DO VAZIO AO ARTICULADO

Proposta de Requalificação Urbana para o
Distrito Industrial de Aracaju/SE

um espaço sem signifcado é um vazio.

um espaço com significado pode ser um mundo.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

YURI AUGUSTO DOREA DE CARVALHO SILVA

DO VAZIO AO ARTICULADO

Proposta de Requalificação Urbana para o Distrito Industrial de Aracaju/SE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe, como parte integrante da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II.

Laranjeiras, SE
2022

YURI AUGUSTO DOREA DE CARVALHO SILVA

DO VAZIO AO ARTICULADO

Proposta de Requalificação Urbana para o Distrito Industrial de Aracaju/SE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe, como parte integrante da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II.

Aprovado em: / /

Banca examinadora:

Prof Msc. Lina Martins de Carvalho
Orientadora

Prof Dra. Rozana Rivas de Araújo
Examinadora interna

Arqt. Licia Cotrim Carneiro Leão
Examinadora externa

Laranjeiras, SE
2022

resumo

A produção das cidades moldadas pelos ideais modernistas apresentou, além dos ganhos urbanísticos e sanitários, alguns prejuízos, como a formação de uma malha urbana fragmentada. Em decorrência disso surgem os conhecidos vazios urbanos, espaços que além de afetarem o desenho da cidade também trazem prejuízos à sociedade. O vazio pode ser estruturado através de diferentes causas, contudo, enfatiza-se nesse trabalho o fator industrial, ou, mais especificamente, quando o abandono das indústrias geram os vazios. Elemento central e também o principal desafio encontrado dentro do objeto de estudo desta pesquisa, o Distrito Industrial de Aracaju - DIA. Apesar de ter nascido com o ideal de progresso para o município, o DIA foi, em pouco tempo, abandonado e atualmente esta região é praticamente invisível aos olhos dos aracajuanos. Por isso, o objetivo deste trabalho é reestruturar essa região de forma que ela se torne uma parte ativa da cidade. Para tanto, foram escolhidos dois conceitos-chave que pudessem articular esta área, no campo da arquitetura, foi selecionado o Edifício Híbrido e, no campo do urbanismo, o Sistema de Espaços Livres. E, o instrumento optado para inserir esses conceitos dentro da proposta para a região, foi a Requalificação Urbana. Já metodologia adotada neste trabalho consistiu em levantamento bibliográfico, documental e fotográfico a também de visitas a campo. Como resposta, este trabalho esboça desde Princípios Gerais até formas de Estratégias Urbanísticas, sugerindo novos traçados, usos e formas. A fim de que essa região passe de uma condição de invisibilidade para um estado de vida.

Palavras-chave: Vazios urbanos; Articulação; Distrito Industrial de Aracaju; Requalificação urbana.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

1	A cidade de Le Corbusier.	21
2	Imagem aérea do Distrito Industrial em Indaiatuba.	23
3	Padrão construtivo industrial vs restante da cidade em Votuporanga-SP.	26
4	Vazio urbano na cidade de Piracicaba.	28
5	Imagem das Docklands antes da requalificação.	32
6	Canary Wharf, Isle of Dogs - Londres, Inglaterra.	33
7	Puerto Madero por volta de 1910.	34
8	Imagem do Puerto Madero após a requalificação.	35
9	Indústrias Matarazzo em São Caetano do Sul.	36
10	Tecelagem Kowarick - 1920.	37
11	Antiga CBC (fábrica de munições).	38
12	Atual UNIABC (universidade privada).	38
13	Ligre, um ser híbrido, junção de um tigre com um leão.	44
14	Edifício de uso misto tradicional.	45
15	Imagem aérea da região metropolitana de Portland, EUA.	53
16	Vivência urbana através da apropriação dos espaços públicos.	54
17	Humanização do projeto.	57
18	Inserção volumétrica da quadra.	58
19	Corte esquemático do projeto.	58
20	As 12 diretrizes do espaço público de acordo com Jan Gehl.	61

21 Humanização de um dos eixos do Programa. 68

22 Implantação da Praça Sant Antoni do Programa Superilles. 69

23 Área de implantação antes e depois. 79

24 Esquema de implantação do programa. 80

25 Implantação do projeto em macro escala. 81

26 Terraço do Olympic Sculpture Park em uso. 82

27 Imagem noturna do Olympic Sculpture Park com instalação de luzes. 82

28 Imagem área da região do D.I.A provavelmente na década de 70. 86

29 Imagem do D.I.A antes da instalação do Viaduto Carvalho Déda. 92

30 Imagem do D.I.A após a instalação do Viaduto Carvalho Déda. 92

31 Transformações socioespaciais em Aracaju a partir da década de 70. 93

32 Centro de distribuição, à esquerda, e antiga loja de móveis, à direita. 107

33 Fachada de entrada da SEDUC. 107

34 Fachada da agência do Banese Card. 108

35 Fachada da FARMAC. 108

36 Feirão de imóveis realizado no estacionamento do Supermercado Extra. 108

37 Entrada do Complexo SESI pela Av. Tancredo Neves 109

38 Muro do Complexo SESI na rua posterior (na rua II) 109

39 Rua B em um dia de semana. 110

40 Rua B em um dia de fim de semana. 110

41 Av. Franklin Sobral. 110

42 Área localizada na Av. Min. Geraldo Barreto Sobral. 111

43 Área de estacionamento da SEDUC. 111

44 Área localizada na Av. Adélia Franco. 111

45 Fábrica abandonada na Av. Adélia Franco 115

46 Princípios apresentados no City Plan de Canberra. 118

47 Lançamento de estratégia específica para corredor da rodovia. 119

48 Compilado de alguns dos princípios adotados pelo PDE. 121

49 Dois tipos de estratégias urbanísticas aplicadas de maneira visual. 122

50 Princípios assegurados no Plano Diretor de BH (E-book - Conceitos) 123

51 Parcelamento, edificação e utilização compulsórios (E-book - Instrumentos Urbanísticos) 124

52 Volumetria geral do Projeto de Requalificação. 142

53 Volumetria do projeto de requalificação - unidades residenciais unifamiliares 144

54 Volumetria do projeto de requalificação - unidades residenciais multifamiliares 145

55 Volumetria do projeto de requalificação - unidades comerciais e de serviço 146

56 Volumetria do projeto de requalificação - unidades institucionais 147

57 Volumetria do projeto de requalificação - unidades de edificações híbridas 148

58 Volumetria do projeto de requalificação - unidades de espaços livres. 149

59 Espaços Livres - Vias de circulação 149

60 Humanização ilustrativa da Via de Circulação exclusiva - pedestres 150

QUADROS

1 Tipos de vazios urbanos. 31

2 Tipos de articulações. 41

3 Tipologias de edifícios híbridos. 46

4 Classificação dos edifícios híbridos. 48
5 Características inerentes do Edifício Híbrido. 56
6 Principais tipos de espaços livres 62
7 Evolução da intervenção urbana. 74
8 Conceitos da intervenção urbana. 77
9 Processo participativo para discussão de Lei 120

MAPAS

1 Evolução urbana de Aracaju-SE (1855-2013) 89
2 Inserção do DIA na cidade de Aracaju/SE 96
3 Inserção do DIA na região próxima 97
4 Situação do recorte de análise 98
5 Mapa Figura-fundo 100
6 Mapa de uso do solo 102
7 Identificação dos principais usos. 104
8 Identificação e classificação dos vazios urbanos. 112
9 Estudo de viabilização do projeto de requalificação. 126
10 Mapa de demolir e construir 132
11 Escala da Quadra do Projeto de Requalificação 134
12 Estudo de loteamento para o projeto de requalificação. 136
13 Mapa de uso do solo da proposta 138
14 Mapa Figura-fundo com o Projeto de Requalificação 140

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 14

1 ENSAIOS SOBRE DISTRITOS INDUSTRIAIS - DA FORMAÇÃO AO ESVAZIAMENTO 18

1.1. As Cidades modernas 20
1.2. Os Distritos industriais 23
1.3. Vazios urbanos e vazios industriais 28
1.3.1. Amostras e discussões 32

2 ARTICULAÇÕES ARQUITETO-URBANÍSTICAS 40

2.1. Escala do construído - Edifício Híbrido 44
2.2. Escala do não construído - Sistema de Espaços Livres 60

3 REQUALIFICAÇÃO URBANA - CONCEITOS E DISCUSSÕES 69

3.1. Conceituação 70
3.2. Referências projetuais 79
A. Masterplan for the Ex-Falck area 79
B. Olympic Sculpture Park 81

4 ÁREA DE ANÁLISE 84

4.1. A escala do Distrito Industrial de Aracaju 85
4.2. Análise urbana - mapas conceituais 95
4.3. Reflexões - Potenciais e Desafios 106

5 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO 116

5.1. Exemplos de princípios e estratégias urbanísticas 118
5.2. Definição dos princípios e estratégias urbanísticas para a área 125

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 150

REFERÊNCIAS 152

INTR

A cidade é um **ambiente múltiplo** e sempre em movimento e constituída através da **dialética entre espaço e sociedade**, onde os meios pelos quais a comunicação entre ambos é estabelecida (CUNHA, 2008). Ou seja, a cidade possui um significado amplo que não pode ser resumido aos edifícios e outras construções, a parte material do ambiente urbano. Mas, ela é modelada através das múltiplas formas como as pessoas se relacionam entre si e também com o meio em que habitam. Dessa forma, ao passo que tal diálogo é perdido, a noção do que é uma cidade é prejudicada.

Historicamente, a produção das **cidades modernas** estruturou-se em cima de um modelo de **setorização dos espaços urbanos**. Muitas dessas elaborações tinham como norte as concepções utópicas de cidade ideal, tendo como principais nomes Ebenezer Howard, Tony Garnier e Le Corbusier (ARRUDA, 2016). Apesar de partirem do propósito de melhor organizar a cidade, os modelos de planejamento nem sempre eram condizentes com a realidade do local ou com a população que o habitava, sem retratar de fato o **funcionamento urbano** (JACOBS, 2011).

Neste ponto, observou-se a criação de cidades com **setores monofuncionais** destinados a programas específicos, como ao comércio, à saúde - e também, como é o caso do objeto deste trabalho, às indústrias. Há aqui uma divergência quanto a setorização, enquanto para usos sociais, a exemplo da habitação e do comércio, a setorização apresenta-se como um problema para a circulação de pessoas e para a noção de pertencimento, por outro lado, para o uso industrial, principalmente para as indústrias tradicionais, a setorização é imprescindível para garantir a **circulação** dentro do Distrito e o afastamento dos pólos habitacionais devido a **poluição sonora e visual.**

Entretanto, quando há o abandono dessas áreas se dá a formação dos conhecidos **vazios urbanos**. Esses vazios, além

ODUÇÃO

de se estruturarem como uma problemática urbana, também revelam uma **problemática social**, visto que são espaços que não estão cumprindo a sua função social, tal qual a prevista no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001). Uma problemática que já é de difícil resolução para regiões habitacionais, por exemplo, se torna ainda mais delicada para regiões que nunca estiveram dotadas de características sociais, como os Distritos Industriais.

A área de estudo abordada neste trabalho está localizada no **Distrito Industrial de Aracaju** (D.I.A), e possui um processo histórico-projetual baseado nesse modelo modernista de ocupação, ou seja no zoneamento de usos para a cidade. E, apesar do D.I.A, no passado, mesmo que por um curto período de tempo, ter sido sinônimo do progresso econômico para o município, atualmente, a área conta com um número considerável de **lotes subutilizados** ou mesmo abandonados, o que resulta em um **prejuízo à dinâmica social e territorial da região.**

Enfatiza-se ainda como a área de estudo está localizada em uma **região estratégica** na malha urbana, rodeada de serviços interessantes e de importantes vias de circulação e em contato com diversas regiões da cidade, além de também contar com uma infraestrutura bem consolidada. Contudo, por hoje ser tomada de vazios, essa área não tem o seu total potencial utilizado. Portanto, foi escolhida, como solução para o local de estudo, um projeto de **intervenção urbana** que preveja a melhoria da situação local e que traga para a região o sentido de direito à cidade perdido com o tempo (LEFEBVRE, 2011).

