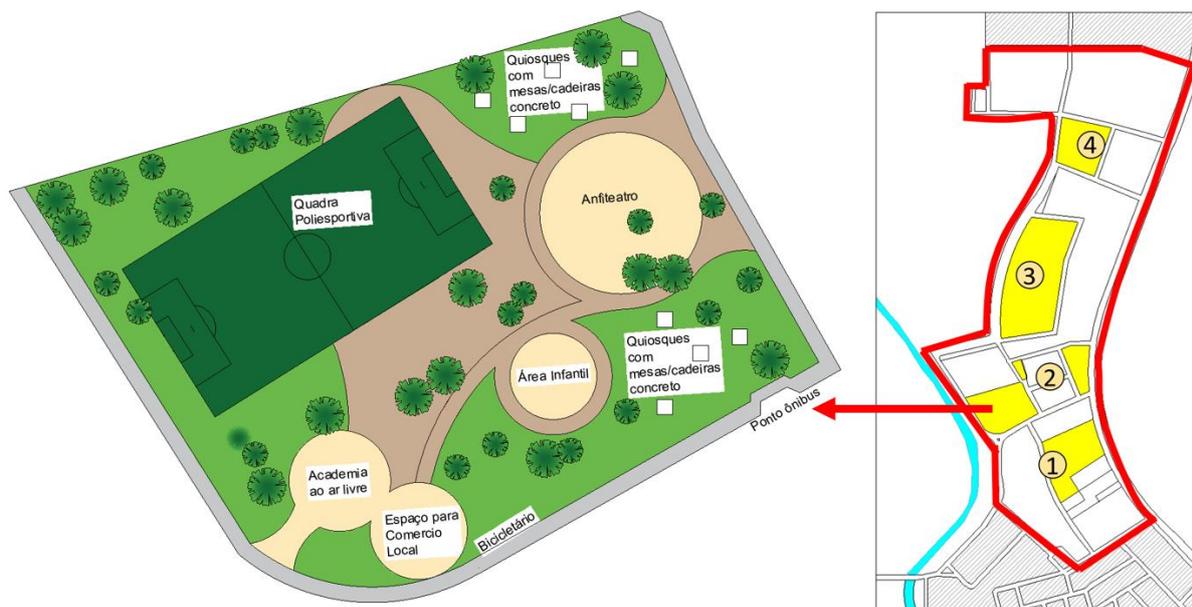


Fonte: Imagem Satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

Nesse caso, a ideia é propor praça na área delimitada em amarelo, que seja um elemento agregador entre esses diferentes tecidos e grupos, com a inserção de áreas voltadas para a montagem de barracas ou “carrinhos” para comercialização de mercadorias caseiras (alimentos, artesanato) produzidos pelos moradores da comunidade, a fim de garantir meios de obtenção de renda. Além de mobiliário e espaços infantis, atrelando a criança como facilitador do processo de articulação, já que estas sempre estão acompanhadas de adultos, que os vigiam enquanto brincam com as demais.

Para essa praça foi proposto um anfiteatro para a comunidade se reunir, quadra de esportes para crianças jogarem bola, parque infantil para os menores, mobiliário de encontros espalhados por toda a praça, quiosques com cadeiras e mesas pintadas como tabuleiro de xadrez e espaços para academia ao ar livre voltados para a terceira idade.

Figura 101. O foco é criar atrativos para a comunidade do Largo da Aparecida



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Somado à isso, também foram propostas melhorias na infraestrutura, em especial a drenagem urbana, com a proposição da canalização da hidrografia, e utilização de recursos para solucionar o problema de alagamento que ocorre todos os anos e traz sérios entraves para as famílias. Além das melhorias no sistema de drenagem como um todo, nomeadamente no Largo da Aparecida, onde ocorre mais alagamentos, a substituição da pavimentação das vias asfaltadas ou com paralelepípedos e dos passeios deve ser feita com material permeável, ou seja, que permite o escoamento da água das chuvas, cooperando assim, para evitar mais alagamentos. As medidas sugeridas para diminuir as enchentes no Largo da Aparecida fazem parte das soluções de microdrenagem, pois a área afetada mais grave resume-se em alguns quarteirões.

Segundo TUCCI (1995), as medidas de controle do escoamento das águas podem ser classificadas de acordo com seu impacto na bacia hidrográfica, em:

- distribuída ou na fonte: este controle atua sobre passeios, lotes e praças;
- na microdrenagem: este controle age sobre o hidrograma resultante de um ou mais loteamentos;
- na macrodrenagem: este controle age sobre os principais riachos urbanos.

As principais medidas de controle localizado no lote, estacionamentos, parques e passeios são chamadas de “*source control*” e são as seguintes:

- aumento das áreas de infiltração e pergolação: cria espaço para que a água tenha maior infiltração e pergolação do solo, através do armazenamento e o fluxo subterrâneo para retardar o escoamento superficial.

