

FACULDADE DAMAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAROLINA LIMA LOPES

**PROJETO URBANO ALVORADA: PROPOSTA DE
INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO
PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM
GARANHUNS.**

RECIFE
NOVEMBRO /2013
FACULDADE DAMAS

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAROLINA LIMA LOPES

**PROJETO URBANO ALVORADA: PROPOSTA DE
INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO
PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM
GARANHUNS.**

Trabalho de Conclusão de Curso desenvolvido pela aluna: Carolina Lima Lopes, orientada pela Professora: Ana Maria Filgueira Ramalho, e, apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Damas da Instrução Cristã.

RECIFE
NOVEMBRO /2013

LOPES, C. L.

Projeto urbano alvorada: proposta de integração entre espaços através do parcelamento do solo de uma área em Garanhuns./ Carolina Lima Lopes: O Autor, 2013.

112 folhas; Ilus.

Orientador(a): Profª Ana Maria Filgueira Ramalho

Monografia (graduação) – Bacharel em Arquitetura e Urbanismo - Faculdade Damas da Instrução Cristã. Trabalho de conclusão de curso, 2013.

Inclui bibliografia.

1. Arquitetura 2. Projeto urbano 3. Integração 4. Parcelamento do solo

I. Título.

**720 CDU (2.ed.)
720 CDD (22.ed.)**

**Faculdade Damas
TCC 2014- 306**

SUMÁRIO

RESUMO/ ABSTRACT.....	05
INTRODUÇÃO.....	07
CAPITULO 1 – DIRETRIZES PARA A ELABORAÇÃO DO PROJETO URBANO.....	13
1.1 EVOLUÇÃO DO PROJETO URBANO NO BRASIL.....	13
1.2 DIRETRIZES INSTITUCIONAIS PARA O PLANEJAMENTO URBANO.....	16
1.2.1 Estatuto da Cidade	17
1.2.2 Plano Diretor.....	17
1.2.3 Parcelamento Do Solo – LEI 6.766/79.....	19
1.2.4 Planejamento Participativo.....	22
1.3 PROJETO URBANO	23
1.3.1 Projeto Urbano, Origem, Conceito e Contexto.....	24
1.3.2 Práticas relacionadas ao Projeto Urbano: <i>city marketing</i> vs. planejamento participativo.....	28
1.4 O DESENHO URBANO E AS DIRETRIZES PARA UM PARCELAMENTO DE SOLO EFICIENTE.....	33
1.4.1 O Papel dos Elementos Urbanos Sobre As Condições de Habitabilidade na Cidade	34
1.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPITULO 1.....	41
.....	

CAPITULO 2 - ANÁLISE DOS PROJETOS URBANOS.....	43
2.1 O PLANO “BRASÍLIA REVISITADA” E O PROJETO URBANO SETOR SUDOESTE.....	43
2.2 RESERVA DO PAIVA.....	51
2.3 ANÁLISE COMPARATIVA DOS ESTUDOS DE CASO ANALISADOS.....	56
2.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPITULO 2.....	57
CAPÍTULO 3 - CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS - PE.....	59
3.1 IDENTIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS.....	59
3.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	61
3.3 CONTEXTO URBANÍSTICO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS.....	63
3.4 CONTEXTO URBANÍSTICO DO OBJETO DE ESTUDO.....	69
3.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPITULO 3.....	77
CAPITULO 4 - PROJETO URBANO ALVORADA: PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.....	79
4.1 DIRETRIZES DO PROJETO.....	79
4.1.1 Aplicação da Constelação dos Atributos na Área Abordada.....	80

4.2 PROGRAMAS DO PROJETO.....	87
4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPITULO 4.....	95
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS.....	100
LISTA DE FIGURAS.....	107
LISTA DE QUADROS.....	111
LISTA DE TABELAS.....	111
APÊNDICES.....	112



RESUMO

O adensamento urbano somado à constante expansão territorial nas cidades medianas do interior de Pernambuco tem resultado em uma ocupação territorial desordenada, onde falta a integração entre as novas formas de ocupação e a paisagem tradicional das cidades. Em contrapartida a esse quadro está o planejamento urbano sustentável, que busca induzir o desenvolvimento de uma região como um todo. Seguindo essa perspectiva, o presente trabalho desenvolveu um projeto urbano em uma área localizada entre a Zona de Alta Densidade, denominada de João Maria Dourado, e o Setor de Manejo Provisório, na cidade de Garanhuns, estado de Pernambuco. Para tanto, foi definida como diretriz a promoção do ordenamento do solo de forma que a população já estabelecida possa se integrar às novas tipologias e equipamentos urbanos da cidade. Para a elaboração do projeto desenvolveu-se uma pesquisa teórica, que forneceu a fundamentação necessária à compreensão da prática aplicada. A pesquisa envolveu um breve apanhado sobre a história do urbanismo no Brasil e a verificação das principais leis que regem a prática do parcelamento de solo. Além disso, procedeu-se a um levantamento de material bibliográfico e de estudos de caso relativos a projetos urbanos. Visando atender às necessidades da população envolvida, foi elaborada uma pesquisa com os moradores para se verificar quais elementos e equipamentos urbanos seriam mais adequados. O projeto urbano integrou os diversos usos e edificações já existentes no local ao novo parcelamento de solo, incluiu uma praça, além de observar questões de acessibilidade e respeito à tipicidade local.

Palavras-Chaves: projeto urbano, integração, parcelamento de solo.



ABSTRACT

The urban density along with an outgoing territorial expansion in medium-sized inner cities of Pernambuco, has brought about a disorderly territorial occupation, where it lacks the integration between the new forms of occupation and the traditional landscape of cities. On the other hand, it is the sustainability urban planning that gives rise to the development of a region as a whole. Based on this perspective, the present work developed an urban project in an area located between the high density zone, called Joao Maria Dourado, and the sector of temporary management in the city of Garanhuns, state of Pernambuco. For that, it was defined as a guideline the promotion of spatial planning so that the population already established could integrate themselves to the new typologies and the urban equipment of the city. In order to elaborate this project, it was developed a theoretical research which provided necessary basis to the applied practice. The research involved a brief overview on Brazil urbanism history, as well as the verification of the main laws that govern the practice of parceling of the soil. Moreover, it was conducted a survey of bibliographical material and the studies of cases related to urban projects. Viewing to meet the needs of the population involved, it was elaborated a survey with the residents to verify which elements and urban equipments would be more adequate. The urban project integrated several uses and local existing buildings to the new parceling of soil and included one square, besides observing questions regarding accessibility and respect to the local typicality.

Key words: urban projects, integration, parceling of the soil.



INTRODUÇÃO

Em face da melhoria da qualidade de vida, decorrente do investimento em educação e industrialização, um fenômeno diferente vem se verificando nas cidades com densidade mediana no interior do Estado. A população local, que antes buscava melhores condições na capital, hoje opta por permanecer em sua cidade. Outra parcela da população faz o caminho inverso do êxodo rural, em busca de um refúgio e um estilo de vida mais tranquilo.

Este novo comportamento social tem aquecido o mercado imobiliário do interior e, a exemplo desse processo, podemos observar transformações em cidades da região do Agreste pernambucano, tais como: Caruaru, Gravatá, Garanhuns. Muitas pessoas têm escolhido se mudar para estes locais em busca de melhor qualidade de vida, estabelecendo nestes municípios novas forma de morar.

Este desenvolvimento tem chamado atenção de investidores que procuram implantar novos equipamentos como hotéis e shopping centers. Tais empreendimentos chegam às cidades trazendo com eles não somente a proposta de novos equipamentos urbanos, mas também um indicador: o adensamento urbano em torno destes grandes empreendimentos aumentará.

Essas cidades, por sua vez, não reúnem condições de infraestrutura para o aumento da sua malha urbana, o que coloca em evidência a necessidade de um planejamento urbano que procure integrar as edificações já estabelecidas aos novos equipamentos urbanos, condomínios e loteamentos.

Considerada um pólo comercial da microrregião, Garanhuns apresenta um constante crescimento populacional. De acordo com o IBGE (2013), tem acompanhado o crescimento do País, além de tradicionalmente apresentar um bom potencial turístico, o que a torna alvo de investidores do setor comercial.



Via de regra, as cidades brasileiras possuem muitos casos de crescimento irregular na malha de seus municípios. A partir desses inúmeros exemplos, podemos observar tal recorrência no tocante às ocupações espontâneas nos vazios urbanos, fato que interfere diretamente na qualidade de vida de seus habitantes.

A ocupação territorial desordenada tem trazido graves conseqüências à cidade de Garanhuns, tais como: invasões de propriedade privada; assentamentos em áreas de risco; dificuldade na mobilidade dos moradores; falta de infra-estrutura – como água, esgotamento sanitário e drenagem do solo.

Atualmente, vem se introduzindo no município de Garanhuns uma nova forma de habitação. Onde anteriormente havia apenas fazendas, hoje em dia existem condomínios habitacionais fechados. É importante salientar que estes não fazem parte do traçado tradicional da cidade e também não vêm se inserindo de forma a promover a integração do espaço. Ao contrário, em geral, são limitados por muros altos que segregam e causam forte impacto na paisagem.

O Projeto Urbano Alvorada é designado dessa forma por ser uma intervenção pontual na cidade de Garanhuns. Será implantado em um vazio urbano localizado na periferia da cidade, no bairro de alta densidade João Maria Dourado, que se localiza em duas zonas definidas pelo Plano Diretor da cidade (Zona de Alta Densidade, a ZAD, e o Setor de Manejo Provisório, o SMP) (BRASIL, Secretaria de Planejamento, 2008).

O conceito de projeto transcenderá a prática do parcelamento urbano de forma isolada, envolvendo componentes simbólicos a os elementos funcionais, dessa forma o presente projeto consiste em duas ações principais, o parcelamento do solo por meio de loteamento, e uma proposta urbana que procura integrar as edificações já existentes as ainda não edificadas.

O objeto de trabalho tem o seu entorno imediato ocupado por uma diversidade de classes sociais; e as ocupações consolidadas são, em sua maior parte, para uso



residencial. O zoneamento da região verificou que, inicialmente, toda área abordada fazia parte de uma mesma propriedade, o Sítio Alvorada, que atualmente funciona como hotel fazenda. A primeira ocupação no território desse hotel fazenda ocorreu de forma espontânea e decorrente de invasões que já se encontram regularizadas – mesmo que ainda seja segregada do seu entorno.

O Hotel Fazenda Alvorada está em processo de desmembramento de sua propriedade. O condomínio privado Vila das Palmeiras, construído em 2008, é caracterizado por edificações residenciais de alto padrão e é fruto de um processo de desmembramento. O objeto de trabalho tem como forte peculiaridade sua localização: faz a convergência entre todas as áreas ocupadas; e também a transição entre os zoneamentos abordados (ZAD e SMP). Ainda próximo ao objeto de trabalho, será edificado o novo shopping de Garanhuns.

A proximidade com shopping que será edificado na cidade dá indícios de que a região que ainda não está edificada será alvo de novas ocupações. O quadro verificado anteriormente sugere o planejamento de ocupação do terreno denominado de Fazenda Alvorada a fim de projetar o crescimento ordenado do solo na região.

Em decorrência da falta de integração entre as novas formas de ocupação e a paisagem tradicional da cidade de Garanhuns, este trabalho se propõe a minimizar o impacto ocasionado pelos novos empreendimentos citados anteriormente, através de um Projeto Urbano que propõe o resgate a identidade local.

As novas construções de iniciativas privadas que vêm se instalando em Garanhuns devem ser vistas com bastante cautela no que diz respeito ao planejamento da cidade. Isso porque suas implantações influenciam a consolidação da ocupação informal ao redor destes núcleos, e também por esse tipo de empreendimento acabar servindo de âncora para a parcela da população que trabalha na prestação de serviços.



O bolsão de área não edificada entre o Hotel Fazenda Alvorada, o condomínio habitacional Vila das Palmeiras, as invasões já consolidadas e o terreno do futuro shopping de Garanhuns forma um quadro de iminente ocupação na região localizada entre a Zona de Alta Densidade João Maria Dourado e o Setor de Manejo Provisório da cidade de Garanhuns.

Podemos constatar que a região apontada anteriormente necessita de um Projeto Urbano que oriente o ordenamento do seu crescimento, prevendo a expansão da sua infra-estrutura, a ampliação na prestação dos seus serviços e a qualificação dos equipamentos e das edificações já existentes, de modo a induzir o desenvolvimento sustentável da região para que a população já estabelecida se integre às novas tipologias da cidade.

Sendo assim, é essencial a criação de um Projeto Urbano na região citada. Um projeto que para antecipar a ocupação desordenada ao redor destes equipamentos urbanos e para contribuir para uma expansão territorial mais estruturada, de modo a evitar as consolidações informais, a prevenir os impactos negativos decorrente dos empreendimentos de maior porte, e a assegurar que os novos conjuntos habitacionais que vem se instalando na cidade se adéquem também à tipicidade das edificações já estabelecidas.

Composto por múltiplos usos do solo, este projeto pretende preservar a diversidade das atividades encontradas na região abordada, conectando-os através de logradouros que correspondam às necessidades das novas tipologias – sempre em consonância com as características típicas da cidade, respeito à sua paisagem e promovendo o equilíbrio entre as edificações existentes e as futuras.

O Projeto Urbano, proposto adiante, objetiva se antecipar à ocupação desordenada do solo atuando em duas esferas: a primeira está relacionada à funcionalidade local, que diz respeito ao conhecimento técnico do parcelamento e atendendo às normas de ocupação territorial designada no Plano Diretor; já segunda esfera consiste em uma proposta de integração das diversidades dos usos do solo,



utilizando o Desenho Urbano como instrumento para incorporar a diversidade dos usos em um espaço coletivo que preserve a leitura da paisagem local e resgate sua identidade.

Dentre as diretrizes abordadas pelo Projeto Urbano em foco, está um planejamento participativo que garanta uma melhor qualidade de vida local aos habitantes e que, além de oferecer a infra-estrutura adequada, atenda às necessidades da população local e à conseqüente elevação da habitabilidade local.

É importante observar que as características mais marcantes da cidade devem ser preservadas em função de sua tipicidade. Em relação à população local, contudo, devemos também agregar a essa tipicidade uma nova abordagem urbanística que contemple maior mobilidade urbana, segurança e bem estar, sem, no entanto, abrir mão de um desenvolvimento baseado na sustentabilidade.

Assim sendo, este trabalho tem como objetivo geral desenvolver um Projeto Urbano para uma área em Garanhuns localizada entre a Zona de Alta Densidade, denominada de João Maria Dourado, e o Setor de Manejo Provisório na cidade de Garanhuns, com a finalidade de ordenar o desenvolvimento do solo urbano, integrando os diversos usos já existentes e novos usos propostos. E, como objetivos específicos, este estudo propõe fazer um parcelamento do solo no vazio existente, integrar as edificações já consolidadas ao novo parcelamento do solo, e identificar as demandas da população residente no local quanto à implantação dos novos usos.

A metodologia utilizada para a realização do trabalho se divide em quatro etapas. A primeira consiste em: pesquisa bibliográfica a partir de material coletado, ou seja, artigos de revistas especializadas e publicações acadêmicas que discutem a temática abordada; conhecer as leis vigentes do município onde serão encontradas informações, como a zona da cidade em que o terreno se enquadra e o seu potencial construtivo; estudo em loco e entrevistas com profissionais do corpo docente das secretárias de Garanhuns; conversas com os moradores do bairro



João Maria Dourado e com os habitantes do Setor de Manejo Provisório; e coleta iconográfica de mapas, fotos e quadros sobre o objeto de estudo.

Na segunda etapa, serão feitos estudos de caso do Setor Sudoeste e da Reserva do Paiva, em Projetos Urbanos que têm características relevantes ao trabalho, e, em seguida, será feita uma análise comparativa desses projetos. E, a partir das experiências observadas, serão usados os conhecimentos adquiridos sobre o ordenamento do solo, aplicando-lhes na localidade em que este trabalho se propõe a atuar.

A terceira etapa consiste na caracterização do município de Garanhuns, onde haverá a implantação de um Projeto Urbano. Serão alentados dados relacionados à infra-estrutura da cidade, a sua cultura e à morfologia urbana.

A quarta etapa consistirá na elaboração da caracterização pontual da área abordada pelo projeto. Para isso, é fundamental agregar ao escopo do trabalho a planta de topografia do terreno, fazer visitas na região localizada entre a Zona De Alta Densidade João Maria Dourado e o Setor De Manejo Provisório para obter material fotográfico do objeto de trabalho, e também entrevistar a população local para realização de pesquisas sobre a identificação da percepção do usuário.

Por fim, é apresentado no nível de anteprojeto o atendimento de todas as questões levantadas anteriormente sobre o Projeto Urbano Alvorada.



CAPÍTULO 1 – DIRETRIZES PARA A ELABORAÇÃO DO PROJETO URBANO

A proposta deste capítulo é dar embasamento histórico e legislativo para a elaboração do projeto. De modo a introduzir o leitor no contexto da urbanização do Brasil, ele inclui explanações sobre os instrumentos reguladores usados no processo de urbanização que garantem uma sociedade menos desigual, e também uma breve análise histórica sobre o desenvolvimento do urbanismo no país – desde as primeiras estradas construídas para a distribuição de mantimentos até as abordagens de intervenções urbanas mais usadas atualmente.

1.1 EVOLUÇÃO DO PROJETO URBANO NO BRASIL

Os primeiros planos urbanísticos brasileiros aconteceram no final do século XIX e foram criados com a finalidade de melhorar o fluxo de mercadorias nas cidades portuário-exportadoras e no complexo agroexportador. Durante aquele período as cidades viviam um momento de crise, decorrente da falta de mobilidade para com as mercadorias de exportação como: café, algodão e açúcar (PEREIRA, 2008).

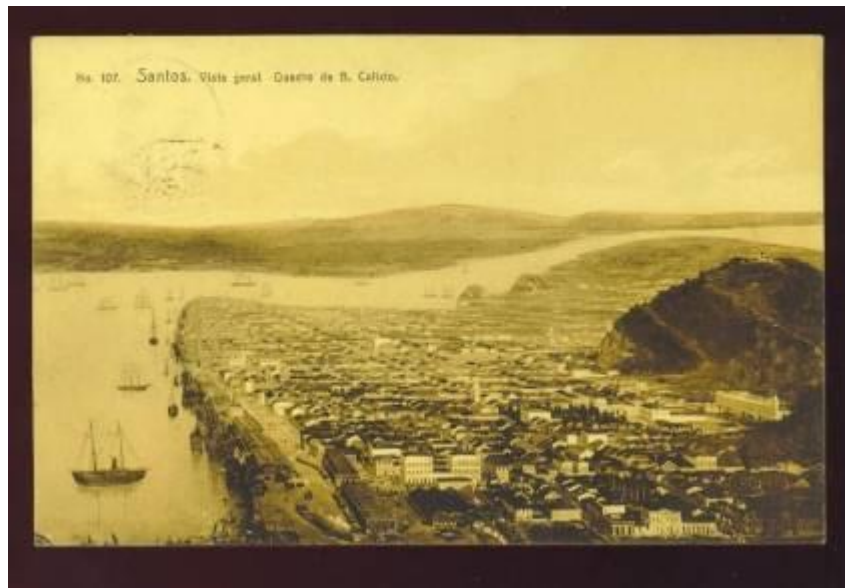
Entendemos que as mudanças na dinâmica da cidade, devido ao maior fluxo de volumes de mercadorias, induziram a criação de planos urbanísticos com cujo objetivo era o de resolver a estrutura viária, já que estes deviam procurar responder às necessidades do período moderno. O que significava assegurar o fluxo do complexo agroexportador, garantindo que as mercadorias chegassem ao mercado externo sem ter a sua rota interrompida, vale salientar que, neste período as cidades estavam também sendo assoladas por epidemias decorrentes da falta de saneamento, induzindo a uma produção de planos urbanísticos destinados a resolver problemas sanitários. A Figura 1 retrata o Porto de Santos e o visível desenvolvimento urbano no seu entorno.

Entre as décadas de 20 e 30 o Brasil passou por um processo de industrialização que provocou grandes mudanças nas características físico-espaciais da cidade, foi

também nesta mesma época por volta de 1940 que se iniciaram os primeiros cursos voltados ao planejamento urbano (PEREIRA, 2008).

Figura 1: Cartão postal do Porto de Santos, Sao Paulo.

Fonte: Reprodução de cartão postal negociado no site de leilões Ebay-EUA (“SANTOS, BR, ~QUADRO DE B. CALIXTO OVERVIEW used 1914”). Cartão postal da segunda década do século XX (1914). Acesso em 29/10/2013.



Quando analisamos o desenvolvimento do planejamento urbano no país podemos verificar que seu processo de modernização ocorreu de forma tardia, apenas em 1950, quando a concentração urbana reflete grandes problemas urbanos, e paralelo a isso, a população brasileira se encontrava com uma postura mais politizada, a população começou a perceber as conseqüências da má qualidade de vida decorrente da falta de planejamento urbano e políticas públicas. Este momento foi marcado pelas lutas operárias, e se refletiu no Seminário da Reforma Urbana e Habitação de 1963, realizado pelo ministério do trabalho e previdência social. O seminário buscava traçar diretrizes com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da sociedade brasileira, conforme mostra o discursos de Leo Monari, representante do Ministro de Educação e Cultura, Amaury Silva, em 1963, na abertura de evento oficial do Seminário de Reforma Urbana:

Tenho a convicção de que a mesma imposição de consciência que nos leva a defender a reforma agrária deve levar-nos a **defender a reforma urbana – não para um futuro longínquo e indefinido,**



mas para esta geração, para este período de renovação das estruturas da sociedade brasileira (...) É preciso agora defini-la e acompanhar essa definição de um trabalho de esclarecimento que evite, a seu respeito, os mesmos equívocos e as mesmas perversas inverdades com que se procura obstar a realização da reforma agrária. (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p.7) (grifo nosso)

O progresso da sociedade brasileira em torno de um ideal que buscava uma melhor qualidade de vida fez com que as reformas urbanas fossem diversificadas. Contudo, durante o período da ditadura (1960 a 1970), a sociedade brasileira viveu um período de estagnação enquanto parte ativa no processo de que se refere ao planejamento urbano.

Durante os últimos 60 anos, o Brasil sofreu severas transformações, deixando de ser um país rural e se transformando em um país urbano, onde aproximadamente 90% da população vivem em cidades. Este êxodo rural provocou uma série de problemas, tendo em vista que as cidades não estavam preparadas para receber uma quantidade tão grande de pessoas. As conseqüências dessa veloz urbanização foram várias: como o aumento das desigualdades sociais, as cidades que já eram muito densas se transformaram em metrópoles, consecutivamente o aumento das periferias e favelas não foi acompanhado pela infraestrutura o que trouxe uma serie de transtornos sociais, além dos problemas relacionados com a mobilidade vivenciados pelas pessoas que vivem longe dos centros urbanos (OLIVEIRA, 2001).