De acordo com Moura et al. (2005), a estratégia de **requalificação urbana** - inserida nesse campo da intervenção urbana - é um instrumento que visa a melhoria da qualidade de vida, com a construção e/ou **recuperação de equipamentos ou áreas urbanas** através da inserção de novos usos, ou atividades econômicas e culturais (GASPAR, 2017).

INTR

Logo, os espaços vazios nasceram como problemática, mas se desenvolveram como justificativa, afinal é através da apropriação e requalificação deles que se encontra a saída para o desenvolvimento do projeto.

O planejamento de requalificação urbana para a área teve como premissa realizar um **sistema de conexão e articulação de espaços**. Para tanto, foram escolhidas duas escalas de estudo e de atuação: na escala do construído, o **edifício híbrido**; e na escala do não construído, o **sistema de espaços livres**. Como forma de articular a dialética socioespacial da região, ressaltou-se, na área, o potencial para a realização de um planejamento associado entre esses espaços, por meio de princípios e estratégias urbanísticas que conectem quadras, usos, funções e tipologias.

Quanto aos objetivos almejados com este trabalho, se destaca a promoção de um projeto de requalificação urbana no recorte estabelecido (Capítulo 5). Esse projeto de requalificação teve como intuito abraçar as escalas tanto arquitetônica quanto urbanística, utilizando os conhecimentos adquiridos com o estudo do Edifício Híbrido (Capítulo 2.1) e do Sistema de Espaços Livres (Capítulo 2.2), tendo como alicerce a análise do recorte no D.I.A (Capítulo 4). E assim promover uma melhor integração entre a sociedade e esse espaço da cidade hoje invisibilizado.

Já quanto a metodologia que foi adotada ao longo do trabalho, destacam-se os seguintes pontos:

1. Pesquisa bibliográfica em cima de material teórico nas seguintes áreas: Planejamento Urbano; Aglomerações Industriais; Fragmentação socioespacial e vazios urbanos; Edifício Híbrido e Sistema de espaços livres; Requalificação urbana; Desenvolvimento econômico e industrial de Aracaju e D.I.A;

ODUÇÃO

2 Visita de campo que conta com o objetivo principal de observar os edifícios ativos e seus respectivos usos, os edifícios abandonados ou que estejam subutilizados, as áreas vazias e também o nível de circulação de pedestres e de automóveis. Além da observação, a visita de campo também contou com algumas conversas informais realizadas com transeuntes da área e com levantamentos fotográficos;

3 Busca de projetos de Edifícios Híbridos, Sistemas de Espaços Livres e Requalificações Urbanas, a fim de realizar análises e assim obter parâmetros de referência para o desenvolvimento do estudo;

4 Levantamento de dados sobre a área do Distrito Industrial de Aracaju, que conta com a busca de informações históricas de criação do D.I.A e sua inserção na cidade, consequências de sua chegada para o município, dentre outros;

5 Elaboração de mapas temáticos com base em imagens de satélites, nas observações feitas e também no levantamento fotográfico realizado;

6 Por fim, é realizada a concepção de princípios e estratégias urbanísticas que consigam abraçar os conceitos estudados e a realidade local.

1

ENSAIOS SOBRE DISTRITOS INDUSTRIAIS
DA FORMAÇÃO AO ESVAZIAMENTO

> A cidade, que, no passado, era o lugar fechado e seguro por antonomásia, o seio materno, torna-se o lugar da insegurança, da inevitável luta pela sobrevivência, do medo, da angústia, do desespero. Se a cidade não se tivesse tornado uma megalópole industrial, se não tivesse tido o desenvolvimento que teve na época industrial, as filosofias da angústia existencial e da alienação teriam bem pouco sentido e não seriam - como no entanto são - a interpretação de uma condição objetiva da existência humana (ARGAN, 2005, p. 214).

Berço da urbanidade, a cidade foi - e ainda é - palco de acontecimentos, sejam eles políticos, sociais, ambientais, etc. E, de acordo com Cunha (2008), a cidade é formada através da **dialética entre espaço e sociedade**, ou seja, na forma com que os habitantes de uma cidade interagem com o ambiente à sua volta e como esse ambiente responde à interação. Portanto, pode-se afirmar que a cidade possui um significado amplo e múltiplo, que não é resumido somente à arquitetura dos edifícios e as extensões das avenidas. Sendo assim, ao passo que a dialética é perdida, a noção do que é uma cidade também é prejudicada.

Segundo Benevolo (1997), a cidade surgiu com o desenvolvimento da aldeia, que gerou uma rede bem mais complexa de relações e de vivências, sendo caracterizada como esse **espaço de transformações velozes e marcantes.** Assim, os dilemas encontrados no ambiente da cidade estiveram - e até hoje permanecem - ligados ao fato de como a produção e o consumo moldam as relações entre as pessoas gerando assim tanto aproximações, quanto conflitos.

> Ela [a cidade] assinala o tempo da nova história civil: as lentas transformações do campo (onde é produzido o excedente) documentam as mudanças mais raras da estrutura econômica; as rápidas transformações da cidade (onde é distribuído o excedente) mostram, ao contrário, as mudanças muito mais profundas da composição e das atividades da classe dominante, que influem sobre toda a sociedade. Tem início a aventura da "civilização", que corrige continuamente as suas formas provisórias (BENEVOLO, 1997, p. 26).

Logo, a produção da cidade está ligada ao fato de como os moradores do local se comunicam com o ambiente à sua volta, formando, com isso, um caminho identitário-social de bastante importância. Estabelece-se uma troca mútua, onde as pessoas influenciam no surgimento e transformação das cidades e posteriormente o resultado deste processo tende a induzir na vivência e no desenvolvimento da população como seres políticos e sociais.

Portanto, desde a sua origem, a cidade promoveu e também sofreu uma série de transformações em um mútuo processo de causa e consequência. Nessa lógica, existem dois fatores: o surgimento da demanda - seja ela habitacional, de serviços, etc - e a geração dos artifícios que supram essa demanda. "Uma cidade constitui a expressão da diversidade de relações sociais que se fundiram em um único organismo." (Giedion, 2004, p. 68 apud ARRUDA, 2016). **Portanto, existe na cidade uma força motriz que tende a gerar e transformar espaços e assim também alterar o modo com que a sociedade se relaciona.**

1.1 AS CIDADES MODERNAS

As críticas e reflexões, sejam elas filosóficas ou de cunho social, na sua grande maioria das vezes, nascem em meio a cenários de desordem. Tal conjuntura demanda novas formas de se pensar, e de agir e dessa maneira nasceu a **teoria urbana**.

Apesar de terem existido alguns esboços teóricos anteriores, pode-se afirmar que uma das principais causas para o aumento da preocupação, dentro deste campo, partiu de como a cidade industrial se relacionava com o meio social. E, mesmo que as teorias urbanas tenham apresentado respostas um tanto quanto divergentes, ainda assim, pode-se afirmar que elas são, de uma forma ou de outra, complementares (CUNHA, 2008).

Dentro deste campo teórico, um aspecto que moldou a interpretação urbana desde muito cedo e até hoje reverbera nas cidades contemporâneas: é a **teoria da cidade ideal**. De acordo com Argan (2005), o planejamento urbano resultante dessas discussões tem como base a elaboração de módulos, sendo sempre possível desenhar um mesmo esquema numa maior ou menor escala. Essa **impessoalidade produtiva** levou ao surgimento e a reformulação de cidades organizadas em uma **rede urbana estéril e monótona**.

> [...] o pensamento utópico que acabara por criar "categorias" de cidade para uma cidade não mais categorizável devido à sutilização dos processos de transformação do território e à multiplicação das funções urbanas, continuaria a influenciar a produção de espaços destinados a se tornar cidades ainda por muito tempo (CUNHA, 2008, p. 74).

A ideia desenvolvida dentro do projeto de modernidade foi a tentativa de universalizar a maneira como o espaço é percebido - e concebido - incluindo a sua relação com a sociedade[1]. Entretanto, segundo Massey (2008), o espaço possui um significado amplo e que denomina algo plural e adaptativo em um sucessivo processo de **criação e recriação.** As cidades planejadas modernas, por outro lado, como forma de organizar o espaço construído não leva em consideração a pluralidade espacial regida principalmente pelas relações sociais.

> A tarefa do urbanista é formular planos com base em investigações amplas, de modo que estes se ajustem às condições existentes e, na medida do possível, ao futuro. Porém o urbanista não deve adotar um sistema rígido e definitivo; deve tratar cada seção de tal modo que mudanças não previstas possam ser atendidas. É preciso haver uma relação vital e mútua entre as metas desejadas e a realidade existente, entre os desejos e os fatos (GIEDION, 2004, p. 841).

Conforme explana Christopher Alexander (PESSOA, 2016), as cidades planejadas têm como foco a **organização dos usos** dentro do ambiente urbano. Assim, em contrapartida ao pensamento trazido por Giedion (2004), a lógica projetual modernista origina desenhos com **extrema compartimentação**, que determina usos bem delimitados para as demais regiões da cidade. Dentro dessa lógica, são criados, por exemplo, pólos habitacionais, comerciais, industriais, dentre outros, suscitando com isso a formulação de centros monofuncionais.

> “Para a perda da multifuncionalidade da cidade contribuiu o urbanismo modernista que desagregou as funções da cidade, definindo para cada uma delas um lugar e uma missão separada e específica, provocando a diminuição das possibilidades e da quantidade de contatos e misturas de uso que caracterizavam a cidade multifuncional e mais pública. A aceleração da evolução desse modelo privatista trouxe como resultado concreto e nocivo a desigualdade social, econômica e política, exacerbada nesse momento pela globalização e pelo neoliberalismo (ROLNIK, 2000, p.3).

A setorização urbana concebida pelo ideal modernista de organização tem, como um dos seus principais nomes, Le Corbusier. O arquiteto, em sua obra “Mamiére de penser L’urbanisme” (2000), propôs a divisão dos instrumentais do urbanismo em setores, os quais o autor intitulou de unidades. De acordo com ele, tais partes funcionariam como **peças de um quebra cabeça**, onde cada uma corresponderia a um determinado local na cidade (Figura 1).

> “A cidade dele era como um brinquedo mecânico maravilhoso. Além do mais, sua concepção, como obra arquitetônica, tinha uma clareza, uma simplicidade e uma harmonia fascinantes. [...] Essa visão e seu ousado simbolismo eram absolutamente irresistíveis para urbanistas, construtores, projetistas e também para empreiteiros, financiadores e prefeitos. Ela deu enorme impulso aos “progressistas” do zoneamento, que redigiram normas elaboradas para encorajar os construtores a reproduzir ainda que parcialmente o sonho. [...] Mas, no tocante ao funcionamento da cidade, tanto ela como a Cidade-Jardim só dizem mentiras (JACOBS, 2011).