- armazenamento: através de reservatórios temporários residenciais ou telhados, ou seja, os reservatórios podem ser de tamanho adequado para uso em residências (de 1 a 3m³). O efeito do reservatório urbano é de reter parte do volume de água da vazão superficial, reduzindo o seu pico e distribuindo o escoamento no tempo. Ainda segundo o autor, os principais aspectos do controle local do escoamento são: o aumento da eficiência do sistema de drenagem de jusante dos locais controlados; o aumento do potencial de controle de enchentes dos sistemas; a dificuldade de moderar, projetar e fazer manutenção de inúmeros sistemas e o custo de operação e manutenção pode ser alto. Esse sistema tem sido adotado em alguns países através de legislação ou programas de controle de enchente como é o caso do projeto para a bacia do rio Tsurumi, onde foram construídos 500 reservatórios de água de 1,3m³ cada.

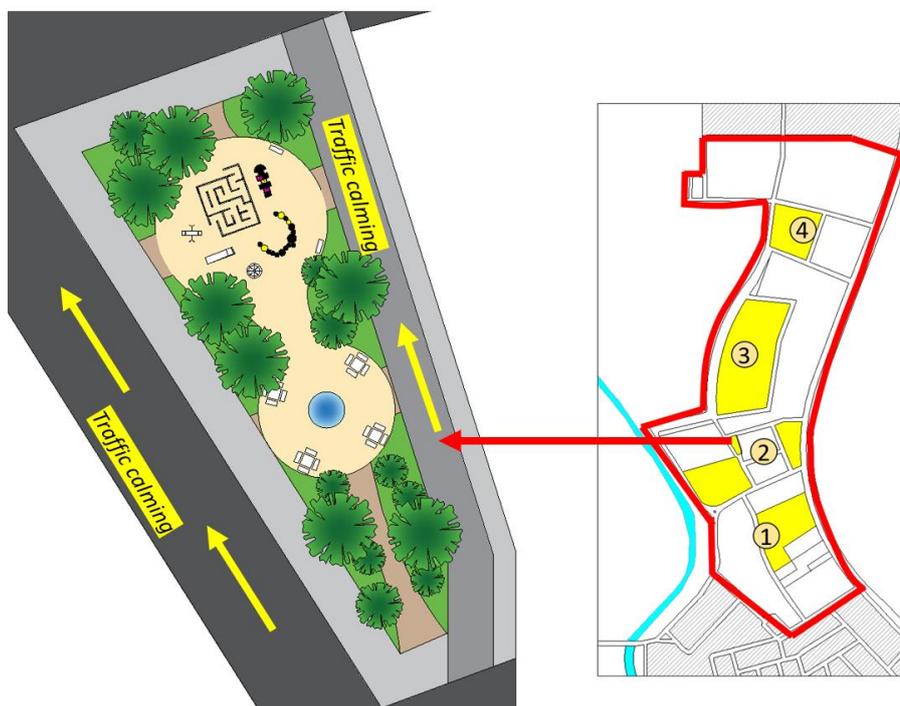
No caso do Largo da Aparecida, será utilizada a combinação das medidas de infiltração e pergolação e de armazenamento, onde cada residência terá seu próprio reservatório.

Figura 102: Mapa de vias com pavimentação permeável no Largo da Aparecida



Flávia Diniz, outubro 2021.

Figura 103. Praça no Largo da Aparecida e a via com métodos do traffic calming representados em cinza escuro.



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

A praça do interior da comunidade Largo da Comunidade terá como proposta o seu alargamento pelo lado direito, se estendendo em direção a fachada das casas. A via existente será suspensa até o nível da praça para se obter mais espaço e só será utilizada pelos moradores para entrar na garagem dessas casas. Métodos de *traffic calming*, ou moderação de tráfego, serão utilizados para reduzir a velocidade dos carros e garantir a segurança dos usuários, utilizando pavimentação e sinalização diferenciados (figura 99).

As melhorias das vias de acesso também contribuem para o comércio local, aumentando o número de pessoas que circulam a pé, de carro e que utilizam o transporte público. A reestruturação das áreas públicas, com uniformização das calçadas de forma a garantir a acessibilidade, a priorização do transporte peatonal e da circulação de veículos em baixa velocidade, utilizando métodos do *traffic calming*.

Para evitar acidentes, as ruas internas do Largo da Aparecida terão apenas sentido único, com pavimentação permeável e sinalização reforçada para redução da velocidade dos veículos com obstáculos, permitindo apenas a circulação de moradores locais.