É nesse contexto, que o Movimento Nacional da Reforma Urbana – MNRU, constituído por diversos segmentos da sociedade como: ONGs, sindicatos, entre outros fez uma mobilização popular pela reforma urbana, que resultou na criação de um capítulo específico que trata a política urbana na Constituição Federal, especificamente os artigos 182 e 183 (SOUZA, 2003).

Essa nova abordagem urbana consistia em um conjunto articulado de políticas, redistributivistas e universalistas. A partir dessa nova concepção começaram a ser elaborados zoneamentos voltados prioritariamente a promoção social de áreas pobres, que tinham como objetivo principal diminuir a desigualdade social no meio



urbano e promover uma maior democratização no planejamento urbano em conjunto com a gestão da cidade (SOUZA, 2003).

Para tanto, foi criado o Estatuto da Cidade – lei Federal de n.º 10.257, no ano de 2001 com o objetivo de regular os artigos constitucionais da política urbana. O estatuto trouxe aspectos fundamentais para a organização urbana, sendo eles: a ênfase na função social da cidade e da propriedade, instrumentos urbanísticos de controle e de planejamento urbano, instrumentos de regularização fundiária e instrumentos para a gestão democrática.

Uma breve análise da história do planejamento urbano no Brasil mostra que é impossível pensar no mesmo desvinculado da gestão urbana, as experiências do MNRU e a elaboração do Estatuto da Cidade mostram que o planejamento e a gestão urbana devem estar em consonância, atuando com o objetivo de resolver os problemas vivenciados pela sociedade em suas diferentes épocas.

Pode-se concluir que as intervenções no ambiente urbano devem ser planejadas como meio de evitar vazios urbanos e uma expansão urbana desordenada e fragmentada. E mostrando o quão essencial é se debruçar sobre a expansão urbana à medida que a cidade cresce, de forma a orientar de fato o processo de crescimento de sua malha urbana.

1.2 DIRETRIZES INSTITUCIONAIS PARA O PLANEJAMENTO URBANO

Consideradas as condições atuais das nossas cidades e os avanços políticos e institucionais resultantes do processo histórico brasileiro, o planejamento urbano atual deve ser conduzido através das diretrizes urbanas que são reguladas pelos instrumentos do Estatuto da Cidade, dos Planos Diretores de cada município, e da Lei do Parcelamento do Solo – enfatizando o estado de constante modificação (provocada pelo tempo e pela sociedade) a que nossa cidade está submetida. Isso implica dizer que nossas legislações devem ser atualizadas para que, de fato,



contribuam na dissolução dos nossos problemas urbanos e sociais, como aponta Pereira (2008, p.19):

Debruçar-se hoje sobre a prática do urbanismo e, sobre a governança das cidades é, em primeiro lugar, constatar que existe um florescimento de elementos novos que interferem nesta prática, que até mesmo a determinam ou orientam e a transformam.

1.2.1. Estatuto da Cidade

Desde a Constituição Federal em 1988 e depois através da Lei n.º 10.257 (denominada Estatuto da Cidade), está previsto o direito de toda população de viver em cidades sustentáveis, ou seja, o direito de todos os cidadãos à terra urbana, moradia, saneamento básico, mobilidade urbana, serviços públicos, não só para a geração presente, como também para as gerações futuras (OLIVEIRA, 2001).

O Estatuto da Cidade estabelece para todo Brasil um referencial de planejamento e gestão urbana, sob o prisma da função social da cidade e lança diversos instrumentos urbanísticos e jurídicos que induzem o crescimento organizado do território urbano, buscando evitar a especulação imobiliária, promover a regularização fundiária e a democratização do solo. Porém, esses instrumentos devem ser previstos no Plano Diretor de cada município. Conforme Oliveira (2001, p.7) descreve abaixo, o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, definindo que o instrumento básico desta política é o Plano Diretor.

1.2.2. Plano Diretor

De acordo com o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é obrigatório para todas as cidades com mais de vinte mil habitantes integrantes de regiões metropolitanas, pertencentes a áreas de especial interesse turístico e, ainda, as inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto de âmbito regional ou nacional. O Plano Diretor é responsável pelo estabelecimento da



política urbana nos municípios e também pelo pleno desenvolvimento das funções da cidade; contudo, serão os instrumentos urbanísticos de caráter tributário e jurídico contidos no Estatuto da Cidade que garantirão sua efetividade (OLIVEIRA, 2001). Disso se conclui que é com o auxílio de medidas coercitivas, decorrentes do exercício do poder de polícia, que a prefeitura de cada município irá gerir e organizar a implantação de suas políticas urbanas.

Os planos diretores não são instrumentos fixos, devendo ser revistos a cada 10 anos. O próprio conceito de Plano Diretor agrega a idéia de flexibilidade, já que cada município tem seu próprio Plano Diretor, cabendo à prefeitura de cada município a sua elaboração. O plano deve regular o uso adequado da propriedade urbana, os índices de ocupação do solo, as áreas de maior interesse social e ambiental, as áreas de preservação históricas, entre outras questões, para que com esses elementos a cidade possa ter uma expansão ordenada. Portanto, é de fundamental importância o envolvimento da população que deve ser consultada durante a elaboração do Plano Diretor, para que este tenha caráter democrático e de gestão participativa

Assim como Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS – é um instrumento abordado pelo Estatuto da Cidade, que auxilia o ordenamento urbano. A LUOS é baseada no zoneamento do solo previsto no Plano Diretor, e tem como principal função a definição do ordenamento territorial do solo, seu uso e ocupação. A LUOS tem como objetivo democratizar o acesso à terra e à qualidade de vida da população e é de extrema importância no planejamento da cidade (OLIVEIRA, 2001).

Contudo, as experiências da aplicação da Lei do Plano Diretor nas cidades vêm mostrando que o resultado não está atendendo à expectativa de quando o Plano Direto foi elaborado na construção de uma sociedade mais justa. Ou seja, ele não está realmente conseguindo o ordenamento das áreas urbanas no tempo e na intensidade que foi planejado, tendo, de certo modo, se tornado utópico.



Conforme defende Flávio Villaça (1999, p.235), mesmo com todo o progresso conquistado através de mobilização social, a existência de uma regulamentação urbanista não assegura (devido à falta de comprometimento político) o cumprimento das diretrizes e das políticas urbanas propostas. Nas palavras dele, o “Plano Diretor acaba, assim, por se tornar aquele *plano que define a orientação que o plano deverá seguir quando vier a ser feito*” (VILLAÇA, 1999, p.235) (grifo do autor).

1.2.3. Parcelamento Do Solo – LEI 6.766/79

A legislação urbana brasileira também prevê que, nas áreas passivas de modificação urbana, para a proposição de novos parcelamentos deve ser considerada a Lei Federal 6766, do ano de 1979, denominada de Lei de Parcelamento do Solo. A referida lei define regras para o parcelamento do solo urbano.

Como vimos anteriormente, o Estatuto da Cidade determina que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar o seu Plano Diretor Municipal, que remete à Lei de Uso e Ocupação do Solo (responsável por estabelecer e regulamentar os critérios a serem respeitados pela construção civil). Além da Lei Federal 6766/79 e da Lei municipal de Uso e Ocupação do Solo, os municípios também podem elaborar suas próprias leis complementares para o parcelamento do solo.

Contudo, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano precede a Lei de Uso e Ocupação do solo, tendo em vista que, para o solo ser edificado, ele primeiro deve ser parcelado; caso contrário, a ocupação estará às margens da legalidade.

Segundo a legislação brasileira, para que a os terrenos sejam lotes é necessário que a terra passe pelo processo de parcelamento de solo. O que implica a adesão da devida infraestrutura após a mesma ser parcelada. A Lei de Parcelamento de Solo trata de aspectos urbanísticos, sanitários, penais, civis, registrários e administrativos.



De acordo com Leonelli (2013), a Lei de Parcelamento de Solo é composta por algumas normatizações elementares. A lei começa definindo zoneamento e especifica qual tipo de tipologia pode ser implantado em cada localidade. Em seguida, define os requisitos urbanísticos básicos para o parcelamento de solo (infraestrutura mínima exigida, coeficientes de áreas públicas e verdes, e área mínima do lote). Em se tratando dos aspectos administrativos, a legislação define os procedimentos básicos para aprovação de projeto de loteamento, o que inclui estipular a função do poder público, do empreendedor e os trâmites necessários para a legalidade da propriedade. Já com relação aos aspectos registrários, a lei define que é obrigatório o registro em cartório dos loteamentos. A autora (LEONELLI, 2013) segue dizendo que a lei federal aborda também o regulamento dos contratos de compra e venda, além das garantias dos seus respectivos compradores e vendedores. A mesma lei aponta de que forma devem ser conduzidos os casos de irregularidades em loteamentos, designando o papel do poder público, assim como os direitos dos adquirentes dos lotes e penalidades impostas ao empreendedor.

De acordo com a Lei 6766/79, existem três referências para os processos de loteamento: a da qualidade urbanística; a da legalidade; e a da comercialização. Leonelli (2013, p.2) distingue a primeira como sendo “a infraestrutura mínima exigida bem como a exigência de áreas públicas”. A segunda determina “quais são as condições e exigências legais para se parcelar o solo em todo o território nacional” (LEONELLI, 2013, p.2). E a terceira determina em que condições o parcelamento do solo pode ser comercializado, as obrigações dos sujeitos envolvidos (empreendedores, prefeituras), a obrigatoriedade dos registros, as regras de compra e venda e as penalidades referentes ao não cumprimento das regras.

Dentre os tipos de parcelamento, os mais comuns são: os loteamentos; condomínio especial; desmembramento; e remembramento. O loteamento é feito para que o



solo possa ser usado, para que seja tornado uma unidade edificável (BARROSO, no prelo).

De acordo com a Lei 6766/79, o parcelamento do solo urbano pode ser realizado através de loteamento ou desmembramento. Sobre esses conceitos, os parágrafos primeiro e segundo da lei especificam o seguinte:

§ 1º - **Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação**, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

§ 2º - considera-se **desmembramento** a subdivisão de gleba em **lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente**, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes. (grifos do autor)

Uma vez que o contínuo movimento de transformação de áreas rurais para urbana se expandem principalmente nas periferias das cidades brasileiras, verifica-se que o tipo de parcelamento mais utilizado no processo de urbanização no Brasil é o loteamento. A partir deste movimento de expansão é que a população brasileira constrói prioritariamente suas moradias, estando estes loteamentos regulamentados, infraestruturados ou não (LEONELLI, 2013).

Leonelli (2013) faz uma comparação pertinente entre as “cidades que parcelam” e as “cidades que constroem”. As primeiras são aquelas que ainda têm disponibilidade territorial para parcelamento de terra. Encontram-se, geralmente, em vazios urbanos ou franja periurbana e têm como principal forma de urbanização a abertura de novos parcelamentos. As “cidades que constroem”, por sua vez, não possuem mais áreas de expansão disponíveis. Por causa disso, elas centram na revitalização do patrimônio construído em lotes já estabelecidos e em edificações com alto perfil construtivo, ou seja, grande número de pavimentos. É comum que estas cidades estejam em regiões metropolitanas.

As formas de parcelamento acima citadas (loteamento, condomínio especial, desmembramento) são geralmente mais utilizadas na paisagem urbana planejada.



Contudo, o parcelamento de terra também é feito para edificações estabelecidas de forma irregular através da regularização fundiária.

Mesmo sendo de senso comum que o planejamento urbano é fundamental para o eficiente desempenho da vida urbana, na maioria dos casos, a necessidade por habitação é imediata, fazendo com que a etapa do planejamento urbano acabe sendo desconsiderada na maioria das expansões territoriais das cidades brasileiras. Por causa disso, o recurso da regularização deve ser usado nos casos de ocupações nos quais o morador não tenha a posse da terra.

Para a ocupação espontânea, é necessária a regularização para que se possa reconhecer de fato a moradia como sendo um direito fundamental do ser humano. Assim, cabe ao governo planejar a cidade de forma sustentável para que haja uma redução na expansão desordenada, tendo em vista que ela traz como consequência a fragmentação urbana.

Para tentar atender as atuais necessidades de habitação da população, as cidades adotam políticas de regularização fundiária. O “Manual da Regularização Fundiária Plena” (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007) define que o objetivo da Lei da Regularização Fundiária Plena é o suporte aos municípios, adquirindo, através da implementação de gestão urbana participativa, mais força nesse processo. Espera-se que, através desse movimento, haja uma melhora na desigualdade social encontrada nas cidades.

1.2.4. Planejamento Participativo

A gestão democrática é uma das diretrizes presente no Estatuto da Cidade, ela é feita a partir da participação popular nas decisões de interesse público. Essa nova postura de gestão é uma conquista oriunda de anos de luta dos movimentos populares. Através do planejamento participativo, a Constituição garantiu a todos o direito à cidade, como: a função social da propriedade e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização (OLIVEIRA, 2001).



O conceito de gestão democrática implica no envolvimento dos cidadãos na gestão urbana de forma incisiva, no qual as pessoas efetivamente possam decidir sobre o futuro da cidade, compreendendo seus conflitos, seus problemas e suas demandas, e não apenas opinando em processos de participação comandados e organizados pelo estado como uma instancia de poder separado (SOUZA, 2003). Esse princípio é defendido pela Organização das Nações Unidas – ONU:

A necessidade de os membros de um grupo, classe ou organização participarem no planejamento de seus próprios programas é básica em qualquer tipo de projeto e confunde-se com a própria maneira democrática de viver (DECLARAÇÃO DA ONU, apud FERRARI, 1977, p.14).

Um instrumento de gestão democrática efetivado por várias gestões municipais é o Orçamento Participativo – OP, que se constitui como um dos mecanismos de gestão que mais contribui com a política de monitoramento popular. Ele permite o controle direto e efetivo das pessoas no orçamento da cidade, no exercício da administração democrática e envolve a população não apenas nas arenas de participação como assegura o Estatuto da Cidade, mas também deve permitir a participação nas decisões da cidade.

Apesar da importância do planejamento participativo para concretização de uma sociedade democrática, não é possível afirmar que este preceito seja cumprido. Pois, a participação da população deve estar presente em todas as etapas da política urbana, seja na fase da sua formulação, implementação e acompanhamento.

Os instrumentos previstos, por mais importantes que sejam, apenas ganham relevância quando sua implementação é monitorada pelos cidadãos, e todos os Projetos Urbanos também devem ser submetidos à aprovação popular em todas as etapas de sua execução. Essa forma de participação dá oportunidade de fato ao exercício pleno da cidadania, que equivale a uma maior integração das pessoas na sociedade (SOUZA, 2003).



1.3 PROJETO URBANO

Este item esclarecerá questões sobre Projeto Urbano. Serão introduzidas informações sobre sua origem, metodologia e sobre os tipos de intervenção que podem ser feitas a partir dele, além de explicar em que consiste sua polissemia. Discorreremos sobre os pontos positivos de sua metodologia, como sua flexibilidade, seu caráter conciliador e sua boa adequação ao planejamento participativo. Será feita uma análise crítica de duas abordagens que se utilizam bastante do Projeto Urbano: *city marketing* (a competitividade e a venda de imagem que essa prática motiva) e planejamento participativo (que busca participação popular durante a criação do programa). Essa contextualização se faz necessária por a metodologia usada na elaboração do Projeto Urbano em Garanhuns (Capítulo 4) ter sido fundamentada no conceito de Projeto Urbano e por esse projeto ter procurado se guiar pela ideia de planejamento participativo.

1.3.1 Projeto Urbano, Origem, Conceito e Contexto

Em meados do século XIX, devido à grande industrialização e ao êxodo rural, muitas pessoas migraram para as capitais da Europa. Essa concentração de pessoas acabou por inchar as cidades, que cresciam desordenadamente e com insalubridade. Paris e Londres frequentemente tinham problemas com doenças. Houve, então, a necessidade de elaborar os primeiros planos urbanísticos para corrigir esses problemas e para que tornar a vida urbana mais saudável (RIBEIRO; PONTUAL, 2009).

Tome-se como exemplo o caso emblemático de Paris. Entre 1853 e 1869, a cidade passou por uma reforma urbana organizada por seu administrador, o Barão Haussmann. A cidade, que não tinha condições mínimas de higiene, era constantemente assolada por doenças. O plano urbanístico do Barão Haussmann incluiu mudanças na rede de esgoto, no sistema viário, áreas verdes, nas edificações, na iluminação e a urbanização de áreas periféricas à cidade.



Esse foi um dos primeiros planos urbanos, que abordavam os problemas de forma ampla e eram muito rígidos. Sobre eles, Leonardo Benevolo (2006, p.91) disse: “a atenção dos reformistas limita-se a alguns setores e sua ação volta-se para a eliminação de alguns determinados males: a insuficiência de esgotos, de água potável, a difusão das epidemias.” As primeiras experiências urbanas, como foi a de Haussmann, geraram muita crítica, uma vez que ele não se preocupou em preservar monumentos históricos.

A experiência da França foi a primeira de uma série de várias outras – cada uma delas contribuindo no aprimoramento do planejamento urbano. Em 1933, no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), foi elaborada a Carta de Atenas, um manifesto urbanístico cujos preceitos influenciaram a reconstrução e o desenvolvimento das cidades européias após a Segunda Guerra Mundial.

Desde Haussmann até o Modernismo, houve uma evolução dos planos urbanos. Foram, também, mais teorizados em cima da lógica modernista que se baseava em regras simples, estáveis, imperativas e de reprodução e soluções espaciais homogêneas. Seu principal objetivo era controlar o futuro, minimizar as incertezas e projetar a totalidade urbana.

A noção de planos urbanos foi amplamente usada no passado, principalmente durante a década de 70, no decorrer do Modernismo europeu. Contudo, conforme diz Ingallina (2010), hoje em dia, essa noção se tornou defasada em relação às necessidade da cidade contemporânea.

O caso emblemático da reconstrução do centro histórico da cidade de Bolonha (Itália) – iniciado no final da década de 1960 – se tornou referência para a experiência de planificação que integra a idéia de Projeto Urbano. O método adotado para elaboração do plano foi precursor do caminho que leva à participação popular. O Projeto Urbano tem origem nessa prática, uma vez que o exercício das análises tipológica e morfológica contribuiu para o estabelecimento de uma cultura do Projeto Urbano (INGALLINA, 2010).



Podemos, então, afirmar que, durante as primeiras manifestações desta nova concepção de se criar o ambiente urbano, ou “novo urbanismo” como foi denominado por Ascher (2010), o Projeto Urbano, quando surgiu na Europa, possuía um caráter mediador entre o plano urbano de larga escala e projetos arquitetônicos.

Seguindo um raciocínio dualístico, podemos também afirmar que atualmente o conceito de Projeto Urbano se opõe às práticas do urbanismo moderno adotado em outra hora, tendo em vista que os planos modernistas se baseavam em regras minimalistas e inflexíveis.

Em oposição ao caráter rígido dos planos modernos, surgiu o Projeto Urbano que, desde as suas primeiras manifestações, possuía um caráter flexível e conciliador que visa a realização dos seus objetivos através de parcerias, sejam elas no setor público-privado ou mesmo através do consenso entre os setores municipais envolvidos em uma intervenção urbana.

Pode-se afirmar, portanto, que, para a execução do Projeto Urbano, é necessária também uma mudança de mentalidade, ou seja, adotar uma visão mais ampla sobre a dinâmica das cidades e sua relação com a região onde se encontra. Na prática, isso significa aceitar que a vida urbana é um sistema mutante e integrado (INGALLINA, 2010).

Os Projetos Urbanos se relacionam com o plano urbano. Mas, ainda que tenham uma escala menor, são de grande importância no processo de planejamento, organizando glebas em consonância com as legislações de cada território, isto é, com a Lei de Ocupação do Solo e o Plano Diretor. Em sua escala, cabe planejar abertura de novas ruas, quadras, lotes, e destinar áreas para equipamentos urbanos e para áreas verdes.



O termo Projeto Urbano é relativamente recente no Brasil. Seu conceito foi adotado pela primeira vez nas olimpíadas de 1992, no Rio de Janeiro. Desde então, o termo, que tem sido bastante difundido no campo acadêmico, também vem sendo adotado por diversos órgãos públicos responsáveis pelo desenvolvimento e gestão das políticas urbanas (VASCONCELLOS, 2006).

Somekh e Campos Neto (2005, p.1) definem Projetos Urbanos como sendo

as iniciativas de renovação urbana concentradas em determinados setores da cidade, combinando agentes públicos e privados, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico, podendo se apoiar no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão.

Já Tsiomis (1996, pp. 24-25) vê o Projeto Urbano não como um “plano de ordenamento”, mas como uma “qualificação espacial”:

Em todo caso, penso que o Projeto Urbano não é um procedimento do tipo “zoneamento de usos” e não é um plano de ordenamento, como é proposto, por exemplo, por alguns planos diretores no Brasil. Esboço então uma primeira definição: o Projeto Urbano é uma **qualificação espacial** cuja transcrição se faz a partir de instrumentos próprios ao arquiteto, urbanista-paisagista, através de uma série de parâmetros aparentemente heteróclitos. Neste sentido, é também um **procedimento**, mas um procedimento heteróclito, na medida em que se baseia em diferentes parâmetros e busca alcançar diversos objetivos - regulamentares, estéticos, sociais, econômicos, de gestão, etc. O Projeto Urbano não se realiza somente por meio de procedimentos administrativos, ele se concretiza através de procedimentos complexos. (grifos do autor)

No entanto, a concepção contemporânea entende o planejamento urbano como um processo contínuo e permite a implantação de Projetos Urbanos abertos e flexíveis, de caráter mais imediatista, que respondam as necessidades locais sem despender tanto tempo e dinheiro, ao mesmo tempo que são norteados por planos urbanos mais amplos e pré-definidos.

Tsiomis (1996) diz que o Projeto Urbano tem caráter polissêmico¹ por as condições de cada projeto serem elaboradas em situações específicas para locais igualmente

¹ Polissêmico: “relativo à polissemia; que tem mais de um significado” (HOUAISS, 2001, p. 2252). O uso desse termo se justifica por o Projeto Urbano não se limitar a intervenções espaciais, podendo se também método de análise.



voláteis. Essa afirmação é corroborada por Ingallina (2010, p.12) quando ela diz que “o Projeto Urbano pode ser tanto uma ação concreta quanto uma análise metodológica”. Ainda nessa linha de raciocínio, Alvim, Abascal e Moraes (2011, p.218) dizem que “o Projeto Urbano não é apenas desígnio acompanhado de desenho. É ao mesmo tempo ferramenta de análise e negociação.”