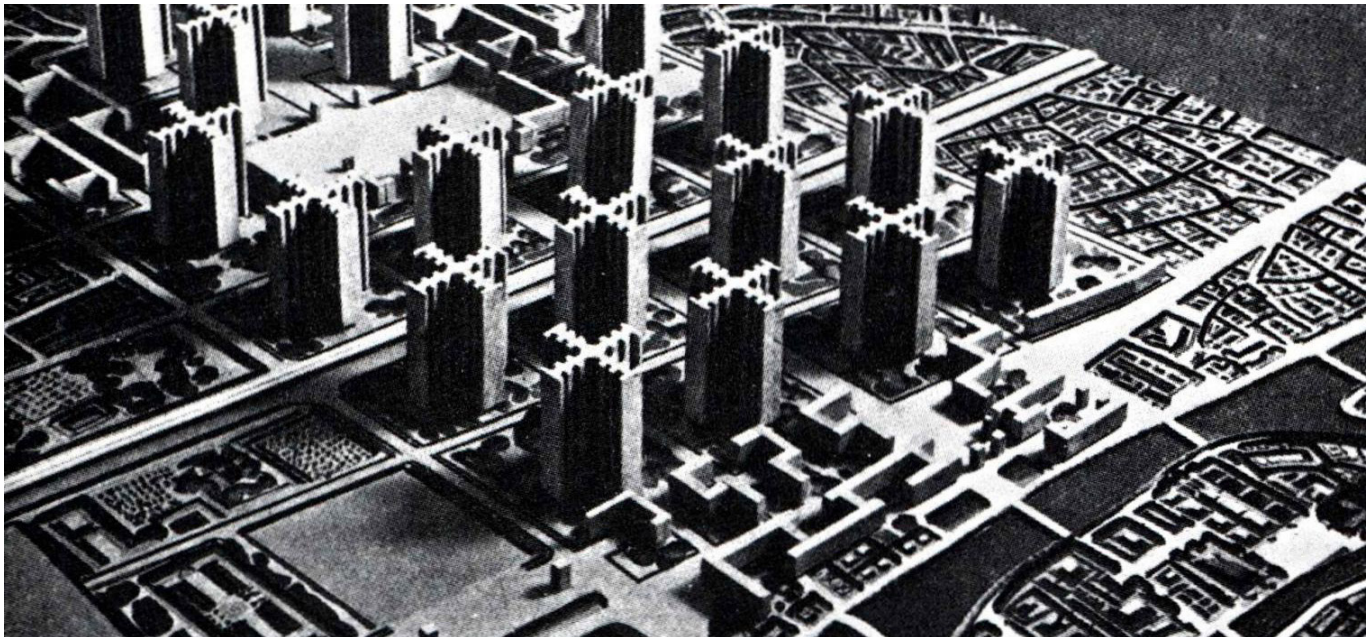


FIGURA 01: A cidade de Le Corbusier. FONTE: GALIANO, 1987[2]

Neste ponto, é importante estabelecer um adendo sobre como o funcionamento dessas cidades, baseadas no modelo modernista, acaba trazendo discussões heterogêneas. Como foi visto até então, um dos principais aspectos desse molde produtivo é o da setorização de usos, ou seja, o ato de organizar os usos em diferentes regiões da cidade. Com isso, quando se pensa em usos sociais, tais quais, a habitação, o comércio e os mais diversos serviços, essa ação acaba impedindo a vida urbana. E algumas das consequências disso são: a dificuldade na circulação das pessoas entre as regiões; a não permanência das mesmas nesses espaços; e a inutilidade de um ou de outro em parte do dia.

Por outro lado, quando o centro da questão é o uso industrial, a discussão não acompanha essa mesma linha de raciocínio. Afinal, a indústria, por si só, é um uso que não se relaciona diretamente com o social, assim não é de interesse de um Distrito Industrial se mesclar com outros usos, como os supracitados. Além disto, existem ainda outros aspectos que serão melhor abordados mais à frente e que corroboram com esse afastamento dos pólos industriais da malha urbana são eles: a circulação de mercadorias; o acesso dos transportes e a poluição sonora e visual causada pelos mesmos.

---

1 *Apesar dos pontos negativos do planejamento da cidade moderna que esse trabalho ressalta, é importante também pontuar os reflexos positivos que ela trouxe, como os avanços sanitários, a criação dos espaços de lazer, a expansão da infraestrutura urbana, etc.*

2 *Disponível em <https://arquitecturaviva.com/articles/la-ciudad-de-le-corbusier> Acesso em 15 de março de 2022.*

1.2 OS DISTRITOS INDUSTRIAIS

Daqui em diante, direcionar-se-á as discussões dentro do âmbito do Distrito Industrial. Pontuando-se primeiramente aspectos básicos sobre a sua formação, a sua relação com os ideias da cidade modernista - tratados no capítulo anterior, e principalmente como se dá (ou, neste caso, como não se dá) a sua interação com o restante da cidade.

Primeiramente temos que os Distritos Industriais, ou DIs (Figura 2) são classificados de acordo com Santolin e Caten (2015), como aglomerações urbanas de empresas de um **setor de atividade específica** e companhias adjuntas. Os DIs são formados, portanto, por empresas maiores, onde há o maior reduto produtivo, e outras auxiliares, através da **subsistência industrial local.** Somado a isso, alguns fatores pertinentes aos DIs são "a proximidade geográfica, a espacialização setorial [...] além de se destacarem a existência de uma identidade sociocultural que facilita as relações entre empresas, empregadores e trabalhadores qualificados." (SCHMITZ E MUSYCK, 1993 apud SANTOLIN E CATEN, 2015, p.129).

FIGURA 02: Imagem aérea do Distrito Industrial em Indaiatuba. FONTE: ANDRADES, 2015[3]

Os DIs ou, como Le Corbusier (2000) os chamava, "**Centros Industriais**" nasceram portanto das premissas trazidas pelo modelo de cidade modernista, tomando como base a setorização de usos desenvolvida por ela. De acordo com o autor, os Centros Industriais deveriam estar alocados o mais próximo possível das matérias primas utilizadas, bem como das mercadorias, a fim de facilitar a sua dinâmica. Isso garantiria melhores níveis de circulação dentro do Distrito (entre as empresas adjacentes) e também fora do Distrito.

Pontualmente são poucos os casos em que esses Distritos foram bem integrados a regiões habitacionais, sendo majoritariamente inseridos em zonas mais afastadas do centro urbano. Essa forma de locação tem como intuito gerar esse **nível de circulação mais adequado para as indústrias**, formando vias mais acessíveis ao contato com matérias-primas e mercadorias advindas de outros locais. Com isso, indiretamente são planejadas para as regiões novas avenidas e vias de circulação que possam favorecer essa comunicação.

> "Ainda, referindo-se aos impactos na relação entre distritos industriais e ambiente, os parques industriais tradicionais, habitualmente localizados longe de áreas residenciais no intuito de evitar problemas quanto à interação entre pessoas e poluição tornam-se cada vez mais próximos dessas áreas devido ao crescimento das cidades e da população, podendo tornar-se uma situação insustentável com o passar dos anos (CARR, 1998) (SANTOLIN & CATEN, 2015, p. 130).

A estratégia de alocar os DIs mais distantes dos centros urbanos - e das moradias[4] - também favorece a vida social, pois impede que os graus de poluição sonora e visual cheguem até a população. Entretanto, com a posterior expansão das cidades, alguns DIs foram englobados na grande malha urbana. Essa aproximação leva a entender como **as características de um Distrito Industrial não foram desenhadas para se adaptarem à dinâmica urbana de uma sociedade, comprovando-se assim a necessidade de se manter as indústrias afastadas desses centros urbanos.**

Afinal, com a aproximação da cidade, o contraste construtivo, tanto na arquitetura quanto no urbanismo, se torna mais evidente. Constituídos, na maioria das vezes, por lotes de grandes dimensões, visando a inserção dessas indústrias, os DIs formam um grande **descompasso urbanístico**, em comparação com o restante da malha urbana urbana, como pode ser observado na Figura 3. Somado a isso, há também a falta de espaços públicos e o caráter monofuncional, que traz para a população uma sensação de aversão a esses espaços.

> "As estruturas urbanas, conformadas por uma aglomeração industrial, terminaram por marcar profundamente o tecido urbano, conferindo ou retirando dele, em maior ou menor grau, os aspectos de vitalidade, sustentabilidade e segurança tão caros às sociedades urbanas atuais quando se considera a dimensão humana (ALVARO, 2019, p.19-20).

Por isso, o prejuízo dessa proximidade não afeta somente o traçado urbano, uma vez que a composição dos lotes superdimensionados, das ruas projetadas somente para a passagem de automóveis de grande porte e a falta de espaços públicos também prejudicam a vivência da população na região. E, essas questões são potencializadas quando o Distrito perde a função original, ou seja, quando as indústrias acabam saindo desses locais - o que pode ter causas diversas como será esboçado mais a frente - gerando os conhecidos vazios industriais.

Com isso, a tomada da população dentro do DI de forma natural é quase impraticável seja quando ele era ativo e ainda pior quando inativo, demandando portanto algum programa de reabilitação para que esse processo ocorra. O presente trabalho, tomando como base essas questões, tem como principal premissa ilustrar como é possível, através de princípios e instrumentos urbanos, retomar a vida urbana para os DIs. Ressaltando-se pois que o exemplar escolhido para o estudo, o Distrito Industrial de Aracaju, por dispor de infraestrutura consolidada e vazios urbanos - como será aprofundado nos capítulos 4 e 5, é um ponto estratégico

3 *Disponível em: <http://historiadeindaiatuba.blogspot.com/2015/08/distrito-industrial-de-indaiatuba.html> Acesso em 22 de março de 2022*

4 *Vale ressaltar, que o tipo de moradias aqui ressaltado não inclui os grupos habitacionais que são dependentes dos pólos industriais, a exemplo dos conjuntos habitacionais destinados aos trabalhadores desses locais.*

5 *Disponível em: <https://diariodevotuporanga.com.br/veja-o-que-abre-e-o-que-fecha-em-votuporanga-no-feriado-de-finados/> Acesso em 22 de março de 2022*

FACCHINI

FIGURA 03: Padrão construtivo industrial vs restante da cidade em Votuporanga-SP.
FONTE: DIARIO DE VOTUPORANGA, 2021[5]

1.3 VAZIOS URBANOS & VAZIOS INDUSTRIAIS

> “Em termos filosóficos, os cheios e os vazios constituem valências equivalentes, sendo espaços de relação onde se jogam silêncios e tensões, propondo com os edifícios e com as pessoas noções de escala e de encaminhamento. [...] Mas como se moldam os limites dos cheios e vazios, que tipo de relações e que intensidade se estabelece no seu limiar, é uma questão que pode ser analisada sob o ponto de vista dum processo dissociativo quando se pretende fazer emergir o significado (DUARTE, 2007, p. 1)

FIGURA 04: Vazio urbano na cidade de Piracicaba.
FONTE: ALVES E BRAGA, 2017.

A temática dos vazios urbanos pode fornecer inúmeros caminhos, pois está associada a diversas formas de produção urbana e suas **descontinuidades de uso**. As distintas nomenclaturas evidenciam dois fatores: a multiplicidade de análises acerca do tema, mas também a falta de assertividade (BORDE, 2003). Contudo, em linhas gerais, o vazio urbano pode ser definido como um **local ausente de ocupação ou de uso**, seja ele um terreno, ou um edifício (Figura 4). Ou seja, o vazio é mais do que um espaço não construído, é **um local não habitado**, não utilizado, que entra em contraste com a malha urbana aproveitada.

Portanto, o vazio urbano, além de uma problemática essencialmente urbana, se caracteriza também como uma problemática social, afinal vai de encontro a uma das primeiras e principais premissas presentes no Estatuto da Cidade (2000), a função social do solo urbano.

Em concordância com essa linha de pensamento, os vazios urbanos seriam "aqueles terrenos localizados em áreas providas de infra-estrutura que não realizam plenamente a sua função social e econômica, seja porque estão ocupados por uma estrutura sem uso ou atividade, seja porque estão de fato desocupados, vazios." (BORDE, 2003, p.4).

> No contexto urbano contemporâneo esses terrenos seriam redutos de identidade, de liberdade e de memória para seus habitantes. Os **terrains vagues**[6] lidam com o tempo, ou melhor, com os tempos da cidade contemporânea. São brechas no tecido urbano a anunciar um descompasso entre eles e os processos de urbanização que atuam na cidade como um todo. Vagos, esses terrenos eram pelos tempos da cidade questionando prioridades de investimentos, identidades construídas e devires sonhados (BORDE, 2003, p.3).

Até anos atrás, um espaço vazio constituído na malha urbana era apenas considerado como um local para onde a cidade poderia ainda se expandir, ou seja, se caracterizavam como ambientes ainda em processo de ocupação. Além disso, intitulavam de vazios também os espaços livres de uma cidade, como praças ou parques. Assim, os vazios urbanos dariam certo ritmo para a cidade, se formando como uma espécie de área de respiro para os "cheios" (BORDE, 2006).

Contudo, por volta dos anos 70 as discussões urbanas começaram a averiguar de maneira mais aprofundada os vazios urbanos e como eles configurariam problemáticas para a gestão da cidade. E isso não foi por acaso, esse período foi marcado por uma grande crise global do capitalismo, que foi responsável por formar inúmeros **vazios nas áreas industriais e portuárias** e também ao longo das infraestruturas vinculadas a estes espaços (CAVALCANTI & ALVIN, 2019).