Figura 104. Visão geral tráfego área 02

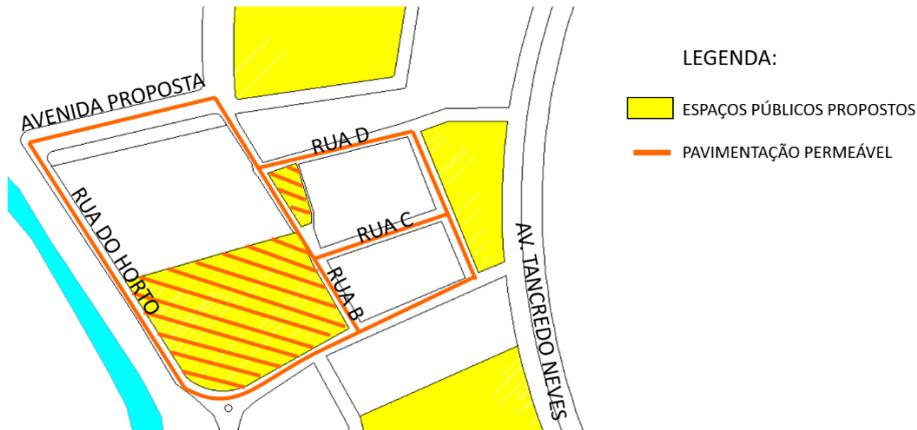


Fonte: Imagem de satélite, 2021. Google Maps editado pela autora, 2021.

A Rua do Horto receberá calçadas mais largas, ciclovia, linhas de transporte público e ao final da via irá cruzar a avenida que faz a integração de toda a área do projeto.

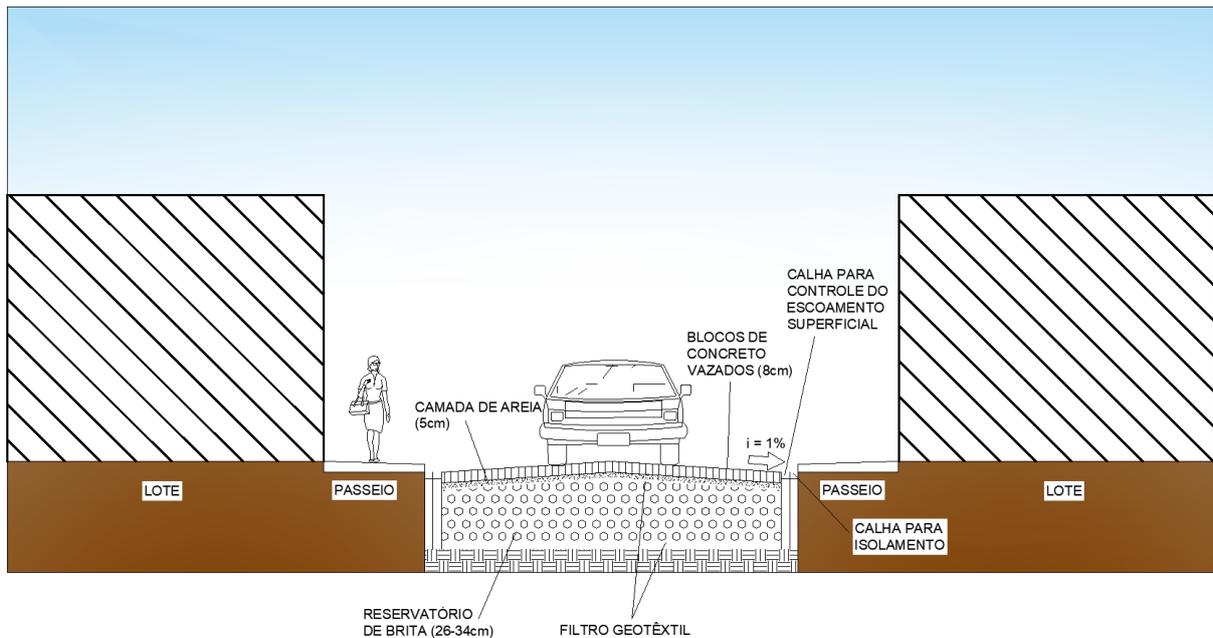
Para a pavimentação das ruas do Largo da Aparecida foram sugeridos materiais permeáveis, como as superfícies de concreto vazados ou asfalto poroso, para evitar o risco de enchentes e alagamentos. Segundo Beaux e Ottoni (2015, p. 08), ao contrário dos pavimentos convencionais, o do tipo permeável apresenta pouco ou nenhuma quantidade de agregados finos, criam vazios que permitem a infiltração. São geralmente constituídos por três camadas: o concreto ou asfalto poroso; o filtro (composto por agregados finos ou médios; e o reservatório de pedras, formado por agregados graúdos. Esse método pode diminuir consideravelmente o escoamento superficial durante o período de chuva, auxiliando na diminuição dos alagamentos (BEAUX; OTTONI, 2015). Assim, a indicação para solução projetual é a utilização de blocos de concreto vazados (permeável), filtro Geotêxtil, uma camada de areia, outro filtro Geotêxtil e um reservatório de brita e, para as laterais da rua devem ter uma calha para controle de escoamento e outra calha para isolamento.