Exemplificando a utilização do Projeto Urbano como análise metodológica, tanto Tsiomis & Ziegler (2007) quanto Ingallina (2010) mencionam o caso de Rennes:

Em Rennes, por exemplo, o Projeto Urbano se fez presente através de uma aproximação que buscava a popularização dos saberes, do saber-fazer, das competências, dos desejos, etc. Seu trabalho foi o de estabelecer uma “transversalidade”, de cuidar das articulações entre a escala local e a mais vasta, da aglomeração, que adapta as estratégias concebidas nos projetos que versam sobre os setores urbanos identificados e cuja realização se deu através dos projetos de zonas de planejamento concentradas (ZACs). (INGALLINA, 2010, p.12)

Assim, o Projeto Urbano é uma abordagem de transformação urbana que se qualifica como projeto por estar fundamentada em um programa. Funciona como um instrumento mediador entre os planos urbanos e o Plano Diretor da cidade, concretizando-se através de intervenções espaciais e de uma metodologia. De acordo com Tsiomis (1996), a metodologia utilizada pelo Projeto Urbano tem etapas muito semelhantes àquelas utilizadas por um arquiteto na elaboração de um projeto arquitetônico. Por isso, foi tão bem recebida por arquitetos e urbanistas.

1.3.2 Práticas relacionadas ao Projeto Urbano: *city marketing* vs. planejamento participativo

O Projeto Urbano veio contribuir para a sociedade contemporânea, na qual o município se tornou o verdadeiro provedor social, o que lhe tem garantido mais força e representação. Diante dessa realidade, a condução do desenvolvimento urbano em planos e projetos definidos apenas em programas de longo prazo se torna descabida, uma vez que a mudança de gestão comumente atrapalha a conclusão de projetos que precisam de maior tempo para serem terminados.



Os Projetos Urbanos são os responsáveis por viabilizar as intervenções pontuais mencionadas anteriormente, já que se adequam bem em várias escalas e que podem ser realizados em menos tempo. Isso evita não apenas o atraso por causa das trocas de mandatos, mas também a oneração do Estado, uma vez que os Projetos Urbanos pontuais se encaixam com maior facilidade na verba do município, colocando-o em posição de realizar as intervenções com autonomia. De acordo com Alvim, Abascal e Moraes (2011), existe a necessidade de o município alcançar a coesão administrativa e a plena gestão de suas finanças, evitando fazer da cooperação com a iniciativa privada algo obrigatório.

Quando bem localizados e integrados a outras ações, Projetos Urbanos pontuais podem transcender a sua influência local – requalificando um perímetro maior e colaborando com os objetivos do plano urbano. Muitas vezes, eles também podem ser determinantes na concepção de novas diretrizes no processo de planejamento, ficando inevitavelmente integrados a uma escala mais ampla (BRANDÃO, 2002).

Ingallina (2010) diz que o Projeto Urbano tem como lógica a consideração de três principais fatores: econômicos, sociais e espaciais. Dependendo do projeto, esses fatores podem ser desenvolvidos em maior ou menor grau: o desafio é equilibrá-los para saber qual poderá trazer maior benefício ao local onde o projeto vai ser inserido. O foco torna-se, então, a identificação do que fundamenta cada abordagem. É isso que leva muitos estudiosos do urbanismo a classificar como complexo o Projeto Urbano.

O Projeto Urbano é algo novo e ainda muito controverso, pois, pelo seu caráter flexível e polissêmico, vem sendo associado a diversas abordagens de reestruturação urbana. Ideologicamente opostas, o *city marketing* (ou planejamento estratégico) e o planejamento participativo são duas das principais abordagens. A prática do *city marketing*, que conta com grande injeção de verba, tem base no princípio de construção e venda de uma imagem da cidade tendo como finalidade arrecadar recursos através do turismo. Já o planejamento participativo (como visto em 1.1.4 Planejamento Participativo) conta, durante a elaboração do programa, com



a participação da população, que terá poder de decisão no resultado final, aumentando a satisfação da população uma vez que o resultado estará coerente com suas necessidades. Falar do Projeto Urbano implica falar dessas abordagens, pois esse é o contexto em que ele vem sendo aplicado.

Urbanistas como Brandão (2002) justificam o *city marketing* com o argumento de que o Estado tem limites financeiros e que, por isso, nem sempre pode custear obras grandes, pois, além de dispendiosas, elas precisam de um longo prazo de execução. Para o autor, deve-se descartar a visão tradicionalista que entende a implantação de um Projeto Urbano como uma “peça” prevista para integrar a ampla abrangência de um plano urbano definido, tendo em vista que a implantação não necessariamente precisa estar em coerência com os planos urbanos e com a ordem hierárquica.

Alguns autores que fazem uso do planejamento estratégico alegam que os planos urbanísticos têm sido deixados de lado, uma vez que a realidade da cidade moderna mudou, e que os espaços físicos estão cada vez menores e mais fragmentados. Sendo assim, os Projetos Urbanos, por seu caráter mais flexível, se adequam bem às intervenções mais pontuais (BRANDÃO, 2002).

Devido a essas características, o Projeto Urbano se adequa bem à parceira público-privada (daí o crescente número desses projetos feitos através dessa sociedade), uma vez que a injeção de recursos financeiros trazidos pela iniciativa privada é, na maioria das vezes, vista com bons olhos pelo município. Isso acaba gerando competitividade entre cidades interessadas nesse tipo de investimento.

Advinda do Projeto Urbano e nascida na Europa, nos anos 1980, essa abordagem é uma política urbana que utiliza o Projeto Urbano como base para formular propostas de intervenção urbana, tendo como foco a captação de recursos através de eventos e do turismo. Dentre os três fatores importantes ao Projeto Urbano que Ingallina (2010) menciona (econômicos, sociais e espaciais), o que se sobressai nesse tipo de planejamento é o financeiro.



A prática do *city marketing* é condenada pela maioria dos urbanistas, pois alimenta uma competitividade destrutiva entre os municípios, uma vez que a iniciativa privada não está necessariamente interessada em atender as necessidades da sociedade. Então, seduzidos pela injeção de recursos, os municípios acabam sendo vítimas principalmente da iniciativa privada, que explora o ambiente urbano como se ele fosse uma mercadoria.

O caráter flexível e conciliador do Projeto Urbano dá viabilidade à abordagem do *city marketing*. No entanto, ainda que seja usado na parceria público-privada, ele não é oriundo dessa abordagem, uma vez que possui um conceito próprio, podendo, assim, se adequar muito bem ao planejamento participativo.

Alvim, Abascal e Moraes (2011) assinalam que as experiências de intervenções baseadas nesse tipo de abordagem têm mostrado que o Projeto Urbano não deve se basear apenas na construção e na imagem dos municípios. Verificou-se, através da prática do planejamento estratégico, que, quando o devido valor não é dado à participação social, o governo acaba por arcar com todos os riscos do negócio, enquanto a iniciativa privada, na maioria das vezes, fica com todo o lucro. Somekh e Campos Neto (2005, p.2) corroboram essa crítica:

Além de passar ao largo das carências habitacionais, de infra-estrutura (sic) e de serviços sociais que continuam comprometendo as regiões metropolitanas, particularmente no Terceiro Mundo, os projetos estratégicos parecem constituir uma faca de dois gumes no que se refere aos problemas da integração econômica, do desemprego e do combate à exclusão social.

Embora haja certa euforia econômica ligada aos convênios entre o público e o privado, é preciso lembrar que o lado público deve ter voz. Isso implica dizer que a participação popular no processo de decisão é, além de justa, essencial. Essa abordagem, que também se pauta no Projeto Urbano, é chamada de planejamento participativo e visa conciliar as necessidades econômicas e de atender a esfera social. Enfatizando a importância de uma melhor articulação entre as duas partes (privado e público/social), Somekh e Campos Neto (2005, p.11) dizem:



Os elementos básicos do que Harvey denomina “empreendedorismo local” envolvem não apenas o desenvolvimento de parcerias entre o poder público e o setor privado, mas a capacidade mais geral de articulação, por parte dos atores e forças sociais. Partindo do princípio de que o poder de ordenar o espaço deriva de um complexo conjunto de forças, mobilizadas por diversos agentes, o governo local deve coordenar uma ampla gama de forças sociais, exercitando a governança urbana (...).

Somekh & Campos Neto (2005) fornecem a experiência realizada na Europa em 1990 como exemplo das abordagens realizadas com partido do planejamento participativo. Eles dizem que, em 1990, por meio do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, a União Européia viabilizou intervenções de renovação urbana em diversas cidades. Dentre os setores de atuação do programa na época, pode-se listar meio ambiente, habitação, saneamento, cultura etc. Essas obras consistiam em intervenções pontuais que foram inovadoras na resolução de uma série de problemas de esvaziamento funcional, de comprometimento ambiental e de exclusão social. Assim, a realização de Projetos Urbanos fez diferença em várias cidades na Europa, mostrando que o interesse público também pode se apropriar desse instrumento em benefício da população.

O planejamento participativo se utiliza do Projeto Urbano quando a sociedade é ouvida durante o processo de elaboração do programa. A participação pode acontecer por meio de assembléias ou de pesquisas. Embora cada projeto possa ter um nível diferente de participação popular, é essencial que a quantidade de pessoas consultadas (no caso de pesquisas) e/ou o nível de influência dos representantes ouvidos (no caso de assembléias) sejam o suficiente para esclarecer e contribuir para a solução urbanística que vai atender as necessidades da população.

Pode-se ver que o Projeto Urbano tem conceito próprio, que pode ser tanto um meio de análise quanto usado em intervenções concretas no espaço, tornando-se um instrumento capaz de intervir e modificar a paisagem urbana. Seu caráter flexível permite que ele seja usado em abordagens diferentes, tendo resultados mais eficientes quando em consonância com planos mais amplos.



Em razão destas qualidades será feito uso do um Projeto Urbano seguindo a abordagem do planejamento participativo. A metodologia do Projeto Urbano é muito similar àquela utilizada durante a elaboração das etapas de um projeto arquitetônico, facilitando ainda mais sua aplicação – que, por sua vez, busca pôr fim aos problemas diagnosticados através do uso do Desenho Urbano.

1.4 O DESENHO URBANO E AS DIRETRIZES PARA UM PARCELAMENTO DE SOLO EFICIENTE

Vimos anteriormente algumas condicionantes (o bom entendimento entre os setores público e privado; a atenção à especificidade de cada local nos programas de base do Projeto Urbano; participação popular etc) para o bom resultado dos Projetos Urbanos. O desenho urbano também define o bom funcionamento dos planos e projetos. Ele determina a leitura que fazemos dos espaços urbanos, o que também pode ser chamado de morfologia.

Alvim, Abascal e Moraes (2011, p. 216) usam conceitos de Portas e de Ascher para falar da relação entre o Projeto Urbano e o desenho urbano:

Segundo Portas (1998), o Projeto Urbano vai além de um desenho urbano para a cidade, embora não possa prescindir dele. O conceito de projeto como desígnio, caro ao Movimento Moderno, não se esvaneceu; trata-se então de um instrumento mediador de necessidades e potencialidades advindas da sociedade (Ascher, 2010), consistindo em ferramenta de proposição, análise e negociação.

Isto é, o projeto é responsável pela ligação entre as necessidades do local e do formato que o desenho urbano adquire para atendê-las.

A grande importância do desenho urbano está no poder que ele influi entre o homem e o seu ambiente. Estudos já comprovaram que muitas das nossas ações são determinadas pelo ambiente físico-espacial, sua volumetria, funcionalidades, mobilidade, relacionamento estético e visual com o entorno são determinados pelo desenho urbano interferindo diretamente na qualidade de vida das pessoas. (DEL RIO, 1990). Para Gehl (1980, p.31, apud ALVIM, ABASCAL E MORAES, p.105), “[a]



vida no interior das edificações e entre as edificações parece ser muito mais essencial e mais relevante do que os próprios espaços e edificações”.

Existem muitos fatores que influenciam no caráter do desenho urbano. O principal deles é a geografia: o relevo e até mesmo o clima definem alguns aspectos do desenho urbano. Também fatores culturais típicos de cada região são e devem ser determinantes, já que no campo do desenho urbano as ciências de comportamento são muito relevantes (DEL RIO, 1990).

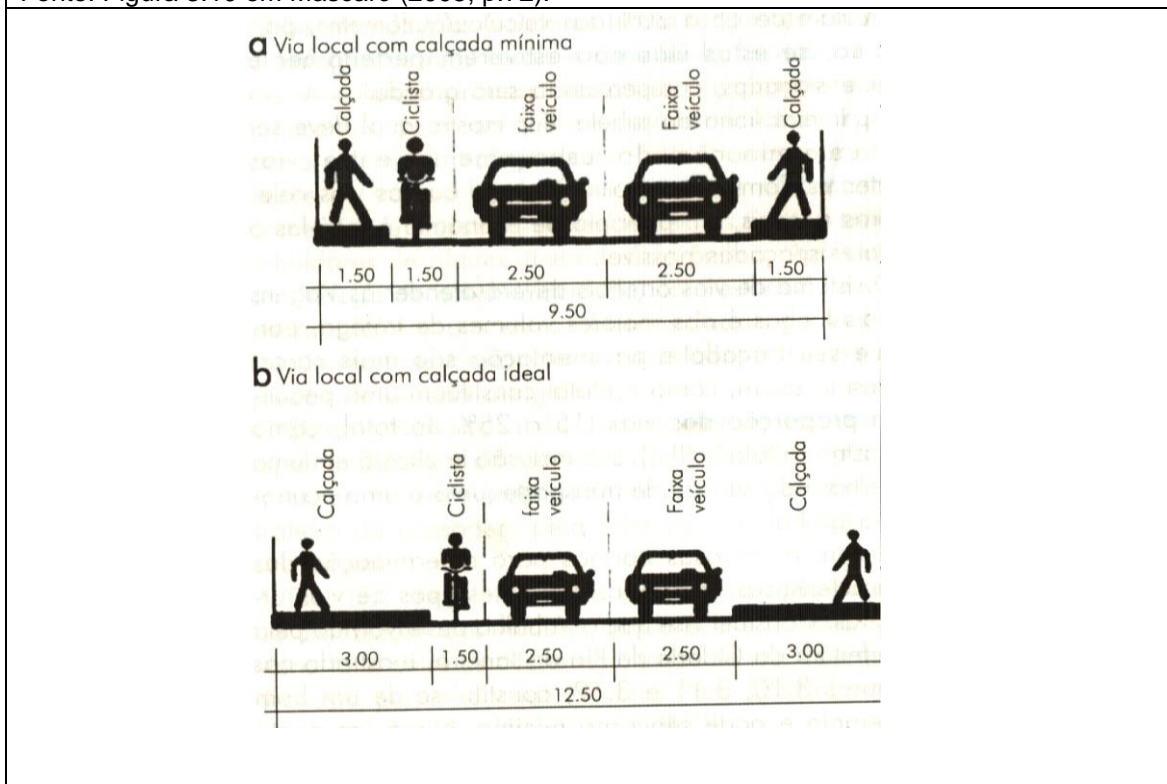
1.4.1 O Papel dos Elementos Urbanos Sobre As Condições de Habitabilidade na Cidade

Os elementos que compõem os espaços da cidade influenciam diretamente o comportamento social dos seus habitantes. Com a evolução urbana da cidade e a partir da análise de estudiosos, foi identificada a aplicação ideal dos elementos urbanos (quadras, logradouros e lotes) (DEL RIO, 1990). Estes dados contribuem para a sustentabilidade dos projetos urbanísticos.

As vias são o principal meio utilizado pelas pessoas para se locomover de um local a outro. Elas podem ser canais, linhas férreas, ruas ou caminhos. Na maioria das cidades brasileiras, a mobilidade urbana é realizada através das ruas, em sua forma convencional. Esse tipo de via dá prioridade ao trânsito de veículos e é composta por calçadas laterais para pedestres e por uma ou mais faixas de rolagem para os veículos.

Mascaró (2005) define que a tipologia das vias veiculares depende do volume de tráfego que as mesmas deverão suportar. Segundo as normas do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), a rede viária urbana se divide em quatro sistemas específicos: artéria principal, artéria secundária, coletoras e local (via ilustrada na Figura 2). Cada uma delas possui dimensionamento específico.

Figura 2: Vias locais com calçada mínima e com calçada ideal
 Fonte: Figura 3.10 em Mascaró (2005, p.72).



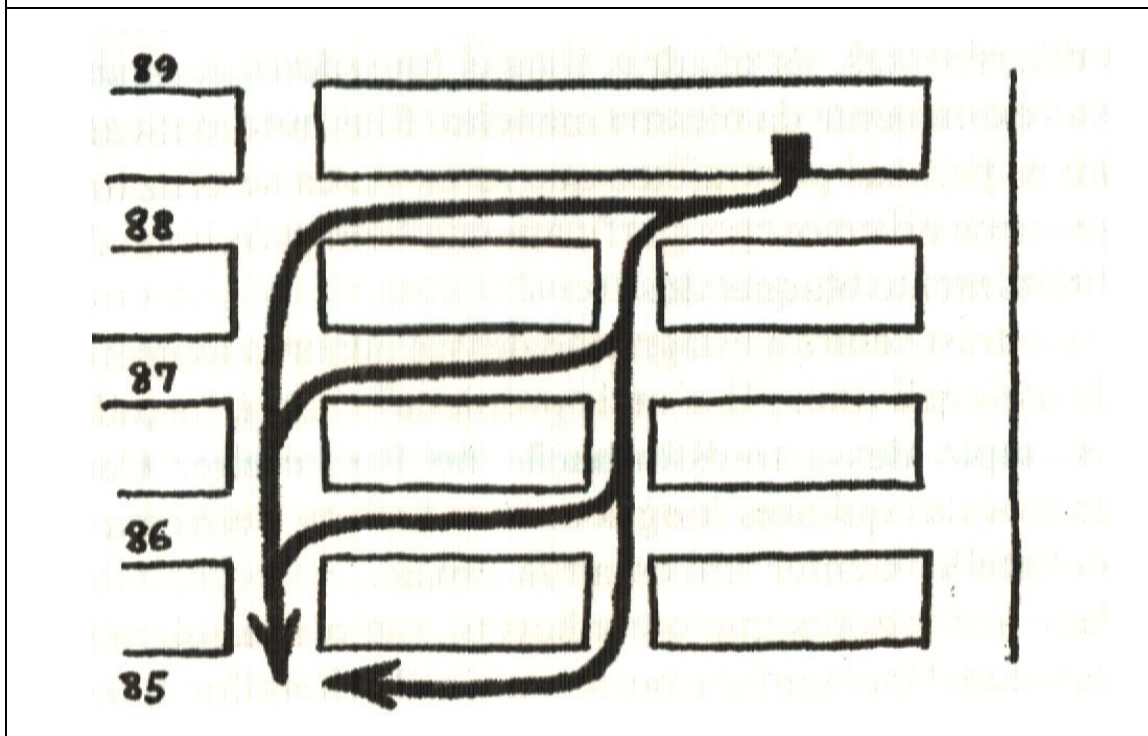
Segundo Jane Jacobs (2009), a análise morfológica do traçado utilizado é definida pela organização das quadras. Com isso, tem-se o perfil de uma região. A partir da leitura do parcelamento, pode-se identificar se existiu um planejamento urbano e definir qual foi o partido utilizado.

A disposição das quadras tem influência direta na vitalidade das ruas. Jacobs (2009) diz que as quadras são os elementos que mais influenciam no fluxo de pessoas nas ruas, sendo a sua dimensão quem irá orientar o fluxo que será tomado pelas pessoas. Um bairro onde as ruas ficam vazias devido a suas quadras serem

muito longas, se tornam mais expostas a ações criminosas. Um bairro ideal é planejado para ter o fluxo livre e flexível ao usuário, ou seja, com quadras mais curtas ou então com entrequadras, já que, quanto mais movimentadas forem as ruas, maior será o seu nível de segurança.

Em bairros com quadras muito extensas, as pessoas não usam as vias locais paralelas, tendendo a se dirigir diretamente às coletoras. As quadras menores são muito mais apropriadas à distribuição dos fluxos até as vias coletoras, uma vez que os pedestres podem fazer atalhos ou optar por um caminho diferente sem que isso altere a distância percorrida (JACOBS, 2009), conforme pode ser visto na Figura 3.

Figura 3: Exemplo de percurso feito por pedestre em quadras longas (89) e curtas (88, 87, 86 e 85).
Fonte: Jacobs (2009, p.199)

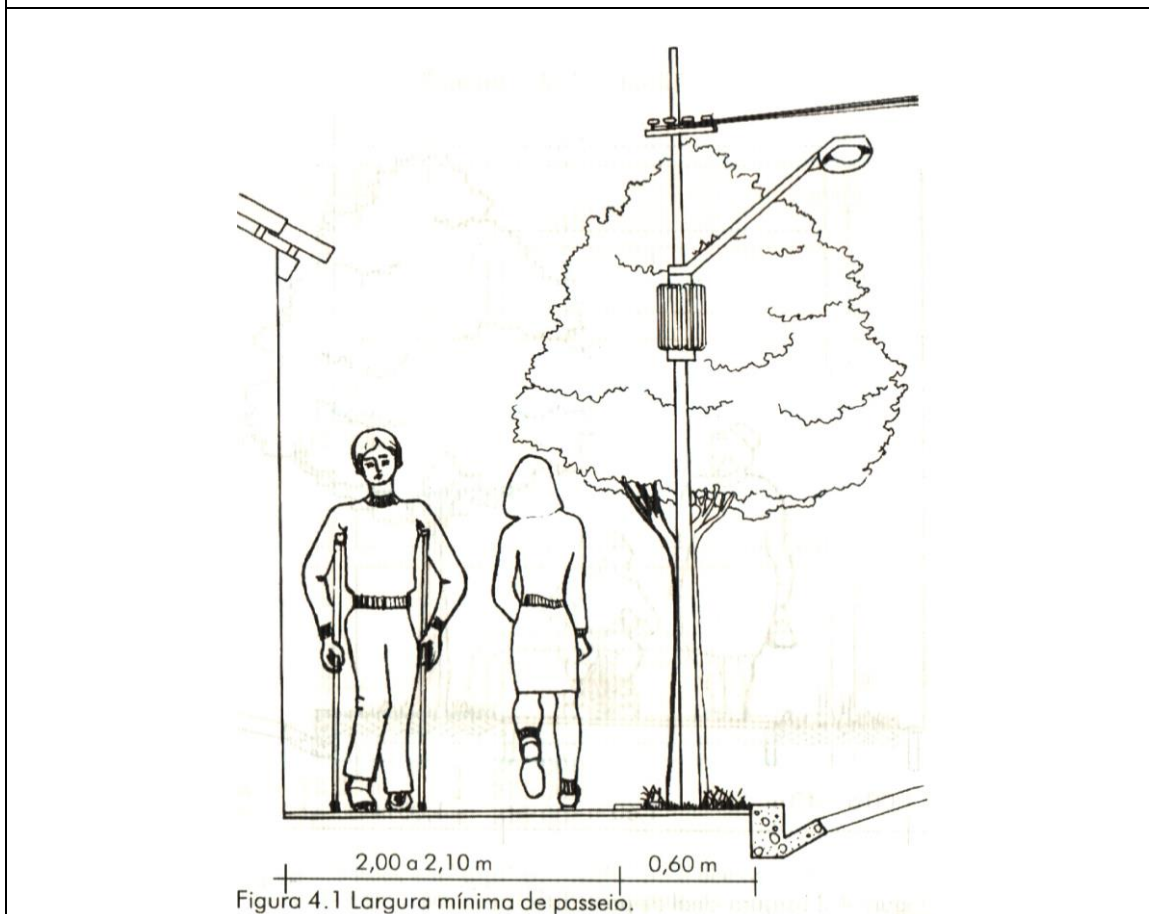


Assim como no caso da extensão das quadras, as calçadas públicas (sendo vias do Sistema Viário Urbano) devem ser planejadas pensando nos pedestres. Calçadas e quadras se assemelham também no quesito segurança: do ponto de vista prático, a principal utilidade das calçadas é oferecer segurança e mobilidade aos transeuntes;

porque, ao avaliar o comportamento dos usuários, verifica-se que as calçadas também influenciam na segurança do bairro (JACOBS, 2009).