Esse cenário promoveu crescentes debates acerca do tema, tendo como primeiros palcos de discussões a Europa e os Estados Unidos. Pode-se dizer que os vazios industriais não se resumem somente a um tipo de vazio urbano, pois estiveram no cerne dessas principais discussões acerca na década de 70. Portanto, a preocupação primordial dentro desta temática envolveram os dois fatores mutuamente: a indústria e o vazio.

Neste ponto, são destacados dois conceitos bem interessantes, abordados no estudo de Mendonça (2001), intitulados ***friches industrielles e friches urbaines***[7]. Ambos os termos surgem em meio a esse processo de crise estrutural do sistema de produção, o qual contribuiu para o acréscimo no estoque dos terrenos e dos edifícios industriais **desfuncionalizados** (e abandonados) e a grande dificuldade de estruturar a sua **refuncionalização** (BORDE, 2006).

Além disso, no trabalho elaborado por Silva (1999), a autora ressalta uma outra problemática relacionada a isso que é a **retenção dos vazios**. Tal processo tende a promover a consequente alta do preço dos terrenos, de modo com que fosse criado um conflito entre os donos dos terrenos e as construtoras.

> “Se é verdade que a produção dos vazios urbanos foi a conseqüência direta do modo de expansão da cidade, por loteamentos descontínuos, sua manutenção se deve tanto à falta de instrumentos para penalizar sua retenção ociosa quanto às facilidades dadas pela prefeitura para a renovação permanente e reaproveitamento intensivo de bairros consolidados, mediante demolição, remembramento de lotes unifamiliares e construção verticalizada (SILVA, 1999, p.1).

Ademais, o jogo de interesses de compra, utilização e venda também pode gerar a criação da **especulação imobiliária**, onde as empresas de construção retém os seus terrenos vazios, na espera de uma melhor valorização da região e consequentemente do seu próprio lote. Esse tipo de estratégia, apesar de ir contra a ordem legislativa urbana, é facilmente encontrada nas cidades. **Lotes vazios, cercados e sem uso, que, a fim de render melhores lucros, prejudicam a vivência urbana que a área poderia apresentar**, a seguir são apresentados alguns tipos de vazios urbanos (Quadro 1)

---

6 *O termo terrains vague pode ser traduzido como “terrenos vagos”. Essa definição foi utilizada pelo autor Solà-Morales, durante a sua participação no UIA - 1996 realizado em Barcelona, onde ele definiu o estudo das cinco definições de análise da realidade urbana contemporânea.*

7 *Friches industrielles: “terrenos abandonados pelas indústrias, por estas terem sido relocalizadas ou cessado suas atividades. Esta expressão é indicada aos terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidos, mas inutilizados”;*

Friches urbaines: ““Terras livres e abandonadas no meio urbano e na periferia por não terem sido cultivadas ou construídas, onde há demolições de edifícios, fábricas ou instalações provisórias. Os antigos quarteirões de fábricas e vilas operárias”” (MERLIN;CHOAY, 1985, p. 312 apud MENDONÇA, 2001)

VAZIO URBANO				
VAZIO DE USO	REMANES-CENTE URBANO	espaço aban-donado/ antigo uso, hoje inexisten-te	descontinuidades e rupturas, remanescente de reconfigurações urbanas/ espao em mutação	- antigas áreas portuárias; - antigas áreas industriais; - antigas áreas ferroviarias; - antigas áreas de rodovia; - antigas áreas de mineração; - edifícios abandonados (imóveis vazios).
VAZIO FÍSICO	ÁREA OCIOSA	espaço subu-tilzado "em compasso de espera"	elemento físico (com possível medição) associado à elevada quantidade de terras	- espaços não parcelados (glebas) frutos da especulação imobiliária; - loteamentos não ocupados.
VAZIO FÍSICO E DE USO	E S P A Ç O RESIDUAL	espaço intersti-cial "sobras"	espaço descoupado ou subutilizado terrain vague	- orlas rodoviárias; - orlas ferroviárias; - espaços de servidão de linhas de alta tensão; - orlas de rios; - áreas junto à viadutos - miolos de quadras.

QUADRO 01: Tipos de vazios urbanos/ FONTE: DITTMAR, 2006, apud CARVALHO, 2016 (alterado por Yuri Augusto Silva, 2022)

Há, portanto, uma consonância entre os estudos apresentados por Mendonça (2001) quando comparado com a análise feita por Dittmar (2006) apresentada no Quadro 1. Assim, enquanto as ***"Friches industrielles"*** representariam um **"Vazio de uso"**, as ***"Friches urbaines"*** se traduziriam no **"Vazio físico e de uso"**. Em alguns casos, há também a ocorrência de **"vazios físicos"** em zonas industriais quando lotes não são ocupados nem por indústrias nem por outros usos quaisquer.

A seguir, serão apresentados alguns dos exemplos de maior repercussão dentro deste âmbito, sendo de bastante importância para a literatura dessa área. Não por acaso, foram escolhidas três situações que diferem, em menor ou maior grau, em escala e também em localização. Portanto, da mundial à nacional, são apresentadas: as ***Docklands*** de Londres; o ***Puerto Madero*** da Argentina e as Indústrias do **ABC Paulista** de São Paulo.

1.3.1 AMOSTRAS E DISCUSSÕES

ESCALA INTERNACIONAL
DOCKLANDS - LONDRES

FIGURA 05: Imagem das Docklands antes da requalificação. / FONTE: ALONDONHERINTANCE, 2018[8]

O desenvolvimento do sistema portuário londrino começa a partir do século XVIII e atinge o seu auge no século XIX. Nesse período, houve uma crescente adaptação dos portos aos navios que eram fabricados, assim, **à medida que os navios tornavam-se maiores, novos portos e docas, de maiores e mais profundas dimensões eram criados** a fim de conter esses avanços para a área. Com isso, foram surgindo mais e mais portos ao longo do Rio Tâmisa (figura 5), o que posteriormente foi intitulado de *Docklands* (LANZI & OSSANI, 2018).

Contudo, as renovações nos modelos de produção e de transporte de mercadorias tornaram o transporte naval menos atuante e necessário para os contingentes industriais. Isso promoveu o **enfraquecimento dos portos industriais** situados nos centros das grandes cidades, que não conseguiram adaptar-se ao cenário atual (ALVARENGA, 2019).

Com a fragmentação e posterior abandono dessa região, foram formadas as primeiras formulações de requalificação urbana para a região, desenvolvidas dentro do "*Docklands Study Team*" a partir de 1971. Entretanto, isso não ocorreu sem embates, apesar de no ano de 1973 ter sido escolhido um projeto para a região que estipulava a criação de 60.000 empregos e promover a moradia para 142.000 pessoas, disputas políticas barraram o prosseguimento do mesmo.

Por um lado, a bancada trabalhista lutava pelos interesses da classe trabalhadora e da base local, por outro os conservadores demandavam maior participação dos interesses empresariais (ALVARENGA, 2019).

Esse embaraço de interesses somente foi resolvido em 1979 com a eleição de Margaret Thatcher. Este novo governo criou as *Urban Development Corporations* (UDC), sendo a mais importante delas a *London Docklands Development Corporation* - LDDC. "O objetivo dessa UDC era criar incentivos para redinamizar a região: contra um cenário de despovoamento, ela visava gerar um novo senso de propósito para as *Docklands* por meio do crescimento empresarial (WARD, 1986, apud ALVARENGA, 2019).

Assim, a requalificação da região representava não somente o aproveitamento da área ou o crescimento econômico, mas carregava consigo o sinal de que o ideal liberal estava funcionando. Uma das primeiras estratégias adotadas foi a transformação da antiga *West India Docks* em uma Zona Empresarial, por 10 anos, o que quer dizer que por esses período este recorte estabelecido era livre de taxações e impostos.

Foi justamente essa estratégia que possibilitou a construção do grande empreendimento imobiliário e financeiro, o *Canary Wharf* (Figura 6) (ALVARENGA, 2019).

A preferência liberal de direcionar a reformulação da área para os interesses privados trouxe sérios problemas para a região. Afinal, com o aumento das taxas de moradia, devido a valorização do território e a inexistência de empregos para as pessoas que residiam na área, houve um grande **processo gentrificador**. Além disso, com a densificação da região foi necessário investir em uma nova linha de metrô, o que acabou endividando os cofres públicos (LANZI & OSSANI, 2018).

> "[...] por não considerar as questões locais e não envolver a população nas intervenções propostas pelo capital privado, [o projeto do *Canary Wharf*] desencadeou consequências que fizeram a região perder sua identidade original. E finalmente, **tampouco atendeu aos objetivos de melhoria econômica para toda a população**. [...] Hoje, embora conte com atividade turística em ascensão, segue não refletindo a cultura local: boa parte dos ingleses não a reconhece como parte integrante do território londrino. LANZI & OSSANI, 2018).

FIGURA 06: Canary Wharf, Isle of Dogs - Londres, Inglaterra / FONTE: WATSON, 2020

ESCALA LATINO-AMERICANA
PUERTO MADERO - BUENOS AIRES

FIGURA 07: Puerto Madero por volta de 1910. / FONTE: OLDS, 2013[10]

A relação entre Buenos Aires e as águas datam de um período muito anterior ao surgimento do *Puerto Madero*. As problemáticas portuárias e entraves produtivos relacionados com o comércio marítimo acompanham a cidade desde a sua origem. Assim como ocorreu na Inglaterra, os portos argentinos também precisaram passar por alterações, como forma de suprir o desenvolvimento das embarcações (Figura 7). Um exemplo desse desenvolvimento foi quando em 1857 foram construídas a Aduana Nova de Taylor e a estação férrea, o que representou definitivamente a centralidade da cidade argentina (GIACOMET, 2008).

Para além disto, o Puerto Madero, assim como afirma Vieira (2011) nasceu já obsoleto, ao não atender às necessidades impostas pelo aumento do comércio marítimo e dos navios logo após a sua criação. Houve então o **surgimento de novos portos, com um maior contingente capaz de amparar as embarcações modernas**, a exemplo do Puerto Nuevo e também novas infraestruturas de lazer, como foi o caso da Costanera Sur.

> “Contudo, não tanto por imprevisões ou interesses duvidosos e obscuros, mas porque foi afetado pela revolução dos transportes marítimos que converteu em obsoletos a maioria dos portos do mundo, o certo é que apenas duas décadas após haver sido criado, Puerto Madero já não era capaz de absorver o comércio que por ali passava. (LIERNUR, 2004)

A expansão econômica entretanto trouxe consigo um malefício que foi a poluição das águas, o que prejudicava o aproveitamento das bordas do rio como local de recreação. Essa questão, somada ao autoritarismo e controle dos governos militares, acabou prejudicando a dinâmica social que essas áreas conseguiam manter.

Assim, no começo dos anos 80, o desprezo pelas funções portuárias, a deterioração e o abandono das instalações da região resultou no afastamento da maioria da população da cidade (LIERNUR, 2004).

Contudo, alguns grupos de urbanistas e empresários ainda viam no local um grande potencial, dado a sua relação com o restante da cidade. E, foram justamente esses grupos que formaram, no final dos anos 80 e começo dos anos 90, o Concurso Nacional das Ideias, com o objetivo de transformar essa área em um projeto de requalificação integrado (figura 8). Dentre os objetivos do Master Plan estão a **redefinição dos usos, das volumetrias, reaver as circulações, dando especial valor às áreas livres e aos espaços públicos** (ABASCAL & BILBAO, 2018).

> “O Plano orientou diretrizes gerais para desenvolvimento futuro, definiu a faixa edificável paralela aos diques, reconvertendo e preservando os antigos galpões portuários de tijolos, no setor oeste. O setor leste, bordeando os diques, contaria com edifícios corporativos e comerciais com altura limitada, adequados para que a nova orla pudesse atrair usuários ao espaço público (ABASCAL & BILBAO, 2018).