Figura 105. Vias e espaços públicos com pavimentação permeável no Largo da Aparecida



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Figura 106. Corte esquemático das ruas do Largo da Aparecida com sistema de pavimentação permeável



Fonte: Flávia Diniz, outubro/2021

Diretrizes para a área 02:

As melhorias nos vazios urbanos existentes foram feitas através de atrativos de acordo com a região em que se encontra. A praça existente do Largo da Aparecida recebeu mobiliários para crianças brincarem, atrás dessa área, o terreno vazio recebeu quadra de esportes, área para barracas e comércio local, bicicletário, ponto de ônibus, anfiteatro para a comunidade se reunir, mobiliário de encontros, quiosques com mesas e academia ao ar livre. O vazio próximo a Av. Tancredo Neves possui um

empraçamento com árvores, área de contemplação, bicicletário, área infantil, fonte d'água, abrigo para ponto de ônibus e área exclusiva para pets. As melhorias das vias de acesso, construindo vias internas para pessoas e veículos, além da implementação de transporte público que permeiem a região e criação de pontos de ônibus.

Figura 107. Mapa geral mostra as novas vias de acesso, as novas linhas de transporte público e os pontos de ônibus.



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

O *traffic calming* ou moderação de tráfego é proposto para a praça dentro do Largo da Aparecida e arredores (figura 104), pois o tamanho da praça foi estendido até a calçada das casas, e, para garantir que os carros entrem nas garagens em velocidades seguras para todos. A criação de novas vias e avenidas facilitou a implementação do transporte público, pois a proposta é que as linhas de ônibus adentrem vias internas da área para que a população tenha um transporte mais eficiente e mais perto de suas residências.

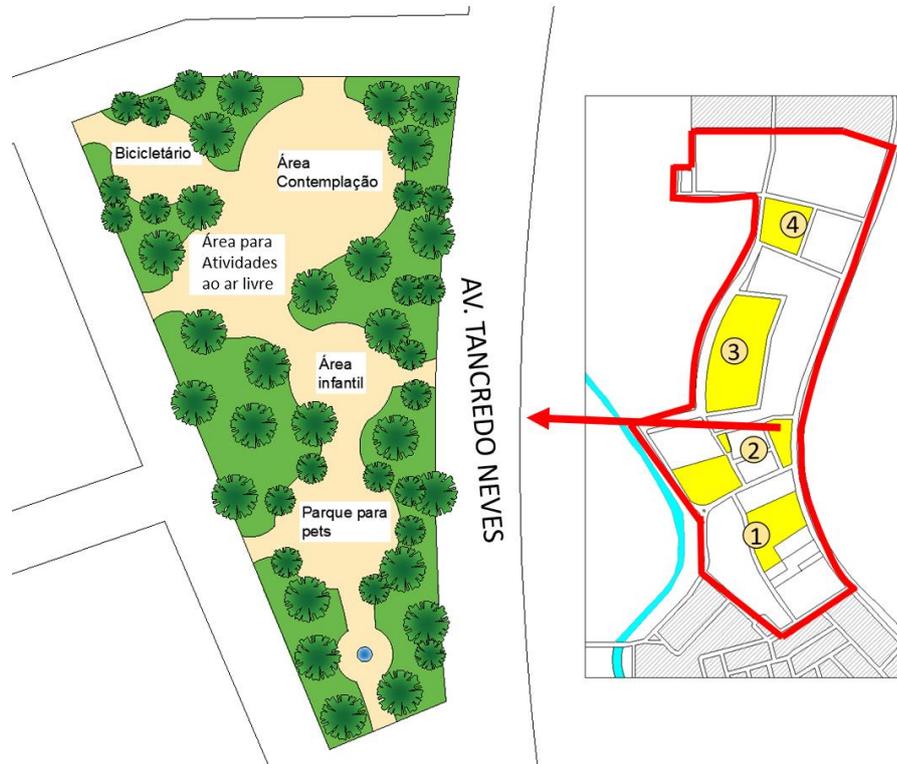
Figura 108. Traffic calming em vias no Largo da Aparecida



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Para quadra vazia próximo à avenida Tancredo Neves, foi proposto um espaço público na forma de praça, que deve atingir moradores do Largo da Aparecida e dos condomínios verticais nos arredores. Nesse espaço terá: espaço para área de contemplação e atividades ao ar livre, bicicletário, parque infantil com brinquedos com elevações, parque para pets, quiosques, mobiliários de encontros e área verde arborizada. Apesar de estar próxima à outra praça esta se propõem ser outro local de atrativo, pode-se escolher, dependendo do objetivo, qual espaço prefere utilizar naquele momento.

Figura 109. A praça substitui o terreno anteriormente sem utilidade



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Na área 04, face à sua homogeneidade de usos, devem ser estimuladas outras atividades para provocar o interesse da utilização dos espaços públicos pelos moradores, e assim, garantir a vitalidade urbana. Como a quadra vazia já é utilizada pelos *foodtrucks* aos finais de tarde até final da noite, tratou-se de dar continuidade à essa atividade, ampliando seu potencial comercial, inclusive dos próprios moradores do entorno (cuja permissão só deve ser concedida à esses) para comercialização de produtos, com a inserção de estacionamentos para estes veículos, associados à espaços arborizados e mobiliários fixos (quiosques com mesas e cadeiras), garantindo a permanência das pessoas. Também foi criado outro estacionamento extra para veículos, convidando moradores de outros locais a usufruir desses espaços.