Cabe destacar que atualmente é visível o descaso com os espaços públicos no Brasil. Não é freqüentemente que se encontra um calçamento que atenda a Lei Federal nº 10.098, lei nacional que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade nos espaços públicos. Desse modo, a segurança e a mobilidade ficam prejudicadas para todos pedestres, com especial menção aos que portam algum tipo de deficiência física. Um exemplo de via confortável para o pedestre é o que está ilustrado na Figura 4.

Figura 4: Largura das vias para pedestres
Fonte: Figura 4.1 em Mascaró (2005, p.89).



Pode-se notar uma relação entre as calçadas e a segurança. Foi observado que quanto mais as pessoas usam as calçadas, maiores as chances de o bairro ser



seguro. Isso acontece porque os próprios habitantes, de forma inconsciente, se tornam vigias da rua. Existe um conjunto de fatores que influenciam na usabilidade das calçadas. De acordo com Jacobs (2009, pp.35-36), as ruas dos bairros prósperos têm três características em comum:

Primeira, deve ser nítida a separação do espaço público entre o espaço privado. O espaço público e o espaço privado não podem misturar-se como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. E terceira a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir o número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia.

Como elemento que compõe a paisagem urbana, a calçada deve apresentar continuidade e delimitar claramente o espaço público do privado. Contudo, no Brasil, em alguns municípios, a obrigação sobre a manutenção da calçada é do proprietário do terreno, dificultando um pouco a continuidade estética e funcional. Há alguns aspectos pré-estabelecidos pela legislação federal no que diz respeito à construção das calçadas, mas as normas são editadas, em sua maioria, pela prefeitura municipal, criando diferenças entre os municípios. Mas, na totalidade, as leis são bastante parecidas.

Também as praças e áreas verdes são de grande relevância para o bom funcionamento da cidade. Em termos práticos, são espaços de solo predominantemente natural que ajudam a drenar a malha urbana, além de também tornar o microclima mais agradável, propiciando à população um local para o encontro social.

Historicamente, as praças sempre foram espaços usados pela população para se expressar, já tendo sido palcos de diversos movimentos sociais. Del Rio (1990) as define como espaços coletivos por excelência, expressão máxima da dimensão cívica e pública das cidades onde o monumental se encontra com o cotidiano.



Kevin Lynch (1999) também faz as referências às praças na cidade quando descreve a percepção das pessoas em relação ao ambiente urbano. Em sua análise, ele menciona cinco itens que influenciam bastante a leitura da paisagem urbana, são eles: as vias, os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos.

As vias são as rotas que fazem parte da rotina dos observadores. Estes elementos podem ser: ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais ou ferrovias. Muitas pessoas têm estas paisagens como sendo as imagens mais marcantes e predominantes sobre a cidade.

Os limites são entendidos como barreiras ou obstáculos pelos observadores. Impondo limites através de linhas horizontais, estes elementos delimitam os espaços urbanos. A exemplo, tem-se as margens de rios ou praias, muros altos, e até mesmo o sistema viário.

Bairros são locais em uma cidade que possuem, além dos limites espaciais, uma extensão biodimensional, pois as pessoas têm acesso a eles através de seu imaginário. Esses espaços possuem traços distintos que os caracterizam.

Pontos nodais são lugares estratégicos onde as pessoas podem entrar e observar o que há ao redor. Esses espaços podem ser formados por junções ou por lugares onde ocorrem interrupções das vias (um cruzamento ou uma convergência de vias). Também podem ser simplesmente concentrações que adquirem valor pelo uso que possuem – exemplo: um ponto de encontro, uma esquina, uma praça.

Marcos são geralmente elementos verticalizados que se tornam pontos de referência. Mas, diferentemente do que acontece com os pontos nodais, não é possível ao observador entrar dentro deles. Exemplos de marcos são montanhas, edifícios muito altos, e grandes estruturas como torres de antenas, que podem ser observados mesmo de uma longa distância.

Para que o ambiente urbano se utilize da melhor forma das vias, dos marcos, dos pontos nodais, dos bairros e dos limites, faz-se necessário o uso do mobiliário urbano, que não só contribui para estética e funcionalidade dos espaços, mas também promove conforto e segurança aos usuários. Por isso, merece atenção dos planejadores que se preocupam com a qualidade do ambiente público. Os mobiliários mais comuns são bancos e mesas para área de lazer, *playgrounds*, brinquedos, cercas, semáforos, painéis, lixeiras e luminárias (FREITAS, 2008).

Sobre as luminárias, tem-se que o uso da iluminação artificial pode ser aplicado a várias funções: embelezamento das áreas urbanas, valorização dos monumentos históricos, de prédios e de paisagens, também ajudando a definir hierarquias viárias através da orientação dos percursos. Contudo, dentre todas as funções, talvez a mais relevante seja porque a iluminação pública está diretamente relacionada à segurança e à prevenção contra a criminalidade (FREITAS, 2008).

O “Manual de Iluminação Pública” (COPEL, 2012) ajuda a orientar os níveis de iluminação pública que devem ser aplicados para cada tipo de via. A quantidade de iluminação depende de fatores como o fluxo na via, a largura da pista e a luminância gerada pelas lâmpadas. E, a partir disso, será determinado o espaço entre os postes. O arranjo das fontes luminosas pode ser unilateral e bilateral, como mostram as imagens da Figura 5 e da Figura 6.

Figura 5: “Figura 3 – Arranjo unilateral alternado das luminárias”

Fonte: (CPFL, 2006, apud COPEL, 2012, p.14)

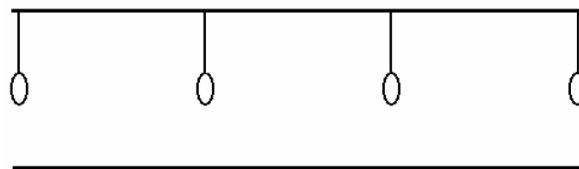
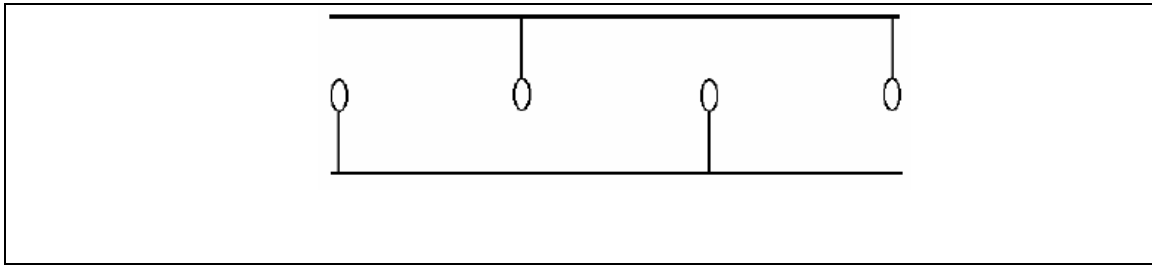


Figura 6: “Figura 4 – Arranjo bilateral alternado das luminárias”

Fonte: (CPFL, 2006, apud COPEL, 2012, p.14)



1.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPÍTULO 1

Esse capítulo apresentou as considerações prévias para a elaboração de um Projeto Urbano. Ele fez uma breve análise sobre a evolução urbana do Brasil desde a origem e sobre o movimento das reformas urbanas, além de fazer críticas às abordagens mais utilizadas atualmente. Ressaltou-se a importância do planejamento participativo, que tem como objetivo incluir no processo decisório a população diretamente envolvida nas intervenções realizadas no ambiente urbano.

Procurou-se esclarecer também o conhecimento sobre os aspectos que norteiam a execução do Projeto Urbano: o Estatuto da Cidade, que funciona como um referencial de gestão urbana para o Brasil; o Plano Diretor, que se encarrega da política urbana nos municípios e do desenvolvimento das funções da cidade; a Lei de Parcelamento do Solo, que rege o parcelamento do solo urbano.

Todas essas etapas refletem a complexidade existente na execução do planejamento urbano no Brasil, pois é com o cumprimento delas que se busca de fato a obtenção de uma melhor qualidade de vida através de uma melhor infraestrutura urbana.

Essas intervenções devem ser feitas orientadas por um planejamento abrangente. Posteriormente, as intervenções urbanas podem ser realizadas através do Projeto Urbano – preferencialmente sob o prisma do planejamento participativo. Só depois



é que se inicia a execução do projeto do desenho urbano, que leva em consideração as características que a cidade deve assumir em favor dos seus habitantes. Tais características variam conforme cada cidade, sendo obrigatoriamente orientadas pela infraestrutura, pela cultura, por sua tipicidade, pela história do lugar e pela geografia. Uma vez que esses pontos sejam observados, será elaborado o desenho urbano que melhor se adéqua ao tipo de intervenção. Levando em conta esse apanhado de coisas é que se faz um planejamento urbano consciente no Brasil.

O discurso teórico feito procurou dar uma breve noção acerca dos aspectos principais necessários à elaboração de um Projeto Urbano. Os conceitos identificados norteiam o desenvolvimento urbano. Além disso, a teoria usada aqui dá esclarecimentos do ponto de vista das prioridades legislativas, para que o projeto obtenha um caráter exequível na realidade urbana onde está inserido.

É com esse norteamento teórico e metodológico que serão escolhidas a abordagem e as diretrizes – sendo estas últimas as responsáveis por conduzir o programa definido sobre o Projeto Urbano proposto para Garanhuns. Portanto a teoria funcionou como fundamentação para a organização deste programa.



CAPÍTULO 2 – ANÁLISE DOS PROJETOS URBANOS

Este capítulo tem como objetivo apresentar estudos de casos de Projetos Urbanos de parcelamento do solo tendo em vista a expansão urbana, que possam servir para uma análise crítica do projeto proposto neste trabalho. O critério de escolha desses estudos se baseou na integração entre áreas antigas e novos espaços urbanos, como foco na continuidade da paisagem urbana. Para esta análise, foram escolhidos dois projetos de parcelamento do solo: o primeiro, em Brasília, refere-se ao projeto denominado Setor Sudoeste (onde houve integração do novo com o antigo); e o segundo, no município do Cabo de Santo Agostinho (Pernambuco), refere-se ao bairro planejado Reserva do Paiva, uma área que atenuou, através da construção da ponte Arquiteto Wilson, as dificuldades de desenvolvimento impostas por limites geográficos.

2.1 O PLANO “BRASÍLIA REVISITADA” E O PROJETO URBANO SETOR SUDOESTE

O Setor Sudoeste é uma área de habitação coletiva projetada por Lúcio Costa e que foi anexada ao projeto original de Brasília. Localizado próximo ao plano piloto, era um vazio urbano com 560 hectares que havia sido reservado para uma futura expansão urbana, que se deu com o plano “Brasília Revisitada”.



O plano “Brasília Revisitada” foi entregue ao governador José Aparecido de Oliveira no ano de 1986, mesmo ano em que o plano piloto de Brasília teve seu reconhecimento pelo IPHAN. Neste mesmo ano, o órgão tombou a cidade, tendo em vista que a mesma se tratava de um exemplar modernista singular. Trata-se de um plano amplo que previa o projeto de complementação, preservação, adensamento e expansão urbana para a cidade.

O projeto de expansão urbana denominado Setor Sudoeste procurou se integrar da melhor maneira ao plano piloto. Por isso seu partido arquitetônico foi elaborado no padrão modernista, que tem como base os cinco pontos da arquitetura moderna de Le Corbusier, dando continuidade à paisagem urbana existente.

O referido setor tem localização considerada privilegiada em Brasília, já que faz fronteira com o setor administrativo do Cruzeiro e com o Octogonal, além de conectar-se diretamente com o plano piloto através do eixo monumental e com o parque da cidade. Sua proximidade com o eixo monumental faz com que o setor acabe se tornando uma extensão do plano piloto.

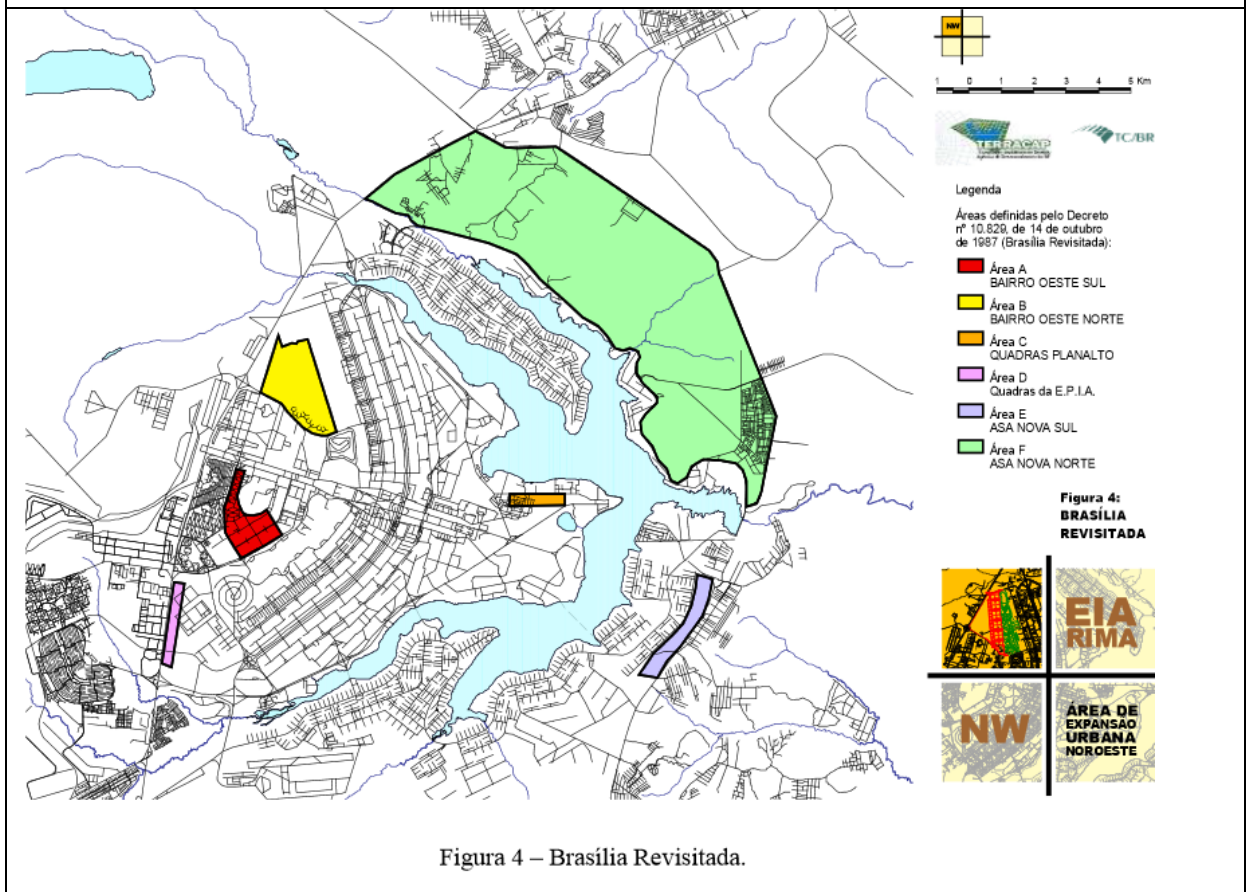
Planejado para dar moradia a cerca de 50 mil habitantes, o Setor Sudoeste se distribui em 37 blocos comerciais onde se encontram diversos equipamentos urbanos e cerca de 435 edifícios residenciais, com tipologia variando entre três e oito pavimentos, que foram organizado em: comércio local, quadras mistas, centro comercial, quadras residenciais e superquadras. Em entrevista ao *Correio Braziliense* (MADER, 2010), a arquiteta Maria Elisa Costa, filha de Lúcio Costa, deu a seguinte definição de superquadras:

“Estruturalmente, uma superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis, ligados entre si pelo fato de terem um acesso comum e de ocuparem uma área delimitada. O chão é público — os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence — e é essa a grande diferença entre superquadra e condomínio” (...).

Também existem espaços coletivos, como quadras poliesportivas, playgrounds e áreas verdes, resultando na ocupação de sua quase total área edificável.

A Figura 7, a seguir, mostra uma visão mais ampla de como o bairro se integra ao plano piloto e onde está localizado.

Figura 7²: Mapa do Projeto Brasília Revisitada
 Fonte: Figura 4 (TERRACAP, 2008, p.15).



O projeto é fruto do reencontro de Lúcio Costa com Brasília, momento em que o projetista se propõe, de fato, a entrar em contato com a rotina urbana da cidade, dando origem a dois novos bairros: Setor Sudoeste e Setor Noroeste. Assim sendo,

² A Encol, empresa responsável pelo projeto, decretou falência em março de 1999. Por este motivo foi utilizado o mapa do projeto Brasília Revisitada.

o plano “Brasília Revisitada” consiste na construção de novas superquadras (denominação dada por Lúcio Costa a quadras residenciais) e quadras econômicas residenciais, como indicado na posição geográfica constatada na Figura 5. O mesmo encontra-se localizado a oeste do parque municipal do lado sul. O projeto do Setor Sudoeste foi executado pela construtora Encol e finalizado em 2005.

A continuidade morfológica das edificações faz com que a transição do plano piloto para o Setor Sudoeste seja praticamente imperceptível. Isso pode ser verificado claramente na Figura 6, onde o modelo das edificações previstas no projeto segue o mesmo padrão do plano piloto e procura integrar o bairro novo ao existente.

Figura 8: Indicação aérea do Eixo Monumental, principal conexão entre o Setor Sudoeste e o plano piloto Asa Sul.

Fonte: Elaborada com base em Google Earth (2013)



O traçado do bairro é regular e predominantemente constituído por linhas retas, conforme é o padrão de Brasília. As calçadas são largas, dando espaço de circulação para o pedestre. A disposição de suas vias tem configuração feita para dar prioridade aos automóveis como meio de locomoção.

A tipologia dos edifícios do plano piloto para o Setor Sudoeste teve um pequeno acréscimo de dois pavimentos para os edifícios destinados à habitação, podendo chegar ao número máximo de oito pavimentos. Os prédios seguem o conceito modernista e caracterizam-se por dar continuidade à livre circulação. Por isso, todos os prédios destinados a habitação foram construídos sob pilotis. A Figura 9 ilustra o perfil dos gabaritos no Setor Sudoeste.

Figura 9: Vista aérea do Setor Sudoeste.
Fonte: Sudoeste/Octogonal – RA XXII (PORTAL do Cidadão, 2009)



No que diz respeito ao transporte público, assim como no plano piloto, o ônibus é o transporte coletivo mais usado no setor. Já o metrô fica em segundo lugar, uma vez que, de acordo com os moradores da cidade, as linhas não são suficientes para o transporte, pois não abarcam toda a cidade. Além disso, em determinados lugares, a estação do metrô fica distante das quadras habitacionais e das comerciais, fazendo com o pedestre tenha que andar longas distâncias em espaços abertos, que acabam sendo considerados perigosos por causar uma sensação de exposição



tanto em relação à segurança, quanto em relação a fenômenos meteorológicos (chuva, sol forte etc).³

Uma problemática analisada nesse setor foi, em termos de integração e de dimensionamento, a questão da locomoção viária. O grande número de veículos na cidade já superou o número de vagas planejadas. Mesmo o setor tendo sido planejado e construído posteriormente ao plano piloto, os espaços destinados a veículos, como vagas de garagem e vias, foi mal calculado, resultando em uma má integração viária que causa engarrafamentos.

Conforme mostra a Figura 10, a seguir, a fluidez do sistema viário é comprometida pelo fato de as vias já existentes não darem vazão suficiente às novas vias projetadas. O dimensionamento do eixo monumental e suas vias secundárias não deram conta da demanda de carros em circulação, porque, além de serem usadas pelos carros de moradores do Setor Sudoeste, acabam sendo usadas também pela população de outros setores administrativos que se localizam a oeste do lado sul de Brasília.

Figura 10: Um típico balão no Sudoeste.
Fonte: Desciclopedia, 2011.⁴

³ A autora deste estudo obteve as informações dispostas neste parágrafo através de visitas ao local.

⁴ A fonte na qual esta foto foi achada pode produzir conteúdo cômico, mas a imagem não é retocada e realmente diz respeito a uma rua do Setor Sudoeste de Brasília. Por isso, decidiu-se incluí-la neste trabalho.



Por ter edificações com infraestrutura mais moderna, O Setor Sudoeste é considerado um dos bairros mais luxuosos anexos ao Distrito Federal. O preço médio do metro quadrado de um apartamento com 3 dormitórios é de R\$7.685,00, um dos mais caros do Distrito Federal, segundo dados do Secovi-DF e da Econsulte (Consultoria Econômica do Departamento de Economia da Universidade de Brasília) (SECOVI-DF, 2010).

Entre os prédios destinados à moradia, estão os de alto padrão e também os habitacionais econômicos. Estes são assim chamados por possuírem até três pavimentos (como pode ser visto na Figura 11), por não possuírem elevador e por terem a área do apartamento reduzida, o que os torna mais acessíveis à classe média. Os mesmos foram previstos no projeto “Brasília Revisitada”, onde consta que estes seriam destinados à parcela da população com o menor poder aquisitivo.

Figura 11: Habitacional Econômico
Fonte: Acervo da autora, 2012.



As edificações de alto padrão construtivo, como exemplificado na Figura 12, localizam-se nas superquadras e, em sua maioria, possuem seis pavimentos, podendo chegar a até o máximo de oito. Gozam de grandes áreas verdes e de equipamentos urbanos infantis. Entretanto, a regra da livre circulação, imposta pelo conceito modernista da cidade, muitas vezes é burlada através de artifícios paisagísticos – como canteiros que inibem a circulação e desviam o fluxo de pedestre. Atitudes como esta demonstram que parte da população não absorveu tão bem a idéia da livre circulação sob pilotis quando a mesma se encontra em sua propriedade.

Figura 12: Edifício habitacional na superquadra no Setor Sudoeste.
Fonte: Acervo da autora, 2012.



No que concerne aos edifícios econômicos, apesar de não possuírem elevador e de contarem com o baixo número de garagens. A grande valorização da área não permitiu que pessoas com menor poder aquisitivo realmente se apropriassem dos prédios residenciais econômicos, uma vez que o metro quadrado dos habitacionais econômicos não condiz com o poder aquisitivo da população para o qual foram projetados. Os preços variam de R\$150 mil a R\$600 mil. Já os aluguéis variam de R\$ 500, em uma quitinete, a R\$ 3 mil, em apartamento de três dormitórios.