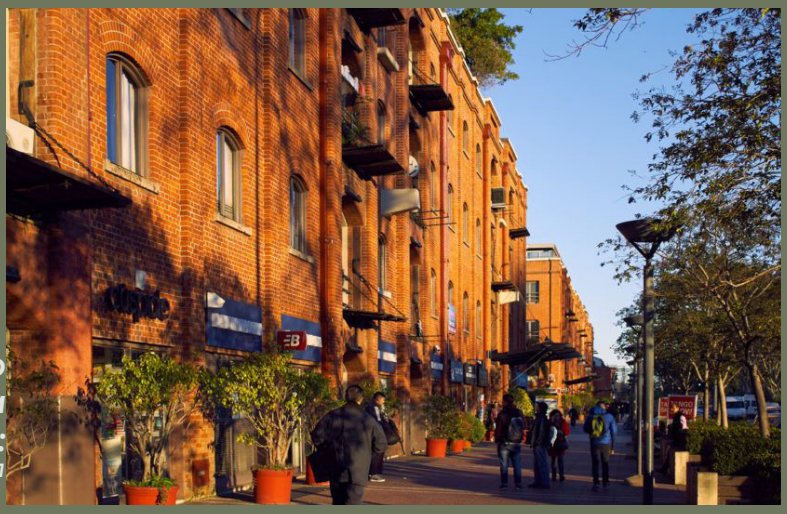


FIGURA 08: Imagem do Puerto Madero após a requalificação. / FONTE: PEREIRA, 2020[11]

8 *Disponível em <https://alondoninheritance.com/london-history/london-docklands-a-1976-strategic-plan/> Acesso em 18 de julho de 2022.*

9 *Disponível em: <https://www.ft.com/content/9d8a668a-5708-11ea-abe5-8e03987b7b20> Acesso em 18 de julho de 2022.*

10 *Disponível em <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Puerto_Madero_Elevadores_de_Granos_%28Olds%29.jpg> Acesso em 19 de julho de 2022.*

11 *Disponível em <https://aguiarbuenosaires.com/arquitetura-de-puerto-madero/> Acesso em 19 de julho de 2022.*

ESCALA BRASILEIRA
ABC PAULISTA

FIGURA 09: Indústrias Matarazzo em São Caetano do Sul. / FONTE: NASCIMENTO, 2012[13]

Diferentemente dos dois casos acima apresentados, as indústrias existentes no ABC paulista não estiveram diretamente associadas ao comércio marítimo e aos portos. Assim, o seu surgimento e também a sua derrocada tiveram outros fatores e motivações, que são de grande importância também para o entendimento do recorte espacial analisado neste estudo. Contudo, antes de falar propriamente das indústrias, se faz necessário localizar territorialmente essa região e a sua relação com o estado paulista.

A sigla ABC paulista - "grande ABC", "ABCD paulista" - somente foi utilizada para denominar o agrupamento de sete municípios localizados à sudeste da capital paulista, a partir dos anos 70. Até 1938, essa grande região compunha o município de São Bernardo, o qual sofreu uma mudança de nome, passando a denominar-se Santo André. Após esse período, essa região sofreu uma série de mudanças e desmembramentos até que, no ano de 1967, surgiram oficialmente as sete cidades hoje conhecidas como ABC paulista[12] (FERREIRA, 2015).

De acordo com Ferreira (2015), essa estratégia, apesar de refletir a **fragmentação política da época**, acabou trazendo alguns pontos positivos para os municípios, como a instalação de equipamentos públicos que antes eram restritos à sede municipal anterior. Ainda assim, a realidade do ABC paulista apresenta um caráter díspar, por um lado o desmembramento trouxe um excelente saldo para a produção industrial como um todo, contudo, por outro, assinala-se uma série de desigualdades entre as cidades, apontadas por diversos autores.

Contudo, como o presente trabalho é focado no caráter industrial e suas consequências, direciona-se os interesses para esse campo. A inserção industrial na região esteve ligada a duas condições: uma foi a crise de 1929 que trouxe a desvalorização do mercado agroexportador, principal fonte brasileira; a outra foi a 2ª Guerra Mundial que forçou os países a estreitar os laços dentro de suas fronteiras nacionais. No começo do século XX, a região contava ainda com pequenas indústrias (figura 9) destacando-se "Nas proximidades da estação ferroviária de São Caetano do Sul, instalaram-se indústrias de Porcelana e Química, ambos pertencentes ao grupo da família Matarazzo (figura 10)" (YAMAUCHI, 2020, p. 50).

FIGURA 10: Tecelagem Kowarick - 1920. / FONTE: FERREIRA, 2015.

A criação da linha férrea Santos-Jundiaí propiciou, principalmente para Santo André, a chegada de novas indústrias, o que, de acordo com Andrade (1979) representa a primeira fase da industrialização local. Consequentemente, houve o aumento da migração para o município e foram sendo criados novos bairros, o que promoveu o crescimento exponencial da cidade.

Além desse fator, houve também o incentivo governamental para a implantação das indústrias, além dos investimentos das próprias empresas estrangeiras para a construção das plantas industriais (YAMAUCHI, 2020). Dessa forma, se estrutura, segundo Andrade (1979) a segunda fase industrial regional, com a implantação principalmente das montadoras de veículos na Via Anchieta (FERREIRA, 2015).

> "Ao mesmo tempo em que o crescimento econômico enriquecia as cidades do Grande ABC, os problemas sociais também se avolumavam. Com um crescimento urbano descontrolado, aliado a uma ativa especulação imobiliária, a região viu parte de sua área ocupada por favelas e loteamentos irregulares, os que invadiram inclusive sua área de mananciais [...] A poluição dos recursos hídricos, do ar e dos solos, contribui para a queda da qualidade de vida, assim como as históricas enchentes, que nos meses de verão afetam algumas cidades da região (FERREIRA, 2015, p. 6).

Mesmo passando por um período de grande crescimento, o "Milagre Econômico Brasileiro" (1958-1973), o país vivia em contraste, e ainda com o sucesso econômico, existiam no país elevados níveis de desigualdade social. As indústrias do ABC ainda sofreram mudanças decorrentes de questões tanto a nível mundial (Segunda Guerra Mundial), quanto nacional (Ditadura Militar). Já em 1990, uma série de fatores promoveram a reestruturação das empresas do ABC: "[...] o aumento dos salários e do preço dos poucos terrenos livres existentes, problemas de mobilidade urbana que atrapalha na logística das empresas e circulação de pessoas, insumos e produtos." (YAMAUCHI, 2020, p. 64)

> “Consolidado como um dos principais polos industriais do Estado, principalmente do setor automotivo, o Grande ABC vem assistindo à evasão ou encerramento de grandes empresas nas últimas décadas, entre elas: Nordon Indústrias Metalúrgicas, em Santo André, na década de 1990; Indústrias Matarazzo, de São Caetano, que fecharam em 1987; Porcelanas Schimidt, em Mauá, em 2012; Federal Mogul, de Diadema, em 2015; metalúrgica Mardell de Ribeirão Pires, em 2016; a Crioserv, especializada em manutenção industrial em Rio Grande da Serra, em 2018; e, o exemplo mais recente, a fábrica de caminhões da Ford de São Bernardo, em 2019 (FERRAZ, 2021[14])

De acordo com a dissertação de Yamauchi (2020), existem 308 depósitos e fábricas não utilizadas, espaços que ocupam desde 5.000 m² até 1.000.000 m². Ainda de acordo com a autora, a cidade que abriga a maior porção dessas áreas industriais ociosas é São Bernardo (41,2%). Ressalta-se que, apesar de os espaços serem de propriedade privada, eles resultam em uma grande problemática pública, não somente pela falta de atividade produtiva ou pela inadimplência tributária, mas pela formação de vazios urbanos, que acima de tudo são um impedimento à vivência social (FERRAZ, 2021).

Diferentemente dos casos londrino e argentino, **a situação brasileira não apresentou um plano de requalificação direcionado para essa situação**, o que se encontra no ABC, **são lotes abandonados reaproveitados principalmente por investimentos privados**.

“São centenas de casos assim ocorridos no município de Santo André, que assistiu nos anos 2010 um “boom” imobiliário, causado pela abundante oferta de áreas industriais desativadas, que estão dando lugar a novos empreendimentos imobiliários [figuras 11 e 12].” (FERREIRA, 2015, p. 28). Além desse fator, houve também o incentivo governamental para a implantação das indústrias, além dos investimentos das próprias empresas estrangeiras para a construção das plantas industriais (YAMAUCHI, 2020). Dessa forma, se estrutura, segundo Andrade (1979) a segunda fase industrial regional, com a implantação principalmente das montadoras de veículos na Via Anchieta (FERREIRA, 2015).

FIGURA 11: Antiga CBC (fábrica de munições). / FONTE: FERREIRA, 2015.

FIGURA 12: Atual UNIABC (universidade privada)./ FONTE: FERREIRA, 2015.

Apesar das diferenças, os exemplos apresentados suscitam discussões que acabam levando a um mesmo ponto. Como foi abordado durante este capítulo, os vazios industriais possuem questões particulares e que demandam uma atenção ainda maior, quando comparados a outros tipos de vazios encontrados na cidade. Primeiramente, porque esses vazios são constituídos, na sua grande maioria das vezes, por lotes de grandes dimensões, o que consequentemente aumenta as proporções das quadras.

Logo, um projeto de intervenção para esse local não deve ser associado somente às questões arquitetônicas, devendo também abraçar o viés urbanístico - e também por esse motivo é que se escolheu tratar dessa relação no Capítulo 2. Desta forma, a necessidade de estudar de maneira conjunta essas duas temáticas irá se sustentar nas seguintes problemáticas:

- Um lote com grandes dimensões restringe quais os tipos de edificações que podem ser inseridas neste local, dada a finalidade de preencher todo esse espaço, assim, há a diminuição da diversidade construtiva e potencialmente também de usos;

- Quadras de grandes dimensões, com poucas edificações e assim com um número menor de acessos resultam também na diminuição na circulação de pessoas, o que prejudica a vida urbana como um todo,

- Problemática essa que acaba sendo potencializada pela falta de espaços públicos, seja de circulação, seja de convivência, uma vez que as áreas industriais carecem primordialmente de usos sociais.

Embora surjam como problemática, **os vazios industriais podem se desenvolver como um excelente meio de transformação**. E é justamente nisso que se baseia esse trabalho: na apropriação desses espaços vazios e inserir neles **estratégias de revitalização e novos usos**, mostrando como isso pode transformar o cenário da cidade Todavia, para isso, é imprescindível, de acordo com Carvalho (2016), entender esses espaços também enquanto preexistências urbanas para assim compor uma intervenção melhor direcionada e assim requalificá-los e torná-los verdadeiramente parte da cidade - como será abordado no Capítulo 3.

---

12 *Santo André, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema.*

13 *Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/irfm-sao-caetano-do-sul/> Acesso em 26 de julho de 2022.*

14 *Disponível em <https://www.dgabc.com.br/Noticia/3678403/grande-abc-abriga-hoje-mais-de-300-galpoes-ociosos> Acesso em 26 de julho de 2022.*

2

ARTICULAÇÕES
ARQUITETO-URBANÍSTICAS

Como foi explanado no capítulo anterior, os vazios urbanos se caracterizam como espaços onde não são explorados os potenciais de uso, seja na forma de imóveis não utilizados, seja pela associação de áreas vazias. Eles podem ser tidos como espécies de **lacunas socioespaciais**, ou seja, são espaços que interpõem-se na malha da cidade sem estabelecer comunicação com o espaço urbano

Todavia, antes de partir para a solução que será dada aos vazios urbanos no caso deste trabalho - a qual será apontada no capítulo 3 - é importante reunir um arcabouço de estratégias que envolva um dos grandes trunfos do planejamento urbano, a **articulação entre os espaços** (Quadro 2). Com isso, apresentar-se-á estratégias, seja a nível arquitetônico (construído), seja a nível urbanístico (não construído), salientando-se, por fim, a importância de se compor projetos inter-relacionados.