Figura 110. A praça terá atrativos para os moradores do entorno usufruam do espaço público



Fonte: Flávia Diniz, outubro 2021

Associado à isso, também foram propostos espaços para lazer, com diferenciais dos oferecidos no interior dos condomínios, de forma criar atrativos para as famílias saírem dos espaços individuais e/ou coletivos fechados e irem para a rua, a fim de proporcionar o encontro entre essas famílias: academia ao ar livre, espaço da criança, espaço para pets, estruturas sombreadas para convivência, pista de caminhada, ciclovia, pista de skate, dentre outros. É importante mencionar que a arborização foi pensada de forma que as pessoas possam utilizar a área ao longo do dia, mesmo nos naqueles com clima mais quente e ensolarado.

Considerações Finais

A leitura teórica ofereceu embasamento para as estratégias de reabilitação urbana aplicadas em projeto a partir do Desenho Urbano, considerando as características vitais para a qualidade das cidades, respeitando as tipologias existentes, as morfologias, o lugar, as paisagens e a relação entre os usuários e a estrutura urbana. O objetivo principal do Desenho Urbano é a qualidade físico-ambiental dos espaços (DEL RIO, 1990).

Os exemplos de outros projetos de reabilitação urbana implantados em outras cidades do Brasil que foram benéficos para a população, serviram de base para a aplicação projetual, pois, apesar de nenhum lugar ser exatamente igual ao outro, os contextos urbanos possuem problemáticas semelhantes e algumas das soluções foram adaptadas para o projeto no bairro Jabotiana.

Ao longo do trabalho surgiram questionamentos diversos, considerando as situações socioeconômicas, sociais e espaciais, além de quais melhorias poderiam ser propostas para a área estudada. Considerando o contexto socioeconômico, a infraestrutura existente e as diferentes tipologias, morfologias e grupos sociais encontrados no trabalho, é sempre um desafio sugerir soluções eficazes para áreas tão complexas sob o olhar do enquadramento urbano. Além disso, não há respostas absolutas para resolver os problemas encontrados, apenas estudos, análises e tentativas baseadas em projetos que tiveram resultados positivos de uma forma geral.

Os problemas encontrados foram encarados para serem solucionados de forma geral, abrangendo toda a área estudada, para então serem tratados de forma mais individual e detalhada em cada subárea. Para solucioná-los, uma análise detalhada dos dados coletados foi necessária e, conseqüentemente, dúvidas e questionamentos sobre as soluções também surgiram ao longo do processo. Nesse aspecto, as visitas ao local, juntamente com entrevistas informais com moradores e frequentadores da região, foram importantes para a formação das propostas projetuais. O maior desafio foi solucionar os problemas de integração para essa área tão diversa em termos socioeconômicos e estruturais.

Conforme o que foi apontado, observou-se que a área escolhida apresenta inúmeros desafios nas três dimensões de análise. Na dimensão urbana, buscou-se solucionar a necessidade de interligação entre os núcleos/áreas, integrando a região, reduzindo os espaços segregados e homogêneos, e induzindo o uso dos espaços públicos de forma diversificada pelos grupos econômicos e faixas etárias, através de atrativos e equipamentos de qualidade, que convidem às pessoas a saírem nas ruas, responsável pela segurança urbana.

Associado a isso, na dimensão socioeconômica, a qualificação dos espaços públicos para promoção de encontros sociais, e a adoção de usos e atividades econômicas que fomentem a produção de mercadorias caseiras, sejam alimentos ou artesanato (através das barracas nas praças), ou mesmo dos

equipamentos públicos inseridos no parque, voltados para a arte e cultura, ampliam as oportunidades de obtenção de renda, em especial para os moradores da comunidade Largo da Aparecida.

Tentou-se também, solucionar, na medida do possível, problemas diagnosticados na dimensão ambiental, através da melhoria da drenagem e oferta de esgotamento sanitário, através de adoção de técnicas construtivas e aumento da permeabilidade e áreas verdes para facilitar o escoamento natural das águas das chuvas. Por fim, através da adoção dos parques, buscou-se promover a valorização e conscientização ambiental, propagando a importância da preservação na natureza.

O papel do poder público é garantir que essas melhorias sejam de fato concretizadas de forma rápida e eficaz, a longo e a curto prazo, planejando de forma a organizar a resolução das questões mais e menos urgentes, de acordo com a necessidade, tomando como exemplo o Projeto Rio Cidade, citado neste trabalho. Não obstante, o papel do arquiteto urbanista, integrando equipes multidisciplinares e com conjunto com a população, faz-se essencial para que se possa fazer chegar os anseios e necessidades da população e do ambiente urbano, ao poder público, atingindo-se os melhores resultados possíveis.