O comércio no Setor Sudoeste é distribuído pontualmente nas quadras mistas, onde ficam o comércio local e o centro comercial. O primeiro é o lugar no qual os moradores encontram equipamentos urbanos que atendem às suas necessidades diárias mais imediatas; e o segundo foi planejado para comportar apenas o aglomerado comercial, mas acabou tendo sua área redistribuída entre prédios residenciais e comerciais.

É também no centro comercial de Brasília onde a população encontra equipamentos urbanos voltados para o lazer, como bares e restaurantes. A outra opção para os moradores da localidade é a utilização do parque da cidade que faz



fronteira com o Setor Sudoeste, tratando-se do maior e mais usado equipamento urbano de lazer da cidade.

A contribuição deste estudo de caso está em mostrar que é possível reservar uma área para expansão urbana, como fez Lúcio Costa no Setor Sudoeste, em Brasília. Além disso, o planejamento desta área trouxe uma tipologia de prédios que não é agressiva à paisagem (já que os prédios não são muito altos), uma morfologia e um traçado urbano que respeitam o espaço entre um edifício e outro, e uma existência de área verde ao redor de todas as edificações, e não apenas pontualmente. Além disso, ainda que a prioridade de locomoção na cidade seja dos automóveis, o projeto garante acessibilidade para os pedestres, que podem circular mais livremente.

2.2 RESERVA DO PAIVA

O empreendimento Reserva do Paiva é o Projeto Urbano referente ao primeiro bairro planejado do Grande Recife. Sua idealização partiu da iniciativa privada: Cornélio Brennand, Ricardo Brennand e o grupo Odebrecht foram os responsáveis pelo desenvolvimento do Projeto Urbano e pela implantação dele no Cabo de Santo Agostinho (PE).

O bairro busca prioritariamente a qualidade de vida da população; por isso, investe em alta qualidade de infraestrutura urbana, baixo adensamento e acessibilidade. Com conceito e público-alvo bem definidos, o alto nível executivo do projeto busca se adequar aos padrões internacionais de primeiro mundo e tem como objetivo atrair moradores da classe social com maior poder aquisitivo da Região Metropolitana do Recife, assim como investidores internacionais.

O bairro está localizado em uma região de faixa litorânea de 526 hectares, sendo 8,6 quilômetros de praia, 5 quilômetros de rios e 500 hectares de mata atlântica. Os elaboradores do projeto dizem ter buscado integrar o novo Projeto Urbano à riqueza ambiental da região onde foi implantado, procurando elaborar um projeto baseado

no desenvolvimento sustentável entre o desenvolvimento econômico da região e a preservação das áreas de vegetação protegida. A Figura 13 é uma foto aérea da propriedade e mostra uma visão panorâmica do empreendimento.

Figura 13: Vista aérea da Reserva do Paiva
Fonte: Revista: Construção Mercado (2010).



O Projeto Urbano foi dimensionado para contemplar cinco mil edificações distribuídas em vinte condomínios residenciais, centros comerciais, empresariais e hoteleiros. As áreas destinadas ao uso residencial são compostas por prédios e casas com padrão bem definidos. Os edifícios são de baixo gabarito e baixo adensamento. As casas são implantadas em lotes com média de 1.500 m², geralmente de 29 x 49 m de medida, com poucas variações, a depender do condomínio onde está inserido.

Para dar acesso a reserva do Paiva foi implantado um dos elementos mais importantes do projeto a “Rota dos Coqueiros”, composta por uma via litorânea de 6,2 km de extensão com 04 faixas de rodagem e duas ciclovias também conhecida como “Via Parque” e uma ponte estaiada. A Via Parque, conforme mostra a Figura 14, possui dois pontos de pedágio, uma em Itapuama/Cabo e outro em Barra de Jangada, município de Jaboatão dos Guararapes. O que significa que, para ter acesso ao novo bairro planejado, só é possível mediante pagamento a empresa privada responsável pela manutenção do empreendimento.

Figura 14: Mapa do sistema viário da concessionária Rota dos Coqueiros
Fonte: Concessionária Rota dos Coqueiros (2010).



O sistema viário do Paiva também se propôs a oferecer segurança aos transeuntes que optam pelo percurso através da implantação do Centro de Controle Operacional (CCO), que monitora a via. O acompanhamento do tráfego é feito através de câmeras de segurança que também prestam serviço de auxílio ao usuário.

A via vem atendendo a cada vez mais pernambucanos por estar localizada na rota do desenvolvimento proveniente de Suape. É um caminho alternativo para operários, cargas leves e empresários chegarem ao Complexo Industrial e Portuário de Suape, que se encontra a 15 quilômetros do bairro e que também está a aproximadamente 15 quilômetros do aeroporto dos Guararapes.

Uma ciclovia é parte integrante do projeto da Via Parque, dando espaço a um meio de transporte alternativo menos poluente, como também permitindo a prática de

esporte e o contato com a natureza. Como dito anteriormente, a reserva guarda uma ampla área de mata atlântica.

Como se pode verificar na Figura 15, a paisagem do sistema viário usa um mobiliário mais moderno, como a implementação de um sistema elétrico subterrâneo (que faz diferença na paisagem urbana ao eliminar fios aéreos, deixando a paisagem com menos elementos artificiais) e a utilização de um projeto paisagístico que usa apenas vegetação nativa.

Figura 15: Sistema viário, ciclofaixa e acessibilidade da Reserva do Paiva.
Fonte: Rota dos Coqueiros/Divulgação (CARRÉRA, 2012).



O Paiva estava em uma área bastante vazia. O responsável por evitar a ocupação dessa área foi o aspecto geográfico, isto é, o fato de ela estar separada de outros locais pelo rio e pelo mar. A solução para fazer sua integração à área urbana foi a construção de uma ponte (batizada de “Arquiteto Wilson Campos”), sendo o viário o condutor da aproximação e viabilidade de um novo bairro. Esse processo, no



entanto, foi bastante controlado, de modo a evitar a ocupação desordenada e o alto fluxo de automóveis – implantação de pedágio sendo um exemplo desse controle.

A ponte corta o rio Jaboatão e liga Barra de Jangada (Jaboatão) ao Paiva (Cabo de Santo Agostinho). Apresentada na Figura 16, ela foi concebida dentro do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas. Ela possui o comprimento de 320 metros e é composta por duas faixas de rodagem, uma passarela para pedestres, ciclovia e dois mirantes que contemplam a desembocadura do rio com o mar.

A estrutura da ponte foi planejada pelo projetista Luis Américo Gaudenzi, que fez a seguinte declaração ao Jornal Diário de Pernambuco de 17/07/2012:

Um dos pré-requisitos para a criação do projeto da ponte do Paiva foi torná-la um ponto turístico. A idéia era conceber uma representação estética atrativa junto às belas praias do litoral sul pernambucano. (CARRÉRA, 2012)

A obra de arte implantada já se tornou um dos cartões postais da região (como comprovação dessa afirmação, está a Figura 14). A nova paisagem tem ajudado a impulsionar o turismo local, visto que bares e restaurantes se instalam do lado da ponte para tomar partido da vista.

Figura 16: Paisagem do Paiva
Fonte: Rota dos Coqueiros/Divulgação (CARRÉRA, 2012).



A parceria público-privada não se restringe à “Rota dos Coqueiros”. A iniciativa privada, juntamente com a prefeitura do Cabo de Santo Agostinho, planeja oito espaços públicos para o lazer da população do município. O público dos espaços terá livre acesso à reserva, e o primeiro parque a ser construído terá 7,6 hectares a 1 (um) quilômetro de distância do acesso sul do complexo.

O estudo de caso da Reserva do Paiva mostra como esse projeto é um bom exemplo de parceria público-privada, tendo as duas partes sido beneficiadas. A construção da ponte Arquiteto Wilson Campos proporcionou um meio de a cidade se desenvolver, uma vez que a geografia do lugar a mantinha isolada – além de também ser um dos acessos para Suape. A mudança melhorou o fluxo viário não só para o Paiva, mas também para os municípios vizinhos, além de viabilizar o desenvolvimento econômico. O Projeto Urbano elaborado para o bairro planejado também incluiu acessibilidade, ciclofaixas e áreas verdes (ainda que a prioridade seja dada aos moradores). No entanto, é preciso apontar que foi uma falha grave no planejamento o fato de o pedestre que não é morador precisar passar por um túnel para chegar à praia, sendo privado da paisagem do litoral. Além disso, a implantação do pedágio pode ser avaliada por dois aspectos: o lado positivo é a conservação da área, que inclui limpeza, reposição do mobiliário urbano e

manutenção das áreas verdes; e o lado negativo foi tornar o percurso oneroso para quem utiliza a via.

2.3 ANÁLISE COMPARATIVA DOS ESTUDOS DE CASO ANALISADOS

O quadro abaixo contém as descrições do Setor Sudoeste e da Reserva do Paiva. Trata-se de uma comparação que visa tornar mais clara a análise dos principais aspectos presentes neste estudo.

Quadro 1 – Análise comparativa dos estudos de caso		
	Setor Sudoeste	Reserva do Paiva
Dimensão do projeto	560 ha	526 ha
Traçado	Modernista, regular, dando prioridade a linhas retas	Tira partido da faixa litoral, da topografia
Perfil da região onde foi inserido terreno	Urbano	Litoral urbano
Natureza do órgão ou empresa que implantou o empreendimento	Público	Parceria público-privada
Natureza do projeto	Projeto de complementação, preservação, adensamento e expansão urbana.	Projeto urbanístico de padrão internacional.
Programa previsto no projeto	Superquadras, Comércio local, Quadras residenciais, Quadras mistas, Centro comercial.	Condomínios residenciais e empresariais, hotéis, shopping, clubes esportivos.
Partido do projeto	Conceito modernista do plano piloto	Geografia do ambiente inserido e padrões internacionais construtivos.
Ciclovias	Possui em alguns locais	Possui
Calçadas	Atendem critérios de acessibilidade	Atendem critérios de acessibilidade
Mobiliário	Suficiente para demanda dos moradores	Bastante; atualmente, mais usado por visitantes do que por moradores



2.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPÍTULO 2

O Setor Sudoeste e a Reserva do Paiva são exemplos distintos, embora tenham em sua essência a integração espacial da área urbana.

O Setor Sudoeste foi elaborado pelo governo. Este bairro respeita o Plano Piloto, que é uma obra consagrada de Oscar Niemeyer e Lúcio Costa. Outros aspectos positivos são a morfologia, que deu total continuidade ao Plano Piloto, e a tipologia das edificações, que respeitou a paisagem existente. Além disso, mesmo a morfologia e a tipologia tendo sido respeitadas, a arquitetura das edificações se atualizou – com exceção da quantidade de vagas de garagem, que não atende a demanda de veículos. Os fatos negativos são, em sua maioria, relacionados ao sistema viário, porque as vias coletoras foram mal dimensionadas, ocasionando engarrafamento constante no horário de pico. Não tendo malha metroviária, o transporte público, por ser dependente de ônibus, é prejudicado pelo sistema viário.

A Reserva do Paiva foi feita através da iniciativa da parceria público-privada. Os benefícios advindos disso são a qualidade do material construtivo, o respeito aos critérios de acessibilidade, o alto nível da qualidade do mobiliário urbano, o bom dimensionamento das vias, garantindo boa vazão de veículos. Houve também, como é estipulado por lei, respeito à reserva de Mata Atlântica, além de tentar tirar partido arquitetônico da rica paisagem natural. Por ele ter primado pelos elementos arquitetônicos e por o seu dimensionamento (viário, do loteamento etc) estar à frente da necessidade atual, essa intervenção adiciona mais uma obra-de-arte⁵ ao Estado, que, culturalmente, trabalha em cima de grandes urgências, raramente pensando nas necessidades futuras. Os aspectos negativos da Reserva do Paiva são a priorização dos moradores da reserva (materializado na dificuldade que um não morador tem para chegar à praia) e a cobrança de pedágios, que onera aqueles que cruzam o lugar em algum automóvel.

⁵ Denominação comum na construção civil, “obras-de-arte” são construções realizadas por artífices. É um termo usado para se referir a pontes e viadutos.



CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS - PE

Esse capítulo tem como objetivo apresentar uma caracterização do município de Garanhuns, o qual está inserido o objeto de estudo deste trabalho. Para tanto, será feita uma abordagem geográfica, a sua origem histórica e evolução urbanística, além de pontuar as peculiaridades e relevância da área objeto de estudo (bairro de alta densidade João Maria Dourado) e as edificações existentes que fazem o entorno direto da gleba. A abordagem feita partirá da escala maior para a escala menor: começando pela análise da cidade (Garanhuns), passando pelo bairro (João Maria Dourado) e afunilando até o objeto (gleba).

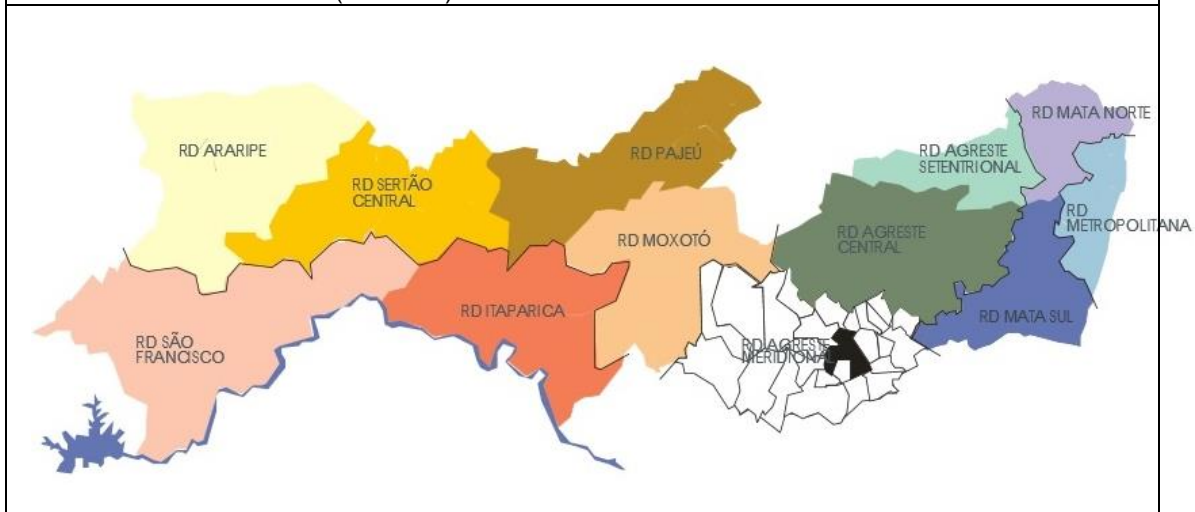
3.1 IDENTIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS

Conforme dados do IBGE (2013), Garanhuns é um município brasileiro de Pernambuco e está localizado na mesorregião do Agreste Meridional do Estado (ver

na Figura 17), e abrange uma área de 472,461 km² (BRASIL, Governo Municipal de Garanhuns, sem ano). Sua população é de 135138 habitantes e apresenta uma densidade populacional de 286,03 hab./km² .

Diferentemente da capital Recife, que se nivela com o mar, Garanhuns encontra-se a uma altitude de 842 m na sede do município, podendo chegar a até 895 m no seu ponto mais alto. Esta característica se deve pelo município ser situado no planalto da Borborema; região montanhosa que abrange algumas cidades no interior do nordeste.

Figura 17: Garanhuns no mapa de Pernambuco
Fonte: CONDEPE-FIDEM (sem ano)



De clima mesotérmico, a cidade tem um clima bastante peculiar devido à altitude elevada. A temperatura durante a primavera e o verão é quente e fresca, variando entre 13°C e 34°C. Durante o outono e o inverno, a ocorrência de garoa na cidade é



muito comum; por isso, a cidade possui a fama de “Cidade da Garoa”. As temperaturas máximas no inverno ficam entre 17°C e 22°C, e as mínimas, entre 10°C e 14°C, com chuva (IBGE, 2013).

O município de Garanhuns encontra-se inserido no contexto hídrico pertencente à bacia hidrográfica do rio Mandaú e pequenos rios. A vegetação predominante é a floresta subcaducifólia, sendo que em sua maior extensão possui um solo de matéria orgânica rica o que o torna o apropriado para cultivo (BRASIL, Ministério de Minas e Energia, 2005).

O acesso da cidade em relação à capital é feito através da BR-101, sendo cortada por uma malha rodoviária composta por rodovias federais e estaduais em bom estado de conservação. As rodovias federais BR-423 e BR-424, além das estaduais PE-177 e PE-218, ligam Garanhuns à capital do Estado e às demais cidades do Nordeste e do Sul do país (IBGE, 2013).

Em relação à mobilidade urbana para a cidade Garanhuns, é possível ao motorista (dependendo de onde ele estiver) escolher por qual BR seguir. O percurso mais usado (Recife-Garanhuns) é o que é feito seguindo pela BR-232 – duplicada até São Caetano. No entanto, ao sair da BR-232 e entrar na BR-423, o motorista trafega por uma estrada de baixa qualidade, uma vez que o trecho não é duplicado.

3.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A denominação de Garanhuns, segundo a tradição local, é originária do nome de uma tribo Cairu, da raça Cariri, ou Quiriri, que habitava a serra no começo da colonização. Não há um consenso quanto à sua origem. Dados do IBGE (2013) ressaltam que, segundo João de Deus Oliveira Dias, é originário da corruptela típica de Guiranhú (ou Unhannhu, de Guirá-Guará, ave vermelha pernalta aquática) e Anhu (ou Anhun-anum, pássaro preto que habitava o vale do rio Mundaú, perto de sua nascente na primitiva aldeia). Teodoro Sampaio (apud COSTA, 1983) diz que a derivação deve ser Guara-nhum, indivíduo preto do quilombo da serra.



Conforme IBGE (2013), os primeiros registros do município de Garanhuns, ou Capitania do Araroba, datam do século XVII. Primitivamente habitada por um ramo da Tribo Cariri, fugindo provavelmente do jugo holandês e da escravidão.

A IBGE (2013) também destaca que, em 1658, o mestre-de-campo Nicolau Aranha Pacheco, o capitão Cosmo de Brito Cação, Antonio Fernandes Aranha e Ambrósio Aranha de Farias obtiveram de André Vidal de Negreiros, então Governador da Capitania de Pernambuco, uma sesmaria de 20 léguas de terras, em dois lotes – um nos campos dos Garanhuns e outro no Panema. Na sesmaria dos Garanhuns, fundou-se uma fazenda com a denominação de Sítio do Garcia no local onde hoje se encontra a sede do município.

Segundo Costa (1983), por volta de 1670, o Sítio Garcia foi destruído pelos quilombolas dos mocambos de Curica Zumbi, Alto do Magano e outros, passando a ser chamada, daí por diante, de Tapera do Garcia, denominação simplificada para Tapera, como ainda hoje é conhecida.

As tropas que combatiam os escravos fugidos se instalaram em 1671 na Sesmaria dos Burgos de Nossa Senhora do Desterro. A sede da Capitania era a Fazenda Garcia, mas, posteriormente, foi transferida para o Sítio Tapera, adquirido pelo tenente-coronel Manoel Ferreira de Azevedo. Tendo os últimos redutos negros sido exterminados em 1696, a região se recuperou rapidamente, porquanto já em 1699, conforme diz Costa (1983), foi expedida a Carta Régia criando varas de Juízo, ou julgados, em diversas freguesias do sertão, entre elas Garanhuns, sede da Capitania do Sertão de Ararobá, como era conhecida toda a zona entre o Cimbres e o Pajeú das Flores (BRASIL, Governo do Estado de Pernambuco, sem ano).

Em 1704, a Tapera do Garcia foi comprada pelo coronel Manoel Pereira de Azevedo, passando, vários anos mais tarde, por morte deste, a ser administrada por sua viúva, D. Simoa Gomes de Azevedo, figura em torno da qual há um misto de lenda e história. A ela se deve a doação de um trecho de terras de meia légua em



quadro à Confraria das Almas da Matriz de Garanhuns, no local onde posteriormente se construiu a cidade (BRASIL, Governo do Estado de Pernambuco, sem ano).

Com a criação da vila de Cimbres em 1762, e sua instalação no ano seguinte, Garanhuns deixou de ser a sede da Capitania do Sertão de Ararobá para ser apenas sede da freguesia de Santo Antônio de Garanhuns. Graças, porém, à fertilidade do solo, ao seu magnífico clima e à excelência de suas águas, continuou a desenvolver-se, sendo elevada, em 1796, à condição de sede de vicariato e, em 1811, à categoria de Vila (BRASIL, Governo do Estado de Pernambuco, sem ano).

De acordo com Costa (1983), em 4 de fevereiro de 1879, foi sancionado a Lei no. 1.309 que eleva a Vila de Santo Antonio de Garanhuns à categoria de cidade. Esta decisão coincidiu com o projeto de construção da Ferrovia São Francisco, com Terminal Ferroviário em Garanhuns. A sua inauguração no ano de 1887 estabeleceu com grande efeito benefícios comerciais e sociais para a região. Sua ligação direta com o Recife atraiu grande número de investidores, que, ao adquirirem terras pertencentes a latifúndios, passaram a produzir intensamente, contribuindo para o crescimento do município.

Segundo Costa (1983), no final do século XIX a área urbana de Garanhuns correspondia essencialmente à porção central, denominada atualmente como Santo Antônio, definindo como o núcleo urbano primário as Avenidas Santo Antônio, a Rua Severiano Peixoto, a rua D. José Moraes, a rua Joaquim Nabuco e a rua Santos Dumont. Constando a existência de 17 ruas com cerca de 500 prédios.

3.3 CONTEXTO URBANÍSTICO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS

Conforme dados da Prefeitura Municipal de Garanhuns (BRASIL, Governo Municipal de Garanhuns, sem ano), Garanhuns é uma cidade mediana no interior de Pernambuco que está em constante ascensão econômica e urbana. Um dos principais motivadores dessa projeção são o clima da cidade e a distribuição



agradável dos seus elementos urbanos, que têm chamado a atenção de turistas e investidores.

Toda a cidade é formada por traçados espontâneos que são, em sua grande maioria, contínuos, formando ruas e avenidas amplas, que seguem e evidenciam a topografia da região onde predomina o relevo declive e algumas vezes acidentado.

Mesmo a cidade tendo se desenvolvido de forma espontânea, não faltam áreas verdes e equipamentos urbanos para oferecer aos seus moradores a qualidade de vida proveniente do conforto ambiental que a cidade proporciona. A mesma possui um centro comercial dinâmico, dois parques importantes (o Parque Euclides Dourado – ou Parque dos Eucaliptos –, e o Parque Ruben Van Der Linden – ou Parque Pau-Pombo), várias praças e canteiros.

A tipologia da cidade é formada principalmente por casas residenciais. As edificações possuem basicamente um ou dois pavimentos, e os lotes podem variar bastante de tamanho dependendo do bairro e do poder aquisitivo dos moradores. Uma grande valorização imobiliária vem se instalando na cidade, fazendo surgir os primeiros edifícios multi-familiares, que, em sua maioria, ainda possuem um perfil construtivo considerado baixo, atingindo o máximo de 6 pavimentos.