TIPOS DE ARTICULAÇÃO	
ARQUITETÔNICA	**URBANÍSTICA**
Criação de fachadas ativas	Conversão de recuos e áreas privadas em espaços públicos
Permeabilidade visual	Acessibilidade[15]
Estratégias mais sutis de separação com o espaço público	Viabilização de mobilidade ativa
Diversidade de usos	Desestímulo à formação de regiões monofuncionais
Formas urbanas que atrelam o aproveitamento construtivo com os espaços de socialização públicos, etc	Dispersão da centralidade urbana, etc

QUADRO 02: Tipos de articulações. / FONTE: Elaborado pelo autor

15 *A acessibilidade aqui é entendida tanto através dos elementos relativos a livre circulação de pessoas que apresentam mobilidade reduzida, ou que possuem alguma deficiência, como calçadas niveladas que possuam rampas de acesso e pisos táteis; mas, para além disso, também compreende aspectos mais gerais que influenciam na circulação das pessoas, como a composição de áreas sombreadas.*

Dessa forma, a inter-relação pode ser resumida por meio da **harmonia e interdependência entre os usos dos espaços urbanos.** Através de tipologias diversificadas, é possível estabelecer uma comunicação homogênea e harmônica, onde nenhuma tipologia se sobressai à outra. Como consequência, há **a melhor circulação dentre as quadras, reflexo da harmonia entre espaços privados e públicos, entre o arquitetônico e o urbanístico, entre o construído e o não construído.**

A articulação tem como objetivo relacionar os espaços entre si por meio de estratégias arquitetônicas, e também lançar mão da conexão entre os usos propostos também por meio de táticas urbanísticas, o que reverbera na vivência da população nesses espaços. "É nesse sentido que apostamos na construção de interfaces que têm como objetivo justamente a **articulação** e o **diálogo** entre as pessoas visando a construção, contínua, de demandas coletivas." (ARRUDA, 2020).

É portanto imprescindível garantir um nível de diversidade para assim estimular a circulação das pessoas e por consequência trazer a noção de segurança para os espaços (JACOBS, 2011). De acordo com a autora Jacobs (2011), a partir da diversidade de usos de um ambiente é que nascem as **múltiplas vivências** e formas de utilizar os espaços. Além desses pontos, é também necessário garantir uma boa relação com a cidade, como forma de estabelecer essa **ponte entre o público e o privado**, entre o não construído e o construído.

> "Uma característica comum da vida no espaço da cidade é a versatilidade e a complexidade das atividades, com muito mais **sobreposições e mudanças frequentes entre caminhada intencional, parada, descanso, permanência e bate-papo**. Aleatoriamente e sem planejamento, ações espontâneas constituem parte daquilo que torna a movimentação e a permanência no espaço da cidade tão fascinantes (GEHL, 2013, p.20)

Tendo em vista o aspecto monofuncional identificado nos capítulos anteriores, principalmente quanto aos desenhos modernistas de cidade, a exemplo dos distritos industriais tradicionais, faz-se necessário pensar em formas mais articuladas de construção. E, para tanto, foi percebido que não é possível criar uma rede articulada por meio de estratégias pontuais, pois é a partir da **mescla da arquitetura e do urbanismo que a articulação nasce**.

Assim, preteriu-se por duas conceituações que envolvem, por um lado, a escala arquitetônica (considerada no trabalho como as estratégias voltadas ao espaço construído), e por outro, a escala urbanística (considerada no trabalho como as estratégias voltadas aos espaços não construídos), mas que, ao mesmo tempo, componham estratégias de unificação entre ambas as escalas.

EDIFÍCIO HIBRIDO

O espaço construído é a materialização das discussões do campo da arquitetura e do urbanismo em uma forma física. Foi abordado no período passado, que apesar das melhorias trazidas com o modernismo, o modelo de cidade moderna foi acompanhado por um sistema fragmentado e monofuncional que resultou em construções isoladas no meio urbano, logo, uma grande problemática para a vida na cidade. Entretanto, será apresentado neste capítulo por meio do **Edifício Híbrido**, uma tipologia arquitetônica que, no cerne do seu conceito, carrega a diversidade de usos e a integração com os espaços públicos.

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

O espaço não construído pode ganhar formas variadas, sendo elas benéficas ou não à vida na cidade. No capítulo passado, enfatizou-se uma determinada apresentação desta tipologia, os vazios urbanos, que apresentam-se como uma lacuna para o espaço - a nível de desenho urbano - mas também para a sociedade, pois prejudicam a circulação e permanência das pessoas e sua apropriação para com o espaço público. Contudo, ressalta-se neste capítulo uma outra categoria, que, ao contrário do anterior, é um ganho para a vida na cidade, que são os Espaços Livres, que abraçam benefícios sociais, ambientais de infraestrutura, dentre outros, e ainda como eles podem articular-se entre si formando um **Sistema de Espaços Livres**.

Portanto, apesar da metodologia desenvolvida neste trabalho não prever a criação de um projeto arquitetônico em si, utilizar-se-ão dos conceitos inerentes a esta tipologia construtiva para o desenvolvimento dos princípios e estratégias apresentados mais à frente. Pois entende-se que através de uma arquitetura que tenha um programa e um modelo construtivo articulado com o sistema de espaços livres, é possível criar uma cidade integrada e inter-relacionada garantindo assim a promoção da vida urbana.

2.1 ESCALA DO CONSTRUÍDO
EDIFÍCIO HÍBRIDO

“ Significado de Híbrido

adjetivo

[Genética] Que foi alvo do cruzamento entre espécies, raças, variedades ou gêneros distintos, sendo seu descendente (no caso de um animal) geralmente infértil.

[Por Extensão] Que possui progenitores cujos genótipos, composição genética, são diferentes; mestiço: indivíduo híbrido.

[Linguística] Que se forma a partir da junção de palavras pertencentes a outras línguas: vocábulo híbrido.

[Figurado] Caracterizado por ser composto por elementos diferentes: gênero de dança híbrido. (Dicio[16])

FIGURA 13: Ligre, um ser híbrido, junção de um tigre com um leão. FONTE: SAVERS, 2021[17]

De Aristóteles a Mendel, o conceito do "híbrido" foi se desenvolvendo e tomando forma, e hoje pode ser resumido como o resultado do cruzamento de diferentes espécies (Figura 13) que tendem a gerar seres com características mistas. Logo, um ser híbrido nasce da junção de duas partes diferentes e gera uma terceira formação com **características comuns às partes predecessoras, mas também com novas características resultantes dessa mescla genética.**

Entretanto, o vocábulo não se deteve somente ao campo da biologia e ganhou outras áreas, sejam elas sociais, linguísticas, etc, mas sempre com esse mesmo viés de classificação da junção por múltiplos elementos. O "híbrido", por conseguinte, também chegou ao campo da arquitetura, que, apesar de se posicionar um tanto quanto longe da área de análise inicial (a biológica), se apropriou do termo para compor um elemento de bastante importância para o ramo: o do **edifício híbrido.**

Sendo assim, o que antes fora associado aos diferentes genes, na arquitetura, se relaciona agora às funções, programas distintos que quando atravessados geram uma única estrutura: a do edifício (ou complexo) híbrido (FENTON, 1985). Antes de chegar no edifício híbrido de fato, outros experimentos foram realizados nesse campo e que, de uma forma ou de outra, resultaram em edifícios com funções variadas, chamadas de **"uso misto"** ou "multifuncionais".

Uma bem comum no cenário brasileiro, são aquelas edificações que comportam um comércio ou oficina no pavimento térreo com habitação acima (Figura 14). "A estratégia mais frequente era a do edifício de "uso misto", ou seja, da dualidade de funções num único edifício." (CUNHA, 2013, p. 28).

FIGURA 14: Edifício de uso misto tradicional./ EVANS, 2014.[18]

16 *Disponível em <https://www.dicio.com.br/hibrido/> Acesso em 15 de abril de 2022.*

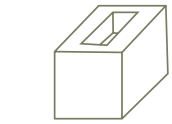
17 *Disponível em <https://greensavers.sapo.pt/nao-e-um-leao-nem-um-tigre-e-um-ligre/> Acesso em 15 de abril de 2022.*

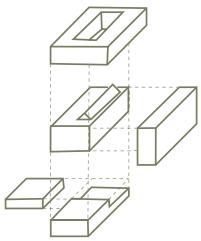
O conceito do edifício híbrido[19], de fato, só ganha maior destaque nas produções entre o final do século XIX e começo do século XX. Foi nesse recorte temporal que, segundo o autor, surgiram os primeiros edifícios híbridos, que buscavam a **revitalização de áreas mal ocupadas** das cidades norte-americanas e a transformação do uso do solo em algo mais rentável (FENTON, 1985).

> O edifício híbrido surge aqui como a resposta às pressões metropolitanas pelo aumento do valor do solo, densidade edificada e populacional e limitações da trama urbana, pelo que a sua definição aplicada à arquitectura apenas se desponta em contextos urbanos (NEVES, 2012, p. 21).

TIPOS DE HIBRIDOS

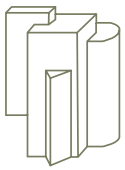
HÍBRIDO NO TECIDO

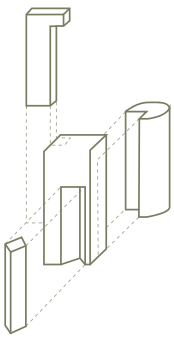




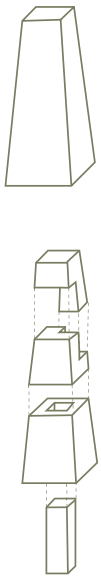
Essa tipologia de edificação opta pela **construção uniforme**, há com isso a regularidade tanto da fachada, como da volumetria como um todo. Ela é resultado de uma adaptação do edifício ao tecido urbano em que ele está inserido e seus condicionantes. A estratégia tem como finalidade inserir-se no local sem expressar externamente a sua complexidade de programas e usos internos.

HÍBRIDO POR ENXERTO





Em total contraponto ao modelo construtivo anterior, a presente tipologia apresenta tanto por meio das fachadas, quanto através da volumetria os seus usos internos. Tal estratégia resulta em um edifício de **construção disforme** e de grande expressão formal.

HÍBRIDO MONOLÍTICO	
	Os híbridos monolíticos foram resultados, na época, da industrialização e avanços construtivos que permitiram organizar as funções verticalmente sem alterar o volume principal. Isso traz como resultado um **único volume mas com grande versatilidade e usos.**

QUADRO 03: Tipologias de edifícios híbridos./ FONTE: FENTON, 1985; Yuri Augusto Silva, 2022.

A classificação apresentada acima foi estruturada com base nos estudos feitos por Fenton (1985). E, apesar de ser um tanto sintética, serve para entender os **apontamentos da época** enquanto período de formação inicial dos pensamentos acerca do Edifício Híbrido. Como forma de ampliar o universo de discussões e apresentar outra forma de classificação, serão apresentados no quadro a seguir (Quadro 4) os tipos de Edifícios Híbridos de acordo com a Dissertação de Azeredo (2016).

18 *Disponível em <https://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2014/05/18/interna_noticias,48068/predios-que-combinam-moradia-lazer-estudo-e-trabalho-voltam-a-cena-e.shtml> Acesso em 15 de abril de 2022.*

19 *A distinção encontrada entre o uso misto e o híbrido é a escala de impacto que um edifício apresenta ao meio urbano, ou seja, quanto maior a relação entre um edifício e o seu entorno, mais ele se aproxima ao conceito híbrido. Em contrapartida, quanto mais um edifício se fecha em si mesmo e nos seus usos particulares, maior a probabilidade dele ser classificado como um edifício de uso misto ou multifuncional.*

CLASSIFICAÇÃO DOS EDIFÍCIOS HÍBRIDOS

TORRES DE PEQUENA ALTURA

Edifício Schiller - Chicago, 1982.

Podem ser considerados como parte das primeiras experimentações do processo de hibridização dos edifícios, compostos por obras de menor porte, onde cada metro quadrado de usos deve ser extremamente pensado para compor estrategicamente o espaço do projeto. Sendo um reduto de programas abundantes e por não exigir de massivos capitais, essa tipologia é, ainda hoje, um modelo promissor principalmente para as pequenas e médias empresas da construção.

CAIXAS

Jockey Clube - Rio de Janeiro, 1956.

Já essa tipologia apresenta um formato e problema diferente pois, como a ela é destinada uma maior fatia da quadra, há a questão de como resolver e o que alocar nos miolos da quadra. Entretanto, há também uma vantagem desta tipologia, principalmente, quando comparada a alguns modelos de torre, é que no Edifício tipo caixa há a possibilidade de se inserir múltiplos pontos de acesso, garantindo uma melhor integração com o meio externo. Geralmente, uma fórmula seguida em alguns dos seus exemplares é: instalação de lojas nas fachadas junto aos passeios; nos pavimentos acima, fica a possibilidade (inclusive estruturalmente falando) de alocar quartos de hotel ou escritório; e no miolo pode ser inserido um programa especial como auditórios ou centros de convenções.

BARRAS

L'Illa Diagonal - Barcelona, 1993.

O projeto de edificações em barras já está há algum tempo no imaginário arquitetônico, seja atrelado às construções dos projetos utópicos de Le Corbusier, seja relacionado aos grandes conjuntos habitacionais, tal qual o Pedregulho, de Reidy. Nos exemplos de construções híbridas desta tipologia mais recentes há uma certa mudança de como se estruturar o projeto. A organização de usos para este tipo de edificação pode acompanhar duas formas, ou pela estratificação vertical de usos ou pela interposição no bloco ao longo do seu comprimento. Já nos edifícios de maior porte existe ainda outra questão, que é a maior relação da edificação com o seu entorno do que com outras partes do próprio edifício, dado a maior face de contato com o espaço público.

TORRES MONOFUNCIONAIS ASSOCIADAS A BASE DE PROGRAMA ESPECIAL

Auditório: Jaguaribe - Porto Alegre, 1960.

Comercial: Copan - São Paulo, 1950.

É necessário dar uma maior atenção a essa tipologia pois a sua diferenciação é melhor apresentada não necessariamente a composição formal ou volumétrica, mas sim como se dá a interposição dos usos de seu programa. Sabe-se que esta tipologia pode constituir boa parte do tecido das zonas centrais, que possuem um comércio de rua ativo. Apesar da mistura de usos não ser o maior forte no caso desses edifícios, por geralmente ser composto somente por diversos pavimentos de apartamentos ou escritórios sobre um térreo comercial, alguns casos merecem destaques seja pela relevância histórica, pela qualidade da solução ou mesmo por alguma particularidade do projeto. O trabalho prezou-se por enfatizar duas formas dessa tipologia: Base-auditório e Base comercial ou institucional.

PEQUENOS CONJUNTOS

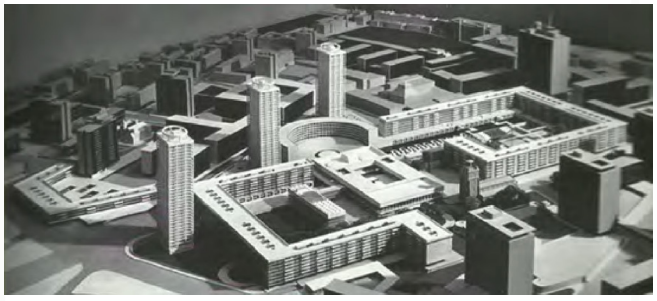
C. Pouca Altura: Sede JBNY, Hangzhou, 2014.

C. Grande altura: Federal Center - Chicago, 1959.

Conjuntos de Pouca Altura: Eles nascem da necessidade de se articular volumes construídos tanto entre si quanto com as quadras vizinhas. Para tanto, precisam ser composições permeáveis e que garantam essa integração. As fachadas, nesse caso, são múltiplas e não há uma forma única de apresentação, há casos em que os quarteirões são bem definidos junto às calçadas, já outros que se apresentam de maneira mais irregular. Em muitos deles se faz presente espaços públicos como forma de conectar as formas construídas dos edifícios. Além disso, para caracterizar-se de pouca altura é necessário também que o edifício não ultrapasse 15 pavimentos a fim de não causar tanto impacto visual.

Conjuntos de Grande Altura: Possuem estratégias semelhantes aos de Pouca Altura, como a forma de implantação e integração de usos. Contudo, eles costumam ser instalados em áreas mais valorizadas das grandes cidades. Ademais, devido ao seu maior aporte de usos e consequentemente ao aumento da densidade é necessário uma maior responsabilidade em relação à organização dos fluxos do entorno.

GRANDES CONJUNTOS



Complexo Barbican, Londres, 1982.

Por fim, os grandes conjuntos são caracterizados justamente pelo seu poder de ação e sua escala de implantação. Eles têm o poder de alterar significativamente a malha urbana e assim reconfigurar circulações e também definir os limites entre o espaço público e o espaço privado.

QUADRO 04: Classificação dos edifícios híbridos. / FONTE: AZEREDO, 2016; Yuri Augusto Silva, 2022.

DENSIDADE URBANA: COMO MELHOR APROVEITAR O SOLO DA CIDADE SEM SUPERLOTAR.

A produção das cidades, baseadas no modelo modernista, compôs cenários onde as habitações ficavam distantes dos centros urbanos e portanto não integradas a outras tipologias de usos, como serviços e comércios, o que vai de encontro às prerrogativas do Edifício Híbrido. Essa lógica produtiva, levou a problemáticas que influenciaram tanto na **vivência urbana**, como foi comentado no capítulo 1, mas também resultou em uma **ocupação de solo disforme, fragmentada e com baixos índices de densidade urbana.**

> "Essa discrepância está diretamente relacionada a políticas urbanas que induziram a concentração de investimentos e atividades econômicas nessas áreas em detrimento de uma política de desconcentração e desenvolvimento integrado. O resultado é um espaço urbano monofuncional, ineficiente e marcado pelo congestionamento e gestão dos serviços públicos e infra-estrutura (ACIOLY & DAVIDSON, 1998, p. 24).

A falta de densidade urbana, resultado do **descompasso produtivo da cidade moderna**, torna os movimentos populacionais feitos, no dia a dia, bem mais acelerados como forma de liquidar as grandes distâncias. Dentro disso, podem ser pontuados os longos deslocamentos no trajeto de casa até o trabalho, os extensos engarrafamentos de trânsito e, consequentemente, um elevado consumo de energia e de combustível. "Os resultados em termos de densidade urbana devem ser economicamente eficientes, devem reforçar o desenvolvimento humano sustentável e serem também culturalmente aceitáveis." (ACIOLY & DAVIDSON, 1998, p. 44).

É fato que uma área de grande densidade urbana garante o melhor direcionamento dos investimentos públicos, tais como infraestrutura, transporte, além do evidente aproveitamento do solo urbano. Na figura 15, é possível identificar claramente a diferenciação entre uma área dispersa e fragmentada e outra compacta e inter-relacionada. Contudo, é importante também pontuar as problemáticas que podem acompanhar assentamentos onde os níveis de densidade sobrecarregam o sistema local. Afinal, com a alta taxa de densidade, pode ser gerado um ambiente de superpopulação, inadequado ao desenvolvimento humano (ACIOLY & DAVIDSON, 1998).

É preciso, como forma de sanar tais problemas, enfatizar a gestão apropriada das densidades urbanas e do uso do solo, pois é a partir delas que se determinará o grau de sustentabilidade do meio ambiente urbano (ACIOLY & DAVIDSON, 1998). Soma-se a essas discussões, o conceito de **cidade compacta**, que seria o resultado de um modelo de urbanização que juntasse **uma densidade populacional/construtiva condizente com a área ocupada a uma boa diversidade de usos.** Tais fatores influenciam diretamente em como a população vivencia o espaço urbano à sua volta, minimizando as problemáticas apontadas.

> *[...] a cidade compacta, com altas densidades, concentração de pessoas e atividades e pluralidade no uso e ocupação do solo com um relacionamento equilibrado entre o domínio público e privado, virá a recuperar a urbanidade e ajudar a fortalecer o processo de renovação e recuperação do centro da cidade (ACCIOLY & DAVIDSON, 1998, p. 48).*

FIGURA 15: Imagem aérea da região metropolitana de Portland, EUA.
FONTE: SETTE, 2021.[20]

A Importância da articulação de usos sob a ótica da vivência urbana.

Para tanto, entende-se que a implantação do edifício híbrido serviria tanto para garantir **o bom aproveitamento do solo urbano** e assim melhor definir a densidade da área, quanto para trazer os benefícios atrelados à **diversificação de usos no local**. Contudo, é importante, antes de tudo, desvincular a imagem do edifício híbrido articulado com o ambiente urbano dos edifícios multifuncionais como um todo. Cardoso & Vieira (2020) apontam que edificações multifuncionais que agem como organismos independentes e se fecham em si mesmas, a exemplo de shopping centers e hipermercados, são responsáveis pela geração da **segregação urbana.**

Por outro lado, no caso dos edifícios híbridos, deve-se pensar não somente nas funções internas e como elas se relacionam entre si, mas também como ele irá **se relacionar com o ambiente da cidade** (CARDOSO & VIEIRA, 2020). Logo, o meio de diferenciação dos edifícios híbridos é justamente o que demonstra a sua importância frente ao contexto urbano, principalmente quando comparados aos edifícios multifuncionais.

> “O contributo destes organismos arquitectónicos para com a sociedade vai mais além das exigências das condições habitacionais básicas ou de equipamentos. Este demanda também uma presença espacial que, não só determine as actividades necessárias ao seu funcionamento, como sirva de **elo de comunicação com a cidade e comunidades envolventes** (NEVES, 2012, p. 17).

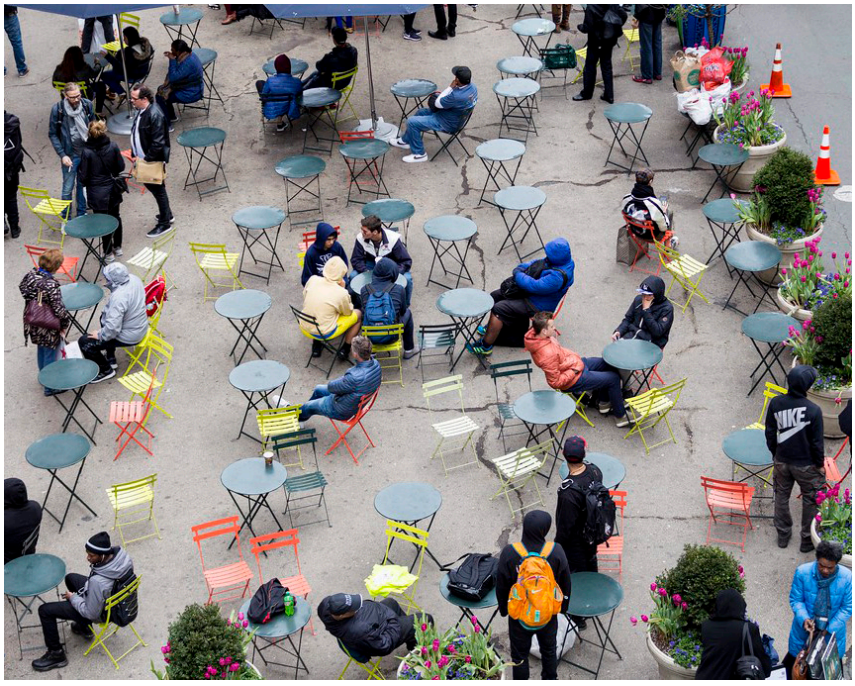


FIGURA 16: Vivência urbana através da apropriação dos espaços públicos. / FONTE: AZEREDO, 2016; Yuri Augusto Silva, 2022.[21]

É importante que durante a concepção do projeto do edifício híbrido seja feito o estudo aprofundado da área a fim de **integrar serviços e usos que sejam condizentes com o entorno impactado.** Afinal, o intuito da implantação de um projeto desse perfil é justamente incentivar a sua utilização e assim promover a **ativação da vivência urbana.** Com isso, é imprescindível que o edifício converse com o entorno e que assim possa ser gerado esse elo de **apropriação entre a população e os espaços da cidade** (Figura 16).

Uma das características inerentes ao edifício híbrido, responsável por integrar a construção ao espaço urbano, é o da **permeabilidade**. Para tanto, é importante que as funções públicas e privadas estejam presentes em uma rede que gerem um ritmo de uso constante que possibilite a utilização 24 horas por dia (CARDOSO & VIEIRA, 2020). "O contraste entre o espaço público e privado, numa mesma estrutura, faz com que o híbrido seja um **edifício permeável**, no sentido em que o espaço privado é quase invadido pelo espaço público, visto que os dois se cruzam." (CUNHA, 2013, p. 28).

Como forma de abraçar essas duas finalidades de uso e de horário, é que nasce o estudo de programas que possibilitem tempos distintos de **permanência no edifício** e assim insiram **novas perspectivas de uso**. Algo que pode se associar tanto à população já existente no entorno, como também à perspectiva da chegada de novos grupos sociais (NEVES, 2012). Inclui-se assim a importância de projetos que agreguem o uso residencial dentro do seu programa, um ganho que suplanta o projeto arquitetônico e influencia no espaço urbano e nas novas relações sociais instauradas.

> "A inclusão na cidade destes programas, com tempos distintos de permanência, promove a **troca de experiências, a convivência ou a facilidade de integração dos residentes na comunidade local.** Neste sentido, a seleção, disposição e configuração dos programas requer um estudo das expectativas sócio-funcionais e espaciais que os diversos programas divergentes, que estes edifícios podem agrupar, impõem aos seus utilizadores (NEVES, 2012, p.1).

Rememora-se, neste ponto, um dos aspectos trazidos no começo deste capítulo e imprescindível para o bom funcionamento do edifício híbrido dentro da perspectiva social: o da **diversidade de usos.** Afinal, a articulação dos espaços parte também da relação entre os usos escolhidos para compor o programa do edifício. Ou seja, através da mistura de usos residenciais, comerciais e de serviços é possível estimular a presença das pessoas nos espaços públicos, gerando a sensação de comunidade perdida com o tempo (JACOBS, 2011).

---

20 *Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/957822/o-ideal-da-cidade-compacta-ainda-faz-sentido> Acesso em 20 de abril de 2022*

21 *Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/07/espacos-publicos-10-principios-para-conectar-pessoas-e-rua> Acesso em 20 de abril de 2022*

CARACTERÍSTICAS INERENTES DO EDIFÍCIO HÍBRIDO	
CARACTERÍSTICA	**DESCRIÇÃO**
Personalidade	Entidade multifacetada que se pode adaptar à diversidade característica do contexto urbano. Capacidade de se ajustar aos novos modos de vida ao nível tecnológico, de mobilidade, interatividade, entre outros. Característica marcante que permite distinguir o edifício.
Sociabilidade	Permitem a interação entre a esfera pública e privada. Integra espaços propícios ao convívio, atividades culturais ou sociais.
Forma	A forma pode ou não seguir a função. Pode caracterizar-se como o contentor de programas distintos mas interligados e interrelacionados. A expressão exterior deste contentor pode apresentar a "marca distinta" do arquiteto criador, podendo ser explícita, implícita, segregada por volumes interligados de diferentes modos, entre outras.
Tipologia	Considera-se como uma entidade "anti-tipológica" no sentido em que não obedece a categorias únicas. Pode pertencer a mais do que uma categoria e gerar novas tipologias edificatórias.
Programa	Interação entre programas distintos e complexos. Flexibilidade programática, estímulos de convivência, complexidade espaço-funcional, horários de funcionamento intensos.
Escala, densidade e inserção no tecido urbano	A escala e densidade de ocupação do solo dependem das exigências funcionais, programáticas e limitações territoriais. Soluções urbanas que, podem intervir no desenho da cidade, resolver entraves e aumentar a sua permeabilidade. Prevalecem em situações de elevada densidade urbana envolvente.

QUADRO 05: Características inerentes do Edifício Híbrido. / FONTE: NEVES, 2012; Yuri Augusto Silva, 2022

Frente a isso, o edifício híbrido surge também como forma de aumentar a densidade do solo urbano e otimizar os percursos realizados. Ou seja, ele também é uma estratégia que **culmina na formação da cidade compacta em uma escala arquitetônica, mas que, essencialmente, influencia no direcionamento urbano, por meio da sua articulação construtiva.** "O edifício híbrido propicia uma nova leitura da cidade, um novo tipo de percepção do espaço e, portanto, uma identidade representativa que combina uso do solo, densidade e mobilidade urbana." (CARDOSO E VIEIRA, 2020, p. 2).

Como forma de ilustrar as interpretações feitas até então, será apresentado a seguir um exemplo referencial concreto que auxilia no entendimento de como as características conceituais de um Edifício Híbrido podem ser aplicadas na prática.

EDIFÍCIO HÍBRIDO | REFERÊNCIA PROJETUAL

Spielbudenplatz

Nome do projeto:
Spielbudenplatz - Plano Urbano

Localização:
St. Pauli, Hamburgo - Alemanha

Ano:
2015

Escritório:
NL architects e BeL Sozietät für Architektur

FIGURA 17: Humanização do projeto. /
FONTE: PER & MOZAS, 2017.[22]

O projeto (figura 17), realizado em parceria dos dois escritórios citados, fez parte de um concurso de planejamento urbano, promovido pela iniciativa Esso Hauser no bairro de St. Pauli, o qual levou o primeiro lugar. O projeto em si toma uma quadra completa (figura 18) e que conta com aproximadamente 28 mil metros quadrados e que compreende uma grande **diversidade de usos.** O programa básico do projeto pode ser dividido em:

14.500m² - Usos comerciais, tais quais, hotéis, shopping, clubes, etc.

5.700m² - Uso residencial subsidiada, com ajuda governamental ou de organizações privadas;

3.000m² - Uso próprio de cooperativas livres da área da construção/arquitetura;

6.100m² - Uso residencial livre, sem ajuda governamental ou de organizações privadas.

Uma das principais soluções adotadas com o projeto foi a adaptação de formas diferenciadas em um mesmo espaço, que, apesar de contarem com características distintas, quando juntas, conseguem perpassar a sensação do todo que é o projeto, dinâmico, mas conciso. Uma utilização interessante que representa essa dinamicidade foi o aproveitamento das coberturas das edificações para uso coletivo da população (Figura 19). Outra característica marcante do projeto é a inserção de um grande número de portas (42 no total), por todo o nível térreo, o que garante múltiplos acessos por todos os lados, garantindo a **permeabilidade para com o espaço público.**

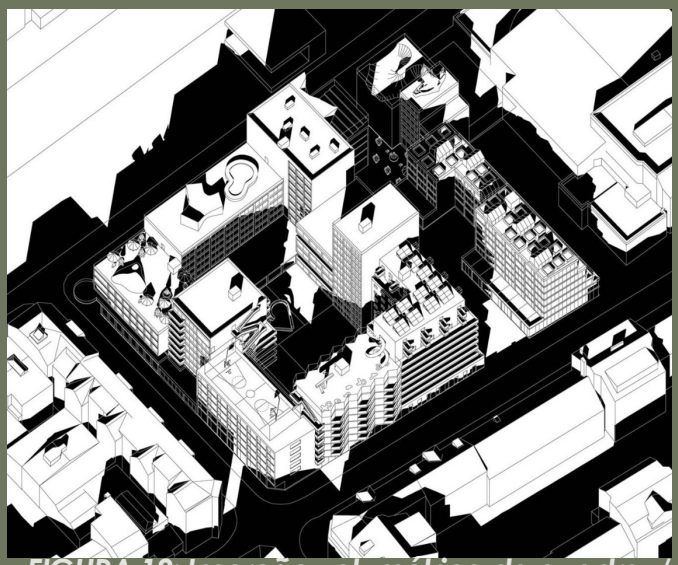


FIGURA 18: Inserção volumétrica da quadra. / FONTE: NLARCHITECTS, s/d.[23]

De acordo com as premissas lançadas no projeto, o número de portas determina o grau de mistura com domínio público, ou seja, quanto mais portas melhor é a **diversidade e maior o potencial de interação com a rua**, ou seja, melhor é o nível de **articulação urbana.** O projeto escolhido é portanto a transfiguração dos elementos conceituais intrínsecos a um Edifício Híbrido em um projeto real, ou seja, uma proposta que articula a diversidade de usos com o contexto urbano.

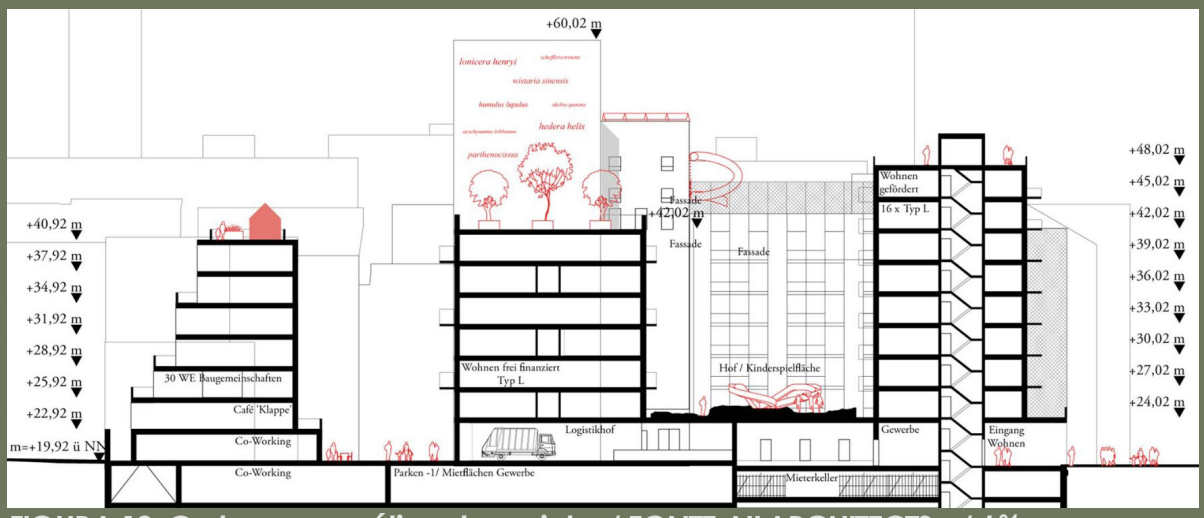


FIGURA 19: Corte esquemático do projeto. / FONTE: NLARCHITECTS, s/d.[24]

---

22 *Disponível em: <https://aplust.net/blog/del_edificio_h_ido_al_edificio_complejo1/> Acesso em 27 de abril de 2022.*

23 *Disponível em: <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/315/> Acesso em 27 de abril de 2022.*

24 *Disponível em: <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/315/> Acesso em 27 de abril de 2022.*

Em um cenário onde as distâncias são diminuídas, há a escolha da população por não utilizar veículos motorizados para realizar as suas atividades cotidianas. E, **ao percorrer a cidade, de maneira menos acelerada, a pé ou de bicicleta, é possível apreender melhor a multiplicidade social que o ambiente urbano fornece.** Afinal, é justamente isso que o edifício híbrido se propõe a realizar, um local de múltiplas atividades sobrepostas que possa abranger diferentes usuários em um sistema integrativo e conectado (ROGERS, 2001).

> “Sujeita-se assim, a novas relações com o sistema urbano onde se insere, funcionando como um elemento de transição, em que a própria arquitetura atua como ferramenta do urbanismo e o urbanismo intervém na arquitetura, permitindo aos usuários, uma nova utilização do espaço público. Relaciona os vários programas tanto no interior, como do interior para o exterior, isto é, interliga-os no contexto de um edifício e, por outro lado, pretende adaptá-los e configurá-los ao sistema urbano (MOZAS, 2011 apud CUNHA, 2013, p. 27).

Sistema esse que não delimita-se somente a um espaço arquitetonicamente erguido. Enfatiza-se que apesar de levar o nome de edifício, o conceito do híbrido pode se estender a uma escala maior, como um conjunto ou um complexo arquitetônico. Com isso, a articulação ganha maiores proporções