O projeto sugere diretrizes que devem partir principalmente do poder público, pois ele deve garantir a qualidade de vida à população e o direito a moradia digna, incluindo os grupos sociais de classes menos favorecidas, como é o caso dos moradores da comunidade do Largo da Aparecida. A legislação urbana também deve assegurar que as grandes construtoras não “engulam” regiões com população de renda mais baixa, para evitar que essas famílias migrem para outros bairros da cidade, com menos infraestrutura, enquanto grandes empresas lucram construindo ainda mais empreendimentos, em cima de infraestruturas implantadas com recursos públicos. Além disso, os moradores devem se sentir parte do projeto para garantir a manutenção e a qualidade dos espaços públicos.

Parcerias público-privadas também são sugeridas para as áreas públicas e os vazios urbanos, onde o poder público cede e financia as melhorias dos espaços públicos em troca de manutenção e conservação, onde as empresas privadas podem utilizar aquela área para benefício próprio ou vice-versa, quando o capital privado serve de financiamento e construção, disponibilizando os espaços para a administração pública ou à comunidade, mediante manutenção da área.

As obras de abastecimento e drenagem das águas fluviais no Largo da Aparecida devem ter prioridade máxima no projeto para evitar ou diminuir os acontecimentos que se repetem quase todos os anos, onde inúmeras famílias ficam desalojadas por causa das enchentes e dos alagamentos. Por fim, a integração das áreas mencionadas neste trabalho também é de extrema importância, pois evita a segregação ou exclusão espacial de partes do bairro Jabotiana, prejudicando a segurança, o bem-estar e a mobilidade dos moradores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, ROZANA RIVAS DE. (2011). *As relações entre as transformações econômicas e o ritmo da produção do espaço urbano*. Estudo de caso: Aracaju. Porto Alegre.

BARATTO, ROMULLO. (2013). *12 Critérios para determinar um bom espaço público*. Acedido em 2 de setembro de 2021, em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-115308>

BEUX, FERNANDA CHRISTINE; OTTONI, ADACTO BENEDICTO. (2015). *Métodos alternativos de drenagem a partir da retenção e infiltração das águas de chuva no solo, visando a redução das enchentes urbanas*. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades.

Centro de Referência de Assistência Social, CRAS, Madre Tereza de Calcutá. (2021) *Relatório informativo dos moradores da comunidade Largo da Aparecida*. Aracaju.

CULLEN, GORDON. (1996). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.

Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Sergipe. (2019). *Caderno de Análise Urbanística do Bairro Jabotiana*. Disciplina de Planejamento VI. Laranjeiras-SE.

DEL RIO, VICENTE. (1990). *Introdução ao Desenho Urbano no Processo De Planejamento*. 1ª edição, PINI, São Paulo

DEL RIO, VICENTE; SIEMBIEDA, WILLIAM. (2013). *Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil*. 1ª edição, LTC, Rio de Janeiro

Defesa Civil de Sergipe (2019a, 2020b) *Relatório de Evento Adverso [REA]: Chuvas intensas*. março de 2019; janeiro 2020. Aracaju-SE.

FRANÇA, SARAH LÚCIA ALVES. (2019). *Vetores de expansão urbana: Estado e mercado na produção da habitação em Aracaju-SE*. UFS, São Cristóvão-SE.

GEHL, JAN. (2010). *Cidade para Pessoas*. 2ª edição, Perspectiva S.A., São Paulo.

INSTITUTO INHOTIM. (2021). Informação sobre o instituto “O Instituto Inhotim é um museu de arte contemporânea e Jardim Botânico, localizado em Brumadinho (MG). (...)”. Acedido em 2 de julho de 2021, em <https://www.inhotim.org.br/institucional/sobre/#>

JACOBS, JANE. (2003). *Morte e Vida de grandes cidades*. Martins Fontes Editora, São Paulo.

LEAL, ELAINE; SANTOS, LUIZ RICARDO; COSTA, JAILTON DE JESUS. (2020). *Relações Socioambientais em Áreas Urbanas: Uma Análise das percepções dos moradores do Bairro Jabotiana*. Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão-SE.

LOPES, D. O. (2011). *Reabilitação urbana em Portugal. Importância estratégica para as empresas do setor da construção civil e obras públicas*. Dissertação, Faculdade de Economia, Universidade do Porto.

OLIVEIRA, VITÓRIA DE. (2020). NRG HUB. *O meio ambiente nas cidades e a relação com cidades sustentáveis*. Acedido em 5 de janeiro de 2022, em: <https://nrghub.com.br/2020/04/06/o-meio-ambiente-nas-cidades-e-a-relacao-com-cidades-sustentaveis/>

POMPEU, JÉSSICA FERNANDA. (2016). *Fluxo viário do Bairro Jabotiana: mudanças ocorridas em função do aumento populacional e propostas de melhorias*. Aracaju.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. *What makes a great place?* Acedido em 5 de janeiro de 2022, em: <https://www.pps.org/article/grplacefeat?utm-medium=website&utm-source=archdaily.com.br>

RUIZ, ALEX. (2018). *Diagnóstico y análisis de áreas para los proyectos urbanos*. Acedido em 3 de setembro de 2021, em: <https://docplayer.es/73980616-Diagnostico-y-analisis-de-areas-para-los-proyectos-urbanos.html>