Os prédios que oferecem serviços – como hospitais, escolas, hotéis e lojas de departamentos – são formados por edificações mais robustas com três a seis pavimentos ou mais. Já o comércio local, como as lojas e restaurantes, são edificações mais simples com um a dois pavimentos e que se concentram em grande maioria no centro da cidade.

A imagem abaixo (Figura 18) mostra a vista atual da Av. Rui Barbosa, principal via de Garanhuns. Como podemos observar, as faixas de veículos são largas, e as vias, arborizadas por canteiros. No entanto, não existem ciclovias, embora muitos moradores da cidade se utilizem deste meio de transporte.

Figura 18: Imagem da Av. Rui Barbosa, umas principais avenidas de Garanhuns.
Fonte: Google Earth



Garanhuns já vem sentindo as conseqüências dos incentivos à aquisição de carros particulares que vem ocorrendo em todo país. A mobilidade – ou melhor, a falta dela – se tornou um problema também nas cidades do interior, que já começam a ter engarrafamentos nos horários de pico. Para tentar contornar a situação, a prefeitura da cidade faz constantes mudanças nos sentidos das vias, na tentativa de desafogar o trânsito no centro da cidade.

Em conseqüência desta quantidade de veículos, é notado no centro comercial da cidade de Garanhuns que as vagas destinadas a estacionamento já não estão suprimindo as necessidades dos motoristas que necessitam estacionar os carros em horário comercial. Outro fator que parece contribuir para a elevada quantidade de carros é a expansão territorial da cidade.

Heliópolis, o bairro mais antigo e central de Garanhuns, já tem sua ocupação territorial saturada. Por isso, a população vem estabelecendo moradias em outros locais da cidade: lugares que antes eram apenas zona rural, hoje estão se transformando em área urbana.

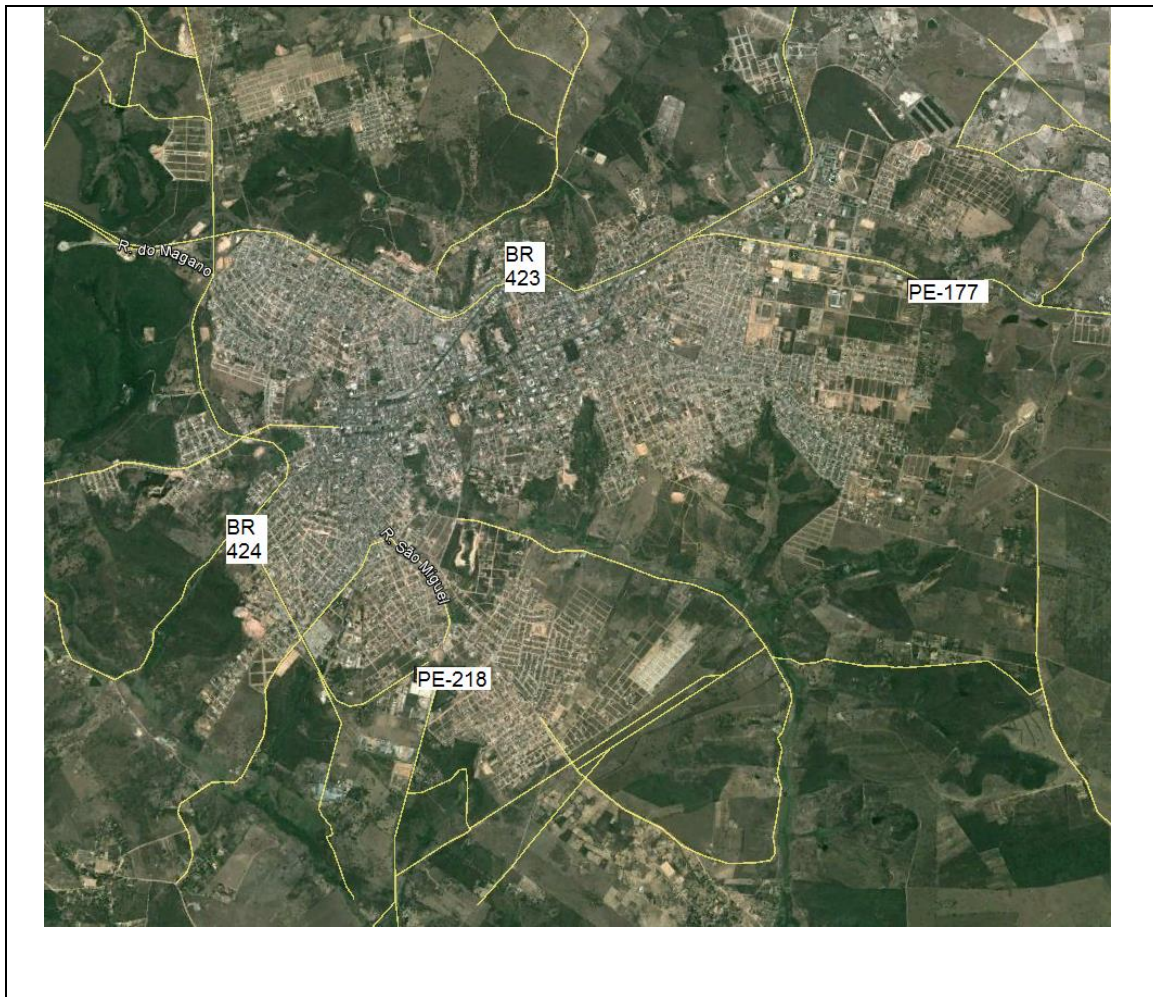
O Plano Diretor Municipal (BRASIL, Secretaria de Planejamento, 2008) não propõe claramente um plano de expansão territorial para cidade. Contudo, o ordenamento



da zona urbana incentiva ou desestimula a ocupação de diferentes áreas da cidade através do zoneamento municipal, que é a definição de uso e ocupação do solo que impõem parâmetros urbanísticos a cada zona da cidade.

Como podemos ver no mapa a seguir (Figura 19), o principal sentido da expansão é no leste. A população da cidade vem se expandindo nas proximidades da PE 177, sentido São João. A ocupação vem se estabelecendo principalmente de três formas: assentamentos do programa federal Minha Casa Minha Vida; lotes residências isolados e condomínios residências; e também pela BR-423, que leva a Lajedo, onde a ocupação está sendo feita através de condomínios.

Figura 19: Mapa da cidade de Garanhuns com principais eixos viários Fonte: Elaborada com base em Google Earth (2013)



Outro aspecto relevante de cunho urbanístico vem sendo verificado nos últimos dez anos. Foi feita uma grande quantidade de condomínios fechados na cidade de Garanhuns. Com o desenvolvimento da cidade, muitas pessoas estão migrando de outros municípios para Garanhuns e trazendo para cidade estas novas formas de morar. É notório que esse tipo de desenvolvimento imobiliário está se tornando comum na cidade de Garanhuns. Mas essa não é a forma mais tradicional de moradia local. Ao contrário dos condomínios privados, as residências típicas locais conservam muros com altura de média baixa que dão à cidade um aspecto estético harmônico e bucólico.

Pode-se observar na imagem que segue (Figura 20) a malha urbana que constitui atualmente a cidade de Garanhuns, e a área de estudo objeto deste trabalho de graduação. A referida área, localizada no bairro José Maria Dourado, está muito

próxima à entrada principal da cidade, próxima da BR-423, em uma área de franja periurbana na malha territorial da cidade.

Figura 20: Localização da área do objeto de estudo no mapa de Garanhuns
Fonte: Elaborada com base em Google Earth (2013)



Vemos que a mesma está localizada muito próxima à entrada principal da cidade, proveniente da BR-423, em uma área prioritariamente a área rural, periférica à malha urbana.

Verifica-se no trecho Plano Diretor a seguir que a área escolhida para este trabalho é composta por duas zonas urbanas (BRASIL, Secretaria de Planejamento, 2008). Sua maior parte foi classificada pelo mesmo de SMP (Setor de Manejo Provisório); já a menor parte é componente da ZAD (Zona de Alta Densidade).

Sobre A Zona de Alta Densidade (ZAD), os artigos 50, 51 e 52 do Plano Diretor do Município de Garanhuns (Lei nº 3620/2008) especificam que

Art. 50. A Zona de Alta Densidade (ZAD) compreende as áreas das últimas fases de expansão urbana, predominantemente ocupadas por padrões médios e populares de parcelamento e edificação residencial. Consistem padrões urbanos que se proliferam, principalmente na sede



municipal, com repercussões no modelo de expansão urbana das sedes dos demais distritos de São Pedro, Miracica e Iratama.

Parágrafo único. Constitui as ZAD parte dos bairros de São José, Boa Vista, Novo Heliópolis, Jardim Petrópolis, Parque Fênix, assim como os Conjuntos COHAB I, II e III, no distrito sede, além das áreas consolidadas de expansão dos núcleos dos distritos de São Pedro, Miracica e Iratama.

Art. 51. Nas ZAD deve-se observar o objetivo de preservar e conservar as características ambientais, morfológicas e tipológicas, compreendendo ações no sentido de:

I - priorizar essas áreas como objeto de implementação de infra-estrutura de saneamento ambiental e provisão de habitação de interesse social;

II - incentivar a ocupação das áreas vazias ou subutilizadas, já parceladas ou passíveis de parcelamento;

III - implementar um padrão de ocupação que amenize a densidade construtiva;

IV - melhorar a qualidade e ampliar a oferta de espaços e equipamentos públicos; e

V - elaborar cartografia com mapeamento das ZAD nos distritos para subsidiar a delimitação do perímetro urbano.

Art. 52. Para realização de loteamentos na ZAD, devem ser observadas as seguintes condições:

I - a proporção máxima da área destinada a lotes será de 60% (sessenta por cento) em relação à gleba, sendo destinados:

a) 50% (cinquenta por cento) desta área para lotes de alta densidade construtiva com lote mínimo de 125 m² (cento e vinte cinco metros quadrados);

b) 25% (vinte e cinco por cento) para lotes de média densidade com lote mínimo de 300 m² (trezentos metros quadrados); e

c) 25% (vinte e cinco por cento) para lotes de baixa densidade com lote mínimo de 500 m² (quinhentos metros quadrados);

II - a proporção da área definida para uso público será de 40% (quarenta por cento) em relação à gleba, sendo destinados:

a) 20% (vinte por cento) para o sistema viário;

b) 10% (dez por cento) para áreas verdes; e

c) 10% (dez por cento) para equipamentos urbanos.

Parágrafo único. Serão repassados ao poder público municipal, a título de outorga onerosa, 10% dos lotes de alta densidade para destinação a programas de habitação de interesse social. (BRASIL, Secretaria de Planejamento, 2008) (grifos no original)

Ainda sobre a ZAD, o artigo 83 diz que “Apenas poderão ser loteadas as glebas situadas na Zona de Alta Densidade – ZAD e na Zona de Transição – ZT, conforme os parâmetros definidos no art. 36 e art. 41, do Capítulo III e no Anexo II constantes desta lei.” E o caput do artigo 84 orienta o parcelamento do solo com as dimensões máximas: “A testada das quadras não deverá ser superior a 250,00m (duzentos e cinquenta metros) e a profundidade não deverá ultrapassar 100,00m (cem metros).”



Sobre o Setor de Maneja Provisório, o artigo 74 do Plano Diretor do Município de Garanhuns (Lei nº 3620/2008) diz que

[com] vistas a promover a proteção e recuperação ambiental de áreas de encostas e dos topos das colinas da sede municipal, ficam instituídos:

(...)

II – o Setor de Manejo Provisório, no qual serão impedidas novas ocupações ou a realização de obras de ampliação ou melhoramento de edificações situadas, total ou parcialmente, em áreas de risco ou Áreas de Proteção Integral, visando relocar essas populações e realizar as intervenções necessárias para proteger as encostas, conforme delimitado no Anexo I, constante desta Lei; e

III – o Setor de Suporte e Sustentabilidade no qual serão implementados equipamentos públicos de lazer, vias, passeios e mirantes, com vistas a proteger as áreas de encostas e os topos de colinas por meio de marcos visíveis de delimitação;

(...)

§ 2º. No Setor de Manejo Provisório será admitida a melhoria e a consolidação de ocupações preexistentes que não se encontrem em condição de risco ou de ameaça às Áreas de Proteção Integral. (BRASIL, Secretaria de Planejamento, 2008)

Dentro do contexto dos parâmetros apresentados pelo Plano Diretor do Município de Garanhuns, o objeto de estudo fica localizado em uma franja periurbana e ocupa um espaço de área mista (a ZAD e o Setor de Maneja Provisório, sendo a maior parte do terreno localizada na ZAD).

Estabelece-se, assim, que o projeto apresentado no Capítulo 4 se guiou pelos parâmetros construtivos da ZAD mas respeitou as orientações de preservação ambiental e os melhoramentos de infraestrutura contidos no Plano Diretor referentes ao Setor do Maneja Provisório.

3.4 CONTEXTO URBANÍSTICO DO OBJETO DE ESTUDO

Ao fazer a análise histórica da gleba a ser trabalhada, foi verificado que inicialmente toda área abordada fazia parte da mesma propriedade, o sítio Alvorada, que atualmente funciona como hotel fazenda. Contudo, anteriormente, apenas havia o caráter rural (criação de gado e plantações), que compreendia toda área relevante à elaboração do Projeto Urbano – a gleba (objeto de estudo) e entorno.



Atualmente, a área que iremos abordar tem configuração apresentada na Figura 21, que mostra as edificações existentes. Ocupado prioritariamente em função do uso residencial, este formato surgiu com o tempo e é resultado do desmembramento do Hotel Fazenda Alvorada, que deu origem à diversidade social a ser analisada. Sendo a primeira parte desse desmembramento a comunidade já consolidada, e a seguinte, o condomínio privado Vila das Palmeiras.

A Figura 22 mostra o formato e a dimensão da área objeto de estudo (que tem 32.773,00 m²) em relação ao entorno e às edificações existentes. O entorno imediato é composto do condomínio privado Vila das Palmeiras, do Hotel Fazenda Alvorada, de uma comunidade já consolidada e está não muito distante de um futuro shopping.

Figura 21: Vista aérea da área objeto de estudo com zoneamento atual
Fonte: Elaborada com base em Google Earth (2013)

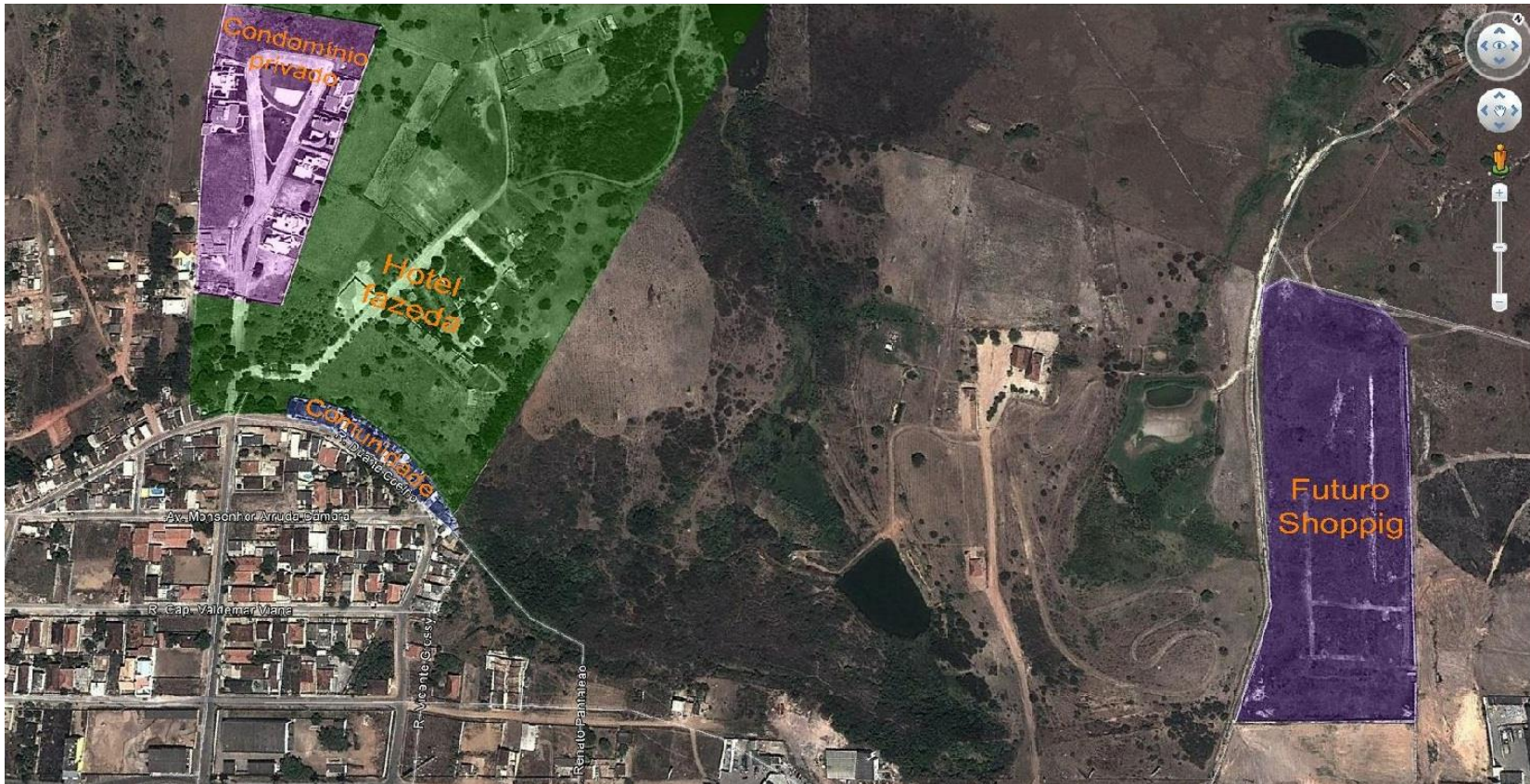




Figura 22: Vista aérea da área objeto de estudo com zoneamento proposto
Fonte: Elaborada com base em Google Earth (2013)





Foi feito um zoneamento na imagem para designar diferentes ocupações. Uma delas é uma comunidade já consolidada, que ocorreu de forma espontânea e decorrente de invasões que hoje em dia já se encontram regularizadas – no entanto ainda está segregada do seu entorno.

Essa comunidade corresponde ao desmembramento mais antigo dentro do contexto onde deverá ser implantado o Projeto Urbano proposto pelo presente trabalho. Ainda observando a figura, a maior parte é o Hotel Fazenda Alvorada, que traz um movimento intenso ao local de forma sazonal e que se acentua durante a alta estação.

O Hotel Fazenda Alvorada está em processo de desmembramento de sua propriedade. Uma dessas partes é o parcelamento de solo recente relativo a um condomínio privado denominado privado Vila das Palmeiras, construído em 2008. É caracterizado por edificações residenciais de alto padrão e é fruto desse processo de desmembramento.

A área objeto de trabalho (Figura 22) possui 3,28 hectares e tem como forte peculiaridade sua localização, para onde convergem todas as áreas ocupadas, além de fazer a transição do zoneamento abordado. Ainda próximo ao objeto de trabalho, será edificado o novo shopping de Garanhuns. A proximidade com o shopping dá indícios de que a região que ainda se encontra não edificada será alvo de novas ocupações.

O quadro verificado anteriormente sugere o planejamento de ocupação do terreno denominado de Fazenda Alvorada a fim de projetar o crescimento ordenado do solo na região. Em decorrência da falta de integração entre as novas formas de ocupação, a diversidade social existente e a paisagem tradicional da cidade de Garanhuns, este trabalho se propõe a elaborar um novo Projeto Urbano destinado a minimizar o impacto ocasionado pelos novos empreendimentos, integrando áreas que se encontram segregadas e resgatando a identidade local.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

A imagem abaixo (Figura 23) é um mapa com indicações que mostram o terreno a ser trabalhado e o seu entorno. Adiante, serão descritas as localizações dos registros fotográficos pertinentes à situação atual do objeto de estudo.

Figura 23: Imagem da localização dos pontos fotográficos para a análise do ambiente urbano
Fonte: Google Earth



O ponto 1 faz referência às fotografias tiradas na rua Oswaldo Cruz. Proveniente da BR-423, é o acesso principal para o terreno. A Figura 24 mostram que a rua tem poucas casas e um baixo número de mobiliário urbano, o que dá ao lugar um sensação de insegurança pela pouca iluminação. Pode-se ver também a tipologia

das casas edificadas, que possuem um padrão de um pavimento. Nota-se ainda que a fronteira entre o objeto de estudo e a rua é definida pela porteira do Hotel Fazenda Alvorada.

Figura 24: Vista da entrada do terreno, na rua Osvaldo Cruz
Fonte: Autora.



O ponto fotográfico 2 mostra a calçada atualmente pertencente ao Hotel Alvorada e a calçada oposta, que não possui entradas (muro cego) – exemplo do que Jane Jacobs (2009) diz que traz uma sensação de insegurança aos transeuntes. Aqui também se pode ver a falta de mobiliário apontada na Figura 24. Observa-se na Figura 25 o início da ocupação feita espontaneamente. Ainda que simples, as casas e seus moradores possuem certa infraestrutura (antenas parabólicas, automóveis). No entanto, não há esgotamento sanitário, e muitas delas acabam jogando esgoto no terreno onde será realizada a intervenção deste estudo.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Figura 25: Vista da rua Duarte Coelho no lado direito.
Fonte: Autora.



O ponto 3 é uma foto tirada do centro do terreno para a entrada principal. À esquerda da entrada, pode-se ver o muro da invasão consolidada, que são os fundos de todos os lotes (lugar de onde sai o esgoto para o terreno). Vê-se também outro muro cego.

Figura 26: Foto do objeto de estudo (vista do centro do terreno para a entrada principal)
Fonte: Autora.





A legenda 4 mostra a entrada do condomínio privado Vila das Palmeiras. O muro deste condomínio tem uma altura maior do que as outras edificações do entorno; as casas também possuem um gabarito mais elevado, marcando a paisagem local. Além disso, também foi construído um muro cego grande ao redor deste condomínio.

Figura 27: Entrada principal do Condomínio Vila das Palmeiras
Fonte: Autora.



3.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPÍTULO 3

O objetivo deste capítulo foi conhecer melhor a cidade de Garanhuns de modo a conseguir uma visão mais ampla do que é a área de trabalho. Foi possível identificar a diversidade urbana da área, as tendências de ocupação etc. Para isso, saiu-se do aspecto macro territorial para o aspecto micro (desde sua inserção no contexto do Estado, sua importância para as cidades vizinhas até a relação da gleba objeto de estudo em relação à cidade).

Tendo como prioridade também conhecer melhor a cidade de Garanhuns de modo a conseguir uma visão mais ampla do que é a área de trabalho. Para isso, saiu-se do aspecto macro territorial para o aspecto micro (desde sua inserção no contexto do Estado, sua importância para as cidades vizinhas até a relação da gleba objeto de estudo em relação à cidade).



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

O trabalho está enquadrado em uma Zona de Alta Densidade (ZAD) da cidade. Além disso, foi feita uma breve apresentação das legislações de uso e ocupação do solo (que define coeficiente de parcelamento de solo) vigentes para o terreno que se encontra nessa ZAD.

Através de pesquisa *in loco*, verificamos que, além da área não possuir nenhuma integração espacial ou social, os moradores não se sentem seguros em transitar pela área à noite – devido à má iluminação ou à situação espacial das edificações. Também verificamos que a comunidade que se encontra ali consolidada não possui esgotamento sanitário. Tendo em vista essas informações, o projeto pretende solucionar as problemática do local e criar um ambiente seguro, integrado e saudável para os moradores do local.

Pesquisou-se também as tipicidades do município: origens e antecedentes históricos da cidade, a morfologia, a tipologia, as edificações, as principais avenidas, os principais parques e suas características marcantes (como o clima e o turismo decorrente dele); além disso, foram identificados seus principais problemas e desafios, como o sistema viário, que já não mais satisfazendo a demanda da cidade.



CAPÍTULO 4 – PROJETO URBANO ALVORADA: PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Este capítulo apresenta uma proposta de Projeto Urbano, visando solucionar os desafios urbanos diagnosticados na área objeto de estudo. Para tanto, foram utilizadas as referências teóricas e metodológicas apresentada nos Capítulos 1 e 2. O projeto pretende, por meio de seu programa, beneficiar o local a fim não somente de resolver os problemas identificados, mas também de adotar medidas que previnam problemas futuros.

4.1 Diretrizes do Projeto

O conceito deste projeto transcende a prática do parcelamento urbano de forma isolada, uma vez que uma de suas diretrizes é a integração de espaços através do parcelamento do solo. Dessa forma, o presente projeto consiste em duas ações principais: o parcelamento do solo por meio de loteamento, e uma proposta urbana que procura integrar as edificações já existentes àquelas ainda não edificadas.

No Capítulo 1, observou-se como deve ser feito um parcelamento de solo. O Projeto Urbano se dá por meio de um parcelamento de solo na categoria de loteamento urbano. A intervenção se localiza em um bolsão de terra ainda não edificado situado em uma franja periurbana no município de Garanhuns. O programa elaborado para o projeto tem como diretrizes a aplicação do planejamento participativo e a promoção da integração do espaço.

O objetivo do trabalho é elaborar um projeto de parcelamento de solo que integre o espaço dando uma unidade à microrregião onde a intervenção se dará. Para isso, o projeto fará uso dos conceitos abordados no Capítulo 1 referentes ao desenho urbano, que indicam que é preciso tomar o cuidado de parcelar o solo de forma a promover uma situação que traga segurança e unidade aos moradores, com a



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

finalidade de promover o convívio saudável entre os vizinhos, rompendo com a segregação sócio-espacial do local e fortalecendo toda comunidade.

Outra forma de promover a unidade sócio-espacial foi a implantação, no local, de equipamentos urbanos que eram do interesse de todos. Para isso, foi utilizado um método que busca identificar as demandas da população denominado de Constelação dos Atributos e foi desenvolvido por Ekambi-Schmidt (1974 apud OLIVEIRA, 2011). Este método consiste em realizar uma pesquisa entre os moradores locais, interrogando-os sobre aspectos do entorno da área e, com as respostas obtidas, é possível mapear as principais insatisfações dos moradores. Ele também tem por objetivo inserir a participação popular como um elemento no programa do Projeto Urbano para que este se encaixe na abordagem do planejamento participativo.

O método para avaliação do ambiente construído conhecido como Constelações dos Atributos será utilizado neste trabalho de graduação como instrumento executivo do Planejamento Participativo, que é uma das diretrizes utilizadas na elaboração do Projeto Urbano Alvorada.

Por entender que o planejamento participativo é a forma mais segura de assistir aos anseios da população, foi feita uma pesquisa entre 20 moradores do entorno como a finalidade de identificar os equipamentos urbanos de que os mesmos mais precisavam, levando em consideração a necessidade espacial dos equipamentos escolhidos para a área.

4.1.1 Aplicação da Constelação dos Atributos na Área Abordada

Tendo como objetivo criar uma área que integre os diversos usos, foram elaboradas pesquisas com pessoas de três diferentes grupos: trabalhadores do Hotel Fazenda Alvorada, moradores do condomínio Vila das Palmeiras e com os habitantes da ocupação espontânea já consolidada.



A técnica de Constelação de Atributos foi usada na análise e na demonstração gráfica das respostas referentes à percepção do usuário da habitação.

A Constelação dos Atributos foi utilizada para avaliar a percepção dos usuários de modo a descobrir e a atender às necessidades deles. Para analisar a opinião dos grupos entrevistados, foram elaboradas três perguntas: (1) “quando você pensa em um bairro, o que te vem à mente?”; (2) “quais as melhorias que você faria no bairro do ‘Dourado’?”; e (3) “se aqui tivesse um loteamento, que serviço gostaria que ele tivesse?”. Como nota-se, as perguntas foram criadas de modo a não induzir as respostas, para que, de fato, as opiniões dos entrevistados pudessem ser as mais sinceras e espontâneas possíveis.

Primeiro foi feita a entrevista com os indivíduos. Em seguida, aplica-se a fórmula (Figura 28) ao número de respostas. A partir do resultado, é formado o gráfico, que revela as necessidades descobertas nas entrevistas. Chegando ao o cálculo do valor percentual de cada atributo (Pi) e às suas respectivas distância psicológicas (D) usando as seguintes fórmulas:

Figura 28: Fórmulas para obtenção do valor percentual de cada atributo e as respectivas distâncias psicológicas.
 Fonte: Oliveira (2011, p.71)

FÓRMULAS PARA O CÁLCULO DE PROBABILIDADE DE ASSOCIAÇÃO DO ATRIBUTO E DISTÂNCIA PSICOLÓGICA	
$P_i = \frac{n_i \times 100}{N}$	D log Pi
Pi = Probabilidade de associação do atributo i	D = Distância psicológica do atributo em centímetros
ni = número de aparições do atributo i	Pi = Probabilidade de associação do atributo i
N = número total de respostas	

Uma vez que as entrevistas foram feitas, verificou-se que as respostas poderiam ser divididas nas seguintes categorias (que podem ser vistas nas Tabelas 1, 2 e 3): infraestrutura (econômica), infraestrutura (social), infraestrutura (urbana) e paisagem.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Perfil do usuário entrevistado:

A partir da aplicação do questionários, foram levantadas as seguintes respostas:

Quadro 2: Perfil dos entrevistados.	
Vinte pessoas	Trabalhadores do Hotel Fazenda Alvorada; moradores da ocupação espontânea; e moradores do condomínio.

Tabela 1: 1) Quando você pensa em um bairro, o que te vem à mente?

Categoria	Atributos associados a Projeto Urbano	Respostas	Distância psicológica
Infraestrutura (econômica)	Comércio	4	1,08
	Super mercado	3	1,25
	Posto de gasolina	1	3,12
	Shopping	1	3,12
	MC Donalds	2	1,58
	Caixa eletrônico	1	3,12
	Farmácia	1	3,12
	Padaria	1	3,12
Infraestrutura (social)	Praça	2	1,58
	Área de lazer	1	3,12
	Transporte	2	1,58
	Segurança	2	1,58
	Posto de saúde	1	3,12
Infraestrutura (urbana)	Saneamento	2	1,52
	Sinalização	1	3,12
Paisagem	Casa	4	1,08
	Rua	3	1,25
	Poste	1	3,12
	Trânsito	2	1,58
	Fios	1	3,12
	Prédio	1	3,12
	Mendigo	1	3,12

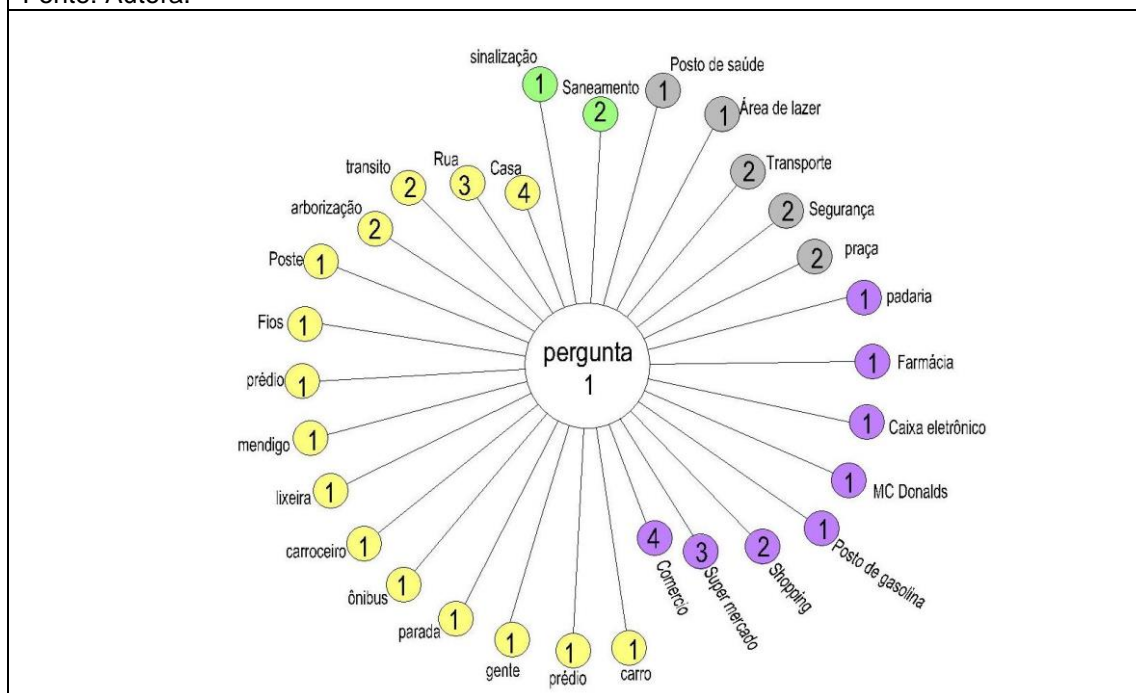


PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

	Carroceiro	1	3,12
	Arborização	2	1,58
	Lixeira	1	3,12
	Ônibus	1	3,12
	Parada	1	3,12
	Prédio	1	3,12
	Gente	1	3,12
	Carro	1	3,12
Total de respostas	47		

Figura 29: Constelação dos Atributos para pergunta 1.
Fonte: Autora.



A pergunta 1 (“Quando você pensa em um bairro, o que te vem à mente?”) foi feita com a intenção de verificar se está presente no bairro onde os entrevistados moram aquilo que esses indivíduos imaginam que são elementos que caracterizam um bairro. Como as respostas continham itens não referentes a urbanismo (mendigos, por exemplo), usou-se como filtro o que é relevante para a proposta do Projeto Urbano.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

As respostas apontaram que as pessoas acham fundamental que um bairro tenha comércio, praça, segurança, esporte e saneamento. E, dentre esses itens, a área abordada não alcança o nível de razoável em nenhum deles.

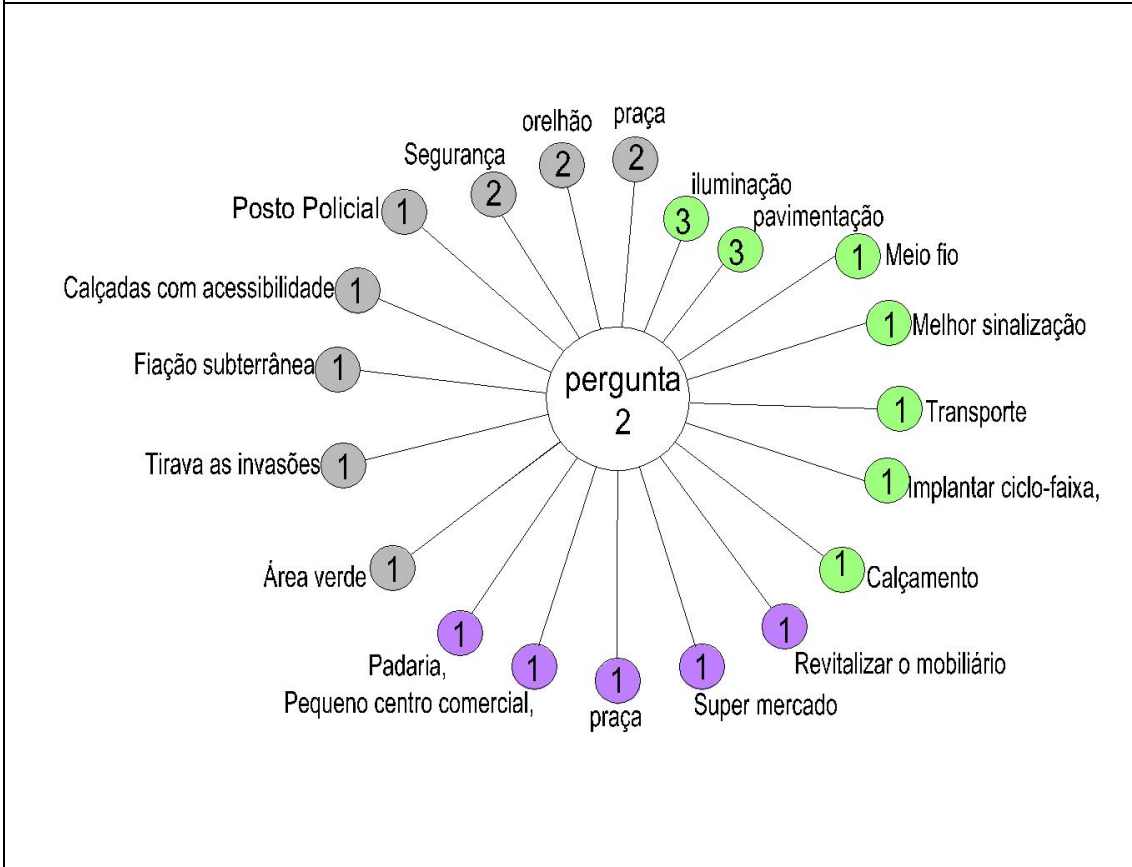
Tabela 2: 2) Quais as melhorias que você faria no bairro do “João Maria Dourado”?

Categoria	Atributos associados a Projeto Urbano	Respostas	Distância psicológica
Infraestrutura (urbana)	Meio fio	1	1,63
	Pavimentação	3	0,91
	Iluminação	3	0,91
	Melhor sinalização	1	1,63
	Transporte	1	1,63
	Implantar ciclo-faixa,	1	1,63
	Calçamento	1	1,63
Infraestrutura (econômica)	Super mercado	1	1,63
	Praça	1	1,63
	Revitalizar o mobiliário	1	1,63
	Pequeno centro comercial, Padaria	1	1,63
Infraestrutura (social)	Segurança	2	1,08
	Orelhão	2	1,08
	Praça	2	1,08
	Calçadas com acessibilidade	1	1,63
	Fiação subterrânea	1	1,63
	Tirava as invasões	1	1,63
	Área verde	1	1,63
	Posto Policial	1	1,63
Total de respostas	24		



Figura 30: Constelação dos Atributos para pergunta 2.

Fonte: Autora.



A pergunta 2 (“Quais as melhorias que você faria no bairro do João Maria Dourado?”) foi feita com a intenção de verificar o que contribuiria mais para o bairro e para os usuários que circulam por ele.

Os itens mais mencionados foram iluminação, pavimentação, segurança, orelhão e praça. Assim, as respostas revelaram que as pessoas sentem falta de equipamentos e mobiliário urbanos.



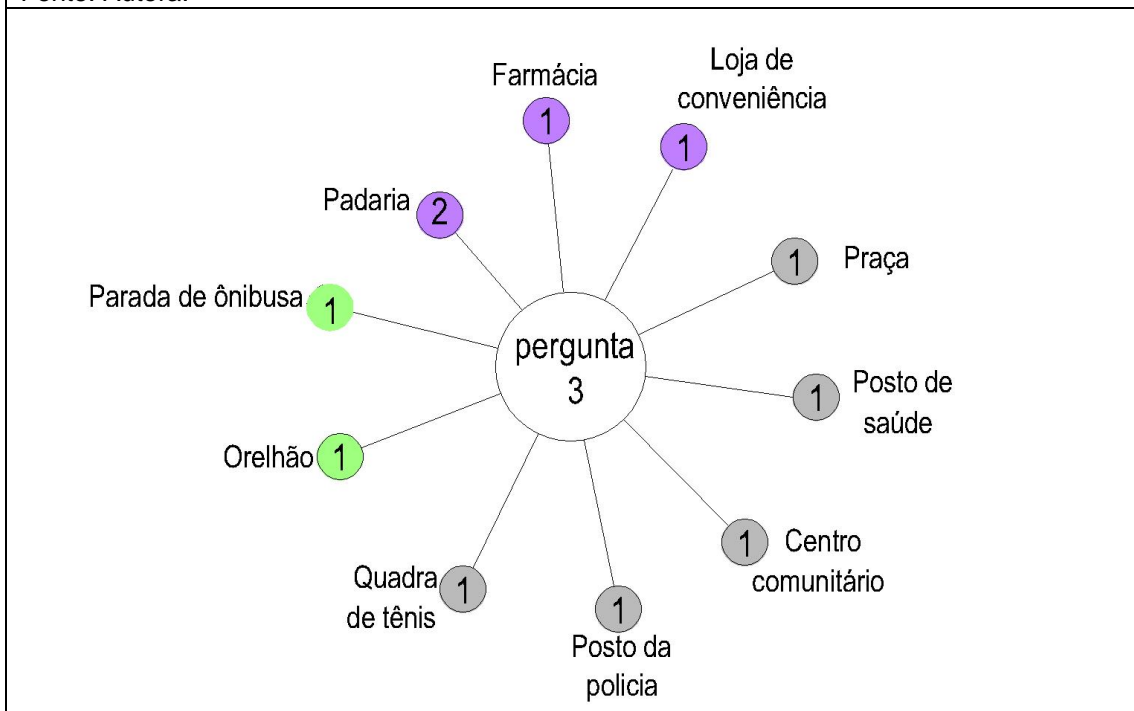
PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Tabela 3: **3) Se aqui tivesse um loteamento, que serviço gostaria que ele tivesse?**

Categoria	Atributos associados a Projeto Urbano	Respostas	Distância psicológica
Infraestrutura (econômica)	Farmácia	1	1,05
	Padaria	2	0,8
	Loja de conveniência	1	1,05
Infraestrutura (urbana)	Parada de ônibus	1	1,05
	Orelhão	1	1,05
Infraestrutura (social)	Quadra de tênis	1	1,05
	Posto da policia	1	1,05
	Centro comunitário	1	1,05
	Posto de saúde	1	1,05
	Praça	1	1,05
Total de respostas		11	

Figura 31: Constelação dos Atributos para pergunta 3.
Fonte: Autora.





PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

A pergunta 3 (“Se aqui tivesse um loteamento, que serviço gostaria que ele tivesse?”) foi feita de modo a identificar quais equipamentos urbanos os usuários mais desejam. As respostas apontaram difusamente para mais de uma coisa, mas o que se sobressaiu foi o desejo de comércio (aqui, colocado como “padarias”) – praças foram mencionadas novamente.

Os resultados mostrados pela configuração das Constelações, dizem que há um desejo por parte dos entrevistados na melhoria da infraestrutura básica – em especial na melhoria do saneamento urbano. Outro fator enfatizado foi a questão da segurança pública, decorrente da má iluminação pública e das grandes áreas ainda não urbanizadas. Também ficou evidente nas respostas que, além da mobilidade pública, há também e principalmente um desejo de mais serviços de comércio e de uma praça.

4.2 Programas do Projeto:

O programa do projeto está sob a luz das diretrizes citadas anteriormente e também do Plano Diretor do município. Outro aspecto que norteou o programa do Projeto Urbano foi a pesquisa realizada entre trabalhadores do Hotel Fazenda Alvorada, moradores da ocupação espontânea e moradores do condomínio. O resultado da pesquisa mostrou que os entrevistados estão insatisfeitos com a infraestrutura urbana, especialmente iluminação e saneamento. Um elemento se destacou nas respostas às três perguntas: o desejo de uma praça. Por isso, este projeto tira partido desta praça que vai funcionar como elemento chave para integrar o espaço.

Como verificamos no Capítulo 3, o objeto de estudo encontra-se em uma franja periurbana e ocupa um espaço de área mista (a ZAD e o Setor de Manejo Provisório – estando a maior parte da área localizada na ZAD). Fica estabelecido que o projeto apresentado se guiou pelos parâmetros de parcelamento de solo da ZAD, mas seguiu as orientações de preservação ambiental e os melhoramentos de infraestrutura contidos no Plano Diretor referentes ao Setor de Manejo Provisório.



Como dito anteriormente (Capítulo 3), a porção confrontante com a gleba que compreende a comunidade já consolidada não possui esgotamento sanitário. Assim, como a recomendação do Plano Diretor de Garanhuns é a de que “[no] Setor de Manejo Provisório será admitida a melhoria e a consolidação de ocupações preexistentes que não se encontrem em condição de risco ou de ameaça às Áreas de Proteção Integral”, o projeto se propôs a promover esta melhoria através de uma fossa séptica, que, como pode ser visto no projeto (Apêndice 1), fica em espaço público (de modo a facilitar a realização de manutenção quando esta for necessária), além de levar em conta a topografia do local para facilitar a sua implementação.

A proposta do Projeto Urbano Alvorada, feito para uma gleba com área de 3,28 hectares, consistiu na elaboração de um programa representado graficamente através de plantas e imagens 3D. Foram executadas três pranchas até o nível de anteprojeto, tendo: duas plantas baixas de parcelamento (uma técnica e outra descritiva) e uma planta baixa referente à praça contemplada no parcelamento de solo. O programa conta com lotes habitacionais (com dimensionamento médio de 15 x 30 metros), lotes para equipamentos urbanos, áreas verdes e vias. Tem também indicação para implantação de alguns mobiliários urbanos, como postes, canteiros para arborização, bancos e *playgrounds*. Além disso, incluiu-se o recolhimento da água de esgoto que vem da comunidade consolidada para a fossa séptica, que será instalada em ambiente público.

O parcelamento do solo teve seu coeficiente de usos (habitacional, equipamentos urbanos e área verde) guiado pelo Plano Diretor que delimita a porção necessária a cada fim. Também levou em consideração a topografia do terreno, colocando as áreas verdes onde as curvas de nível são mais acentuadas, posicionando os lotes da forma mais distributiva em reação à topografia, e locando as vias próximas aos talwegues.

A Figura 32 faz uma análise comparativa de como o objeto de estudo está atualmente e como ficará após as intervenções sugeridas. A imagem referente ao



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

“depois” mostra a planta baixa do Projeto Urbano de parcelamento do solo e dá um panorama geral de como a intervenção integrou as edificações existentes através do preenchimento da área que ainda não estava edificada.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Figura 32: Objeto de estudo: antes e depois.

Fonte: Autora.





A Figura 33 apresenta uma visão panorâmica do Projeto Urbano Alvorada. Pode-se observar como a praça conectou a ocupação consolidada ao restante das edificações existentes (Hotel Fazenda Alvorada e Condomínio Vila das Palmeiras). Nota-se que a continuidade da calçada pertencente à ocupação, ao se conectar com a praça, gerou um ponto nodal importante tanto para integrar os espaços, como também para atender um desejo dos próprios moradores.

A Figura 33 também mostra que os novos lotes habitacionais possuem mais ou menos o mesmo tamanho – com exceção do único confrontante com a praça, pois este tem maior tamanho e tem indicação para implantação de um equipamento urbano.

Figura 33: Vista panorâmica do Projeto Urbano Alvorada

Fonte: Autora.



A planta baixa da Figura 34 mostra as localizações dos registros fotográficos pertinentes às modificações propostas pelo desenho urbano. As indicações fotográficas apresentam a proposta de parcelamento de solo e a integração da gleba objeto de estudo e as áreas confrontantes.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Figura 34: Imagem da localização dos pontos fotográficos para análise da proposta

Fonte: Autora.



A Figura 35 mostra como a praça se conecta com a Quadra 2 (ver Planta Técnica de Parcelamento no Apêndice 1). Esta quadra é composta por edificações já existentes pertencentes à ocupação já consolidada e novos lotes. O lote confrontante com a praça é o mais indicado para abrigar um equipamento urbano necessário à localidade. Isto porque a proximidade com a praça estenderia a apropriação do espaço público.

A união da praça com esta quadra proporcionou uma maior integração às edificações já existentes. Além disso, facilitou o recolhimento do esgoto proveniente da ocupação já consolidada, tendo em vista que a fossa séptica foi instalada em uma área de acesso público.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

A praça é um dos elementos chave do Projeto Urbano por ser de desejo dos próprios moradores – tudo indica que funcionará muito bem com um ponto nodal no espaço urbano. Como vimos no Capítulo 1, Kevin Lynch atribui a esses locais a qualidade de agregar pessoas por serem espaços onde os transeuntes podem entrar e estabelecer relações, através da organização de encontros, da prática de esportes, ou simplesmente pela possibilidade de observar os arredores. Por isso, a sua influência transcende o espaço que ocupa, podendo se tornar referência para a cidade.

Nas ocasiões onde foi encontrada viabilidade, como é o caso das calçadas que circundam a praça e da maioria das ruas confrontantes (ver Figura 35), o projeto utilizou calçadas mais largas (tamanho ideal para o passeio), sendo esta uma ação que traz mais conforto, que prioriza os pedestres na via local, que facilita a locomoção de portadores de necessidades especiais e que também pode ser usada para lazer.

Para complementar o projeto, foram implantados alguns mobiliários urbanos. Na praça, está prevista lixeiras, bancos, um *playground* e uma iluminação urbana que se estenderá a todas as ruas projetadas. Implantou-se arborização por toda a gleba.

Figura 35: Vista da praça do Projeto Urbano Alvorada

Fonte:





PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

A área verde (Quadra 2) vista na Figura 36 possui a topografia mais acidentada do terreno, como podemos verificar nas curvas de nível presentes no Apêndice 1. Por isso, o Projeto Urbano optou pela implantação de área verde no local. E isso, além de parecer ser o mais apropriado para a topografia, também valoriza a paisagem típica da região, tendo em vista que a proposta para a área verde é a implantação de um bosque de pinheiros, um tipo comum de árvore da região.

Figura 36: Vista da entrada do Hotel Fazenda e das Quadras 6 e 2 do Projeto Urbano Alvorada
Fonte:



A posição das quadras foi definida a partir da topografia e também a partir das teorias defendidas por Jane Jacobs, como falamos no referencial teórico presente no Capítulo 1. A autora confere algumas características aos ambientes urbanos considerados mais seguros: uma delas é a necessidade de contato visual entre os moradores e suas casas, de modo que os muros longos e fechados que trazem muita insegurança aos moradores devem ser eliminados. Por isso, as quadras foram locadas de modo a estimular o convívio entre os moradores tendo em vista que as localizações dos lotes eliminam todos os pontos cegos. A Figura 37 mostra a entrada do Condomínio Vila das Palmeiras, exemplo de como o parcelamento do solo pode eliminar os pontos cegos à medida que novas edificações forem sendo construídas.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Figura 37: Vista da guarita do Condomínio Vila das Palmeiras e das Quadras 1 e 3

Fonte:



A Figura 38 mostra a Quadra 3 e pequena área verde próxima à entrada do Hotel Fazenda Alvorada. O parcelamento propôs que os limites entre a gleba e o hotel fossem feitos com grades por elas causarem menor interferência no ambiente.

Figura 38: Vista da entrada do Hotel Fazenda e da Quadra 3

Fonte:



4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS CAPÍTULO 4

Este capítulo apresentou o Projeto Urbano Alvorada, que é uma proposta de integrar espaços a partir do parcelamento de solo. Falamos, inicialmente, sobre as diretrizes do projeto, que, como o próprio título indica, é parcelar o solo focando na integração sócio-espacial. O programa se estabeleceu de forma que todos os elementos nele contidos procurassem criar um ambiente mais integrado. Para



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho desenvolveu um Projeto Urbano em região de franja periurbana na cidade de Garanhuns (interior pernambucano). O principal uso da área era o residencial, uma vez que se tratava de um bolsão circundado por uma comunidade consolidada, por um condomínio de alto padrão construtivo e por um hotel fazenda. E foi nesse vazão urbano que o projeto desta monografia foi implantado, com uma intervenção espacial que se deu através do parcelamento de solo e de propostas que procuraram integrar situações de segregação sócio-espacial.

Para dar suporte à criação do projeto para Garanhuns, escolhemos fazer duas análises de estudos de caso onde a proposta de parcelamento urbano tinha como interesse em comum a integração de espaços. Os dois casos foram: Setor Sudoeste, um bairro implantado anexo ao Plano Piloto de Brasília; e a Reserva do Paiva, que, ao construir uma ponte, atenuou as dificuldades de desenvolvimento que os limites geográficos impunham, unindo Barra de Jangada (Jaboatão) ao Paiva (Cabo de Santo Agostinho).

Esses estudos conferiram certo grau de ajuda à análise feita de Garanhuns e à criação do projeto para essa região. Tomou-se do Setor Sudoeste o respeito à morfologia urbana existente e a construção de novas edificações de modo a manter um gabarito construtivo (tipologia) semelhante à que já existia no Plano Piloto. São preocupações como essas que caracterizam um projeto que busca continuidade da paisagem e que respeita as tipicidades do local em que ele está sendo inserido. Do Paiva, tirou-se o exemplo de ruas que foram bem dimensionadas com base na quantidade de veículos que por elas circulam. Outros pontos positivos desta região foram suas calçadas com acessibilidade universal, a contribuição do mobiliário urbano moderno porque causa interferência visual mínima no ambiente onde é implantado, e a boa arborização.

O maior objetivo deste projeto de monografia foi a integração de espaços. E isso foi conseguido através: da continuidade dada às calçadas que já existiam, da



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

eliminação dos muros cegos que circundavam a área através do posicionamento do lote de forma que as entradas principais ficassem voltadas para a rua (onde o morador mantém contato visual com a rua). Um parcelamento de terra feito assim proporciona que as pessoas possam enxergar a vizinhança. Em local estratégico, funcionando como um ponto nodal, foi instalada uma praça para que possa haver ainda mais integração nesse espaço. Outra preocupação foi sugerir, no próprio parcelamento, um equipamento urbano que fosse necessário àquela região. Para isso, também foi incluído na pesquisa do trabalho um método ergonômico que avaliou o que a população mais desejava ou de que mais sentia falta naquela localidade.

O referencial teórico desta pesquisa foi escolhido de modo a fornecer a fundamentação necessária à compreensão da prática aplicada. Para tanto, foi feito um breve apanhado sobre a história do urbanismo no Brasil, sobre a importância das principais leis que regem a prática do parcelamento de solo (Estatuto da Cidade, Plano Diretor, Parcelamento do Solo) e sobre os estudiosos que discursaram sobre teorias semelhantes à usada neste trabalho (integração espacial, significado da cidade para os moradores). Por isso, reservamos espaço também para falar um pouco sobre desenho urbano.

A maior dificuldade foi encontrar material teórico que abordasse o tema do Projeto Urbano. A bibliografia nacional sobre o assunto é pouca e a grande referência teórica é feita apenas baseada no desenho urbano enquanto metodologia. Por causa disso, foi preciso fazer traduções do Francês para o Português de trechos de livros, além de também fazer um apanhado de artigos científicos. Estes existem em boa quantidade e têm conteúdo relevante, mas contam com poucas páginas a respeito do tema. Também é raro encontrar estudos de caso que abordam a integração espacial através de parcelamento do solo.

Através do parcelamento de solo proposto, estabelecemos que as edificações a serem construídas manterão uma relação saudável com o usuário porque sempre haverá um contato visual entre os habitantes e a rua. Também pode-se citar que as



REFERÊNCIAS

BARROSO, Elvira Maria Fernandes. **Loteamentos fechados: entre a omissão legal e a realidade fática**. Publicação de dissertação de mestrado. No prelo.

BRASIL. **Estatuto da cidade: Lei n. 10.257**, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001.

BRASIL. **Lei de Parcelamento do Solo: Lei n. 6766**, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Manual da Regularização Fundiária Plena**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. Secretaria de Planejamento. Lei 3620, de 23 de dezembro de 2008. **Plano Diretor Participativo do Município de Garanhuns**. Garanhuns: Prefeitura Municipal de Garanhuns, 2008.

BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. 4 ed. Ana M. Golberger (trad.). São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

COSTA, F. A. Pereira. "Anais Pernambucanos.", Recife, Arquivo Público Estadual, 1983.

DECLARAÇÃO DA ONU apud FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento de São Paulo**. São Paulo: Pini, 1990.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

FREITAS, Ruskin Marinho de. **Mobiliário urbano**. In: MASCARÓ, Juan Luis (org). **Infra-estrutura da paisagem**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2008. pp.151-173.

INGALLINA, Patrizia. **Le projet urbain**. 4 ed. Paris: Puf, 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LEITAO, Lucia (Org.). **As praças que a gente tem, as praças que a gente quer: manual de procedimentos para intervenção em praças**. Recife: Recife. Prefeitura, 2002.

LYNCH, Kevin. **A imagem de cidade**. Jefferson Luiz Camargo (trad.). São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

OLIVEIRA, I. C. E. de. **Estatuto da Cidade para compreender**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

OLIVEIRA, Gilberto Rangel de. **O Método Constelação de Atributos, em pesquisas de ergonomia do ambiente construído**. 2011. Dissertação (Mestrado em Design) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.lambda.maxwell.ele.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=21739@1>. Acesso em: 19 nov 2013.

PEREIRA, Elson. **Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. Chapecó: Argos, 2008.



POLISSÊMICO. In: **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2001. p. 2252.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GARANHUNS. **Plano Diretor Participativo do Município de Garanhuns**: Lei Nº 3620, de 23 de dezembro de 2008. Secretaria de Planejamento.

SAMPAIO, Teodoro apud COSTA, F. A. Pereira. “Anais Pernambucanos”, Recife, Arquivo Público Estadual, 1983.

SOUZA, Marcelo. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento à gestão urbana**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2003.

TSIOMIS, Yannis. “Projeto Urbano, Embelezamento e Reconquista da Cidade”. In: MACHADO, Denise B. Pinheiro, e VASCONCELLOS, Eduardo Mendes. **CIDADE E IMAGINAÇÃO**. Rio de Janeiro. PROURB/FAU-UFRJ. pp. 24-29, 1996.

TSIOMIS, Yannis; ZIEGLER, Volker. **Anatomie de projets urbains**. Paris: Éditions de la Villete, 2007.

VASCONCELLOS, Lélia. PROJETO URBANO – UM NOVO TERMO PARA DEFINIR INTERVENÇÕES NA CIDADE? In: DO AMARAL E SILVA, Gilcélia e ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete (org.) *Simpósio A Arquitetura da Cidade nas Américas. Diálogos contemporâneos entre o local e o global*. Florianópolis: PGAU-Cidade/UFSC, 2006.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano do Brasil. In: DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. pp. 170-243.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

ARTIGOS NA INTERNET:

ALVIM, A. A. T.; ABASCAL, E. H. S.; MORAES, L. G. S. de. **Projeto Urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas.** *Cadernos Metrópole* (PUCSP), São Paulo, v. 13, n 25. 2011. pp.213-233. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5988/4331>>. Acesso em: 01 out 2013.

ASCHER, 2010, apud ALVIM, A. A. T.; ABASCAL, E. H. S.; MORAES, L. G. S. de. **Projeto Urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas.** *Cadernos Metrópole* (PUCSP), São Paulo, v. 13, n 25. 2011. pp.213-233. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5988/4331>>. Acesso em: 01 out 2013.

BRANDÃO, Zeca. **O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo.** *Vitruvius*. n. 025.04. 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/03.025/773>>. Acesso em: 1 jun de 2011.

BRASIL. Governo do Estado de Pernambuco. **História municipal do município de Garanhuns.** Sem ano. Disponível em: <http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?codFormatacao=745&CodInformacao=915&Cod=1>. Acesso em: 10 nov 2013.

BRASIL. Governo Municipal de Garanhuns. **Um pouco de Garanhuns.** Sem ano. Disponível em: <<http://www.garanhuns.pe.gov.br/pmg/index.php/espaco-turista/um-pouco-de-garanhuns>>. Acesso em: 11 nov de 2013.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral. **Diagnóstico do município de Garanhuns: projeto cadastro de fontes de abastecimento por água subterrânea.** CPRM, Serviço Geológico do Brasil. 2005. Disponível em: <



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

107

<http://www.cprm.gov.br/rehi/atlas/pernambuco/relatorios/GARA064.pdf>>. Acesso em: 20 nov 2013.

BRASÍLIA REVISITADA, 1985/87. Anexo I do Decreto nº 10.829/1987 - GDF e da Portaria nº 314/1992 - Iphan. Disponível em: <<http://urbanistasporbrasil.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf>>. Acesso em: 13 nov 2013.

COPEL. **Manual de iluminação pública**. 2012. Disponível em: <http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/ld/Arquitetural/Ilumina%E7%E3o%20P%FAblica/Manuais/manual_de_iluminacao_publica_copel_companhia_paraense_de_energia.pdf>. Acesso em: 19 nov 2013.

CPFL, 2006, apud COPEL. **Manual de iluminação pública**. 2012. Disponível em: <http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/ld/Arquitetural/Ilumina%E7%E3o%20P%FAblica/Manuais/manual_de_iluminacao_publica_copel_companhia_paraense_d_e_energia.pdf>. Acesso em: 19 nov 2013.

CARRÉRA, Guilherme. **A estrada como ponto turístico**. **Diário de Pernambuco**, Recife, 17 de jul. 2012. Turismo. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/turismo/2012/07/17/interna_turismo,385507/a-estrada-como-ponto-turistico.shtml>. Acesso em: 2 out 2012.

GEHL, ano, apud ALVIM, A. A. T.; ABASCAL, E. H. S.; MORAES, L. G. S. de. **Projeto Urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas**. *Cadernos Metrópole* (PUCSP), São Paulo, v. 13, n 25. 2011. pp.213-233. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5988/4331>>. Acesso em: 01 out 2013

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Infográficos do histórico de Garanhuns, Pernambuco – PE**. 2013. Disponível em: <



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=260600>>. Acesso em: 20 nov 2013.

LEONELLI, Gisela Cunha Viana. Loteamentos e condomínios: lei para que, lei para que? Mas qual lei?. **Anais da ENAMPUR**, Recife, maio. 2013. Disponível em: <http://www.academia.edu/4906199/LOTEAMENTOS_E_CONDOMINIOS_LEI_PARA_QUE_LEI_PARA_QUEM_MAS_QUAL_LEI>. Acesso em: 1 nov de 2011.

MADER, Helena. As Superquadras. **Correio Braziliense**, Brasília, 21 de abr. 2010. Disponível em: <http://stat.correioweb.com.br/cbonline/2010_04/50anos/bsb30-2104.pdf>. Acesso em: 6 nov 2013.

NOBRE, Paulo. Mobilização Popular por uma Reforma Urbana década de 80. **ebah** rede social acadêmica. Rio Grande do Norte. n.113. 2007. Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAASsUAK/patrimonio-paisagem-funcao-social-cidade>>. Acesso em: 1 jun de 2011.

RIBEIRO, Cecilia; PONTUAL, Virgínia. **A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960**. Vitruvius. n. 109.0. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/50>>. Acesso em: 1 jun de 2011.

SECOVI-DF – Sindicato da Habitação. **Sudoeste, em Brasília, possui o m² mais caro do DF**. Distrito Federal, 19 out 2010. Disponível em: <http://www.secovidf.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=299:sudoeste-em-brasilia-possui-o-ms-mais-car-do-df&catid=38:ultimas-noticias&Itemid=81>. Acesso em: 20 nov 2013.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS NETO, Candido Malta. Desenvolvimento local e Projetos Urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, 05.059, Vitruvius, 2005. Disponível em:



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em: 13 set 2013.



LISTA DE FIGURAS

Fig. 1 SANTOS, BRAZIL QUADRO DE B. CALIXTO OVERVIEW used 1914. **Ebay**. Disponível em: <<http://www.ebay.com/itm/SANTOS-BRAZIL-QUADRO-DE-B-CALIXTO-OVERVIEW-used-1914-/250700911767>>. Acesso em 29 out 2013.

Fig. 2 MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

Fig. 3 JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

Fig. 4 MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

Fig. 5 CPFL, 2006, apud COPEL. **Manual de iluminação pública**. 2012. Disponível em: <http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/ld/Arquitetural/Ilumina%E7%E3o%20P%FAblica/Manuais/manual_de_iluminacao_publica_copel_companhia_paranaense_d_e_energia.pdf>. Acesso em: 19 nov 2013.

Fig. 6 CPFL, 2006, apud COPEL. **Manual de iluminação pública**. 2012. Disponível em: <http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/ld/Arquitetural/Ilumina%E7%E3o%20P%FAblica/Manuais/manual_de_iluminacao_publica_copel_companhia_paranaense_d_e_energia.pdf>. Acesso em: 19 nov 2013.

Fig. 7 TERRACAP. **EIA/RIMA – Setor Sudoeste**. 14 ago 2008. Disponível em: <<http://www.terracap.df.gov.br/internet/arquivos/0026301609.pdf>>. Acesso em: 01 nov 2013.

Fig. 8 Elaborada com base em Google Earth (2013)



Fig. 9 PORTAL do Cidadão. **Conheça Sudoeste/Octogonal – RA XXII.** 2009. Disponível em: <http://antigo.riachofundo.df.gov.br/045/04503002.asp?sICD_ORIGEM=26691>. Acesso em: 08 nov 2013.

Fig. 10 DESCICLOPEDIA. **Um típico balão no Sudoeste.** 10 de Outubro de 2011. Disponível em: <http://desciclopedia.org/wiki/Sudoeste_e_Octogonal>. Acesso em 1 de nov de 2013.

Fig. 11 Acervo da autora, 2012

Fig. 12 Acervo da autora, 2012

Fig. 13 CONSTRUÇÃO Mercado. **Bairro planejado.** Edição 110, set 2010. Negócios. Disponível em: <<http://construcaomercado.pini.com.br/negocios-incorporacao-construcao/110/artigo282408-1.aspx>>. Acesso em: 08 nov 2013.

Fig. 14 CONCESSIONÁRIA Rota dos Coqueiros. **Mapa do sistema viário da concessionária Rota dos Coqueiros.** Sem ano. Disponível em: <<http://www.rotadoscoqueiros.com.br/>>. Acesso em: 06 nov 2013.

Fig. 15 CARRÉRA, Guilherme. **A estrada como ponto turístico. Diário de Pernambuco,** Recife, 17 de jul. 2012. Turismo. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/turismo/2012/07/17/interna_turismo,385507/a-estrada-como-ponto-turistico.shtml>. Acesso em: 2 out 2012.

Fig. 16 CARRÉRA, Guilherme. **A estrada como ponto turístico. Diário de Pernambuco,** Recife, 17 de jul. 2012. Turismo. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/turismo/2012/07/17/interna_turismo,385507/a-estrada-como-ponto-turistico.shtml>. Acesso em: 2 out 2012.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

Fig. 17 CONDEPE-FIDEM. **Perfil municipal de Garanhuns.** Disponível em: <<http://www.bde.pe.gov.br/ArquivosPerfilMunicipal/GARANHUNS.pdf>>. Secretaria de Planejamento e Gestão, sem ano. Acesso em: 15 nov 2013.

Fig. 18 Google Earth.

Fig. 19 Elaborada com base em Google Earth (2013)

Fig. 20 Elaborada com base em Google Earth (2013)

Fig. 21 Elaborada com base em Google Earth (2013)

Fig. 22 Elaborada com base em Google Earth (2013)

Fig. 23 Elaborada com base em Google Earth (2013)

Fig. 24 Acervo da autora.

Fig. 25 Acervo da autora.

Fig. 26 Acervo da autora.

Fig. 27 Acervo da autora.

Fig. 28 OLIVEIRA, Gilberto Rangel de. **O Método Constelação de Atributos, em pesquisas de ergonomia do ambiente construído.** 2011. Dissertação (Mestrado em Design) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.lambda.maxwell.ele.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=21739@1>. Acesso em: 19 nov 2013.

Fig. 29 Diagrama criado de acordo resultados de Método de Constelação dos Atributos.



Fig. 30 Diagrama criado de acordo resultados de Método de Constelação dos Atributos.

Fig. 31 Diagrama criado de acordo resultados de Método de Constelação dos Atributos.

Fig. 32 Imagem elaborada com base em Google Earth (2013) e planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 33 Planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 34 Planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 35 Planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 36 Planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 37 Planta do Projeto Urbano Alvorada.

Fig. 38 Planta do Projeto Urbano Alvorada.



PROJETO URBANO ALVORADA:

PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE ESPAÇOS ATRAVÉS DO PARCELAMENTO DO SOLO DE UMA ÁREA EM GARANHUNS.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 Análise comparativa dos estudos de caso

QUADRO 2 Perfil dos entrevistados

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 “1) Quando você pensa em um bairro, o que te vem a mente?”

TABELA 2 “2) Quais as melhorias que você faria no bairro João Maria Dourado?”

TABELA 3 “3) Se aqui tivesse um loteamento, que serviço gostaria que ele tivesse?”



FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
Curso de Arquitetura e Urbanismo

APÊNDICE 1
**PROPOSTA DO PROJETO DE
PARCELAMENTO URBANO – PLANTA TÉCNICA**



Curso de Arquitetura e Urbanismo

APÊNDICE 2
**PROPOSTA DO PROJETO DE
PARCELAMENTO URBANO – PLANTA DESCRITIVA
E
DETALHE 01- PLANTA BAIXA DA PRAÇA**