TUCCI, C.E.M. et al. (1995). *Drenagem Urbana*. ABRH/Editora da Universidade UFRGS. Porto Alegre

Anexos

- A. Planta geral, detalhe e vista área 01
- B. Planta geral e detalhe área 02
- C. Planta geral, detalhe e vista área 03
- D. Planta geral e detalhe área 04

LEGENDA DIRETRIZES:

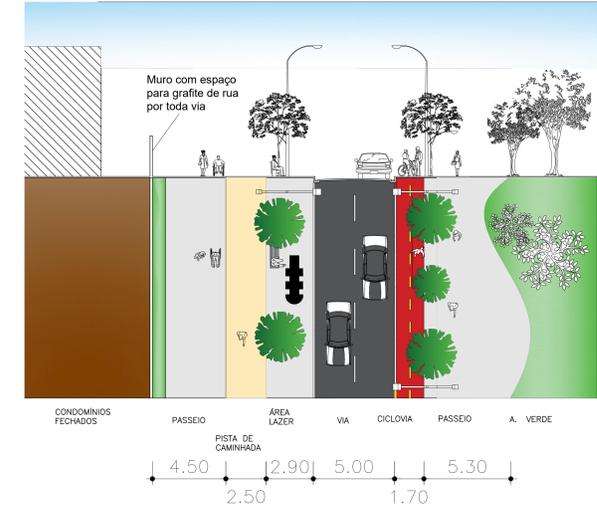
- GARANTIA DA DIVERSIDADE URBANA ATRAVÉS DAS MISTURAS DE USOS E ATIVIDADES EM GRUPO
- QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PROMOÇÃO DOS ENCONTROS SOCIAIS E GARANTIA DA VITALIDADE URBANA
- FORTALECIMENTO DA IDENTIDADE LOCAL, RESPEITO ÀS ATIVIDADES E ARQUITETURA PRÉ-EXISTENTE
- INTERLIGAÇÃO E INTEGRAÇÃO ENTRE OS TECIDOS URBANOS E GRUPOS SOCIAIS



PLANTA GERAL
ESC: 1/3000



PLANTA BAIXA ÁREA 01
ESC: 1/750



VISTA VIA ÁREA 01
ESC: 1/750

UNIVERSIDADE DE COIMBRA
MESTRADO EM REABILITAÇÃO URBANA INTEGRADA
ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA
BAIRRO JABOTIANA EM ARACAJU/SERGIPE

DATA: OUTUBRO/2021	ALUNA: FLÁVIA DINIZ ALVES BOMFIM	FOLHA: 01/04
ESCALA: INDICADA	PLANAS: PLANTA GERAL, DETALHE E VISTA ÁREA 01	

LEGENDA DIRETRIZES:

- GARANTIA DA DIVERSIDADE URBANA ATRAVÉS DAS MISTURAS DE USOS E ATIVIDADES EM GRUPO
- QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PROMOÇÃO DOS ENCONTROS SOCIAIS E GARANTIA DA VITALIDADE URBANA
- FORTALECIMENTO DA IDENTIDADE LOCAL, RESPEITO ÀS ATIVIDADES E ARQUITETURA PRÉ-EXISTENTE
- INTERLIGAÇÃO E INTEGRAÇÃO ENTRE OS TECIDOS URBANOS E GRUPOS SOCIAIS



PLANTA GERAL
ESC: 1/3000



PLANTA BAIXA ÁREA 02
ESC: 1/750

UNIVERSIDADE DE COIMBRA
MESTRADO EM REABILITAÇÃO URBANA INTEGRADA

ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA

BAIRRO JABOTIANA EM ARACAJU/SERGIPE

DATA: OUTUBRO/2021	ALUNA: FLÁVIA DINIZ ALVES BOMFIM	FOLHA:
ESCALA: INDICADA	PLANTAS: PLANTA GERAL E DETALHE ÁREA 02	02/04

LEGENDA DIRETRIZES:

- GARANTIA DA DIVERSIDADE URBANA ATRAVÉS DAS MISTURAS DE USOS E ATIVIDADES EM GRUPO
- QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PROMOÇÃO DOS ENCONTROS SOCIAIS E GARANTIA DA VITALIDADE URBANA
- INTERLIGAÇÃO E INTEGRAÇÃO ENTRE OS TECIDOS URBANOS E GRUPOS SOCIAIS
- PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL



PLANTA GERAL
ESC: 1/3000



DETALHE ÁREA 03
ESC: 1/1500



VISTA ÁREA 03
ESC: 1/300

UNIVERSIDADE DE COIMBRA
MESTRADO EM REABILITAÇÃO URBANA INTEGRADA

ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA

BAIRRO JABOTIANA EM ARACAJU/SERGIPE

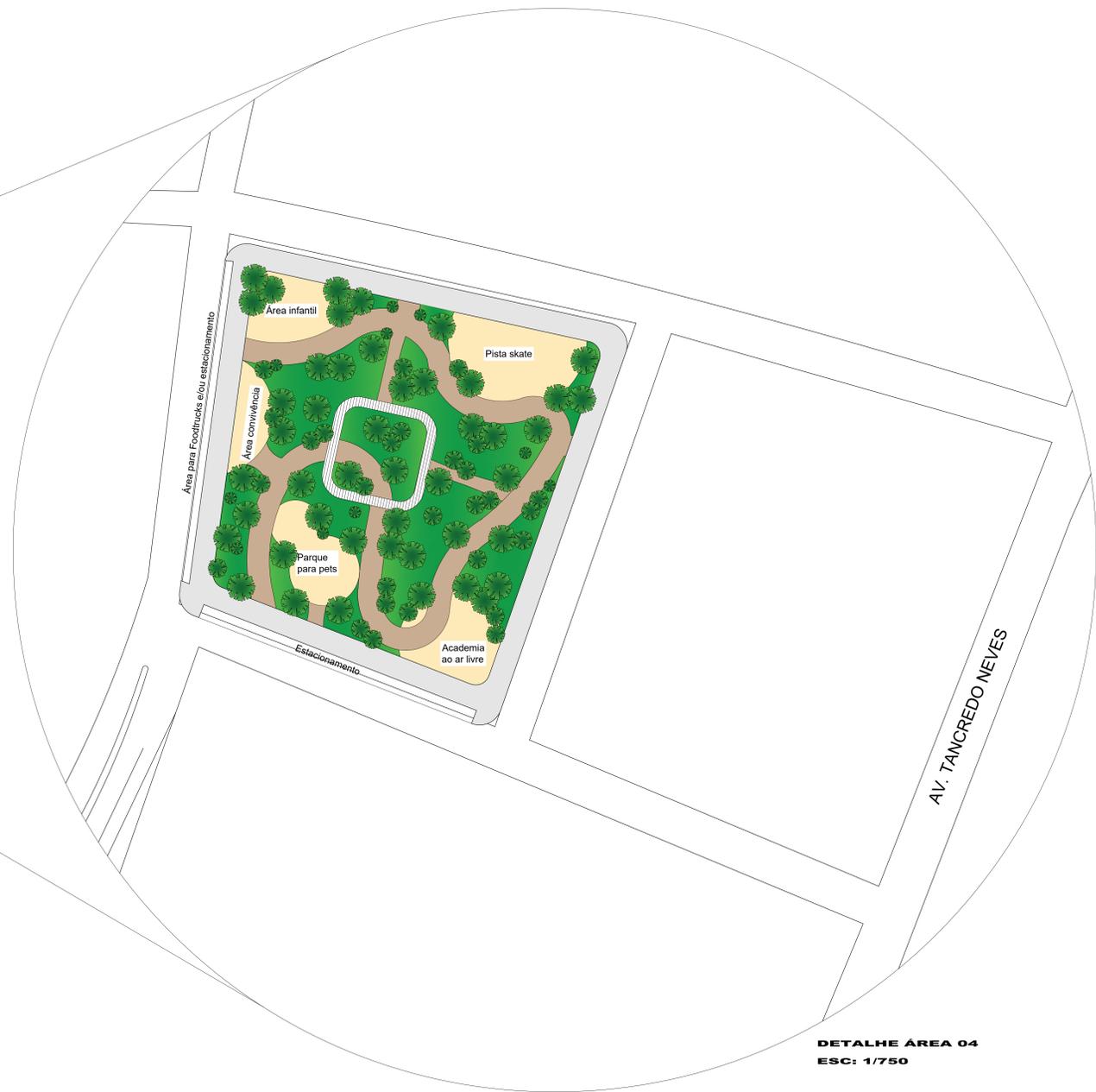
DATA:	OUTUBRO/2021	ALUNA:	FLÁVIA DINIZ ALVES BOMFIM	FOLHA:	
ESCALA:	INDICADA	PLANTAS:	PLANTA GERAL, DETALHE E VISTA ÁREA 03		03/04

LEGENDA DIRETRIZES:

- GARANTIA DA DIVERSIDADE URBANA ATRAVÉS DAS MISTURAS DE USOS E ATIVIDADES EM GRUPO
- QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PROMOÇÃO DOS ENCONTROS SOCIAIS E GARANTIA DA VITALIDADE URBANA
- FORTALECIMENTO DA IDENTIDADE LOCAL, RESPEITO ÀS ATIVIDADES E ARQUITETURA PRÉ-EXISTENTE



PLANTA GERAL
ESC: 1/3000



DETALHE ÁREA 04
ESC: 1/750

UNIVERSIDADE DE COIMBRA
MESTRADO EM REABILITAÇÃO URBANA INTEGRADA
ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA
BAIRRO JABOTIANA EM ARACAJU/SERGIPE

DATA: OUTUBRO/2021	ALUNA: FLÁVIA DINIZ ALVES BOMFIM	FOLHA: 04/04
ESCALA: INDICADA	PLANTAS: PLANTA GERAL E DETALHE ÁREA 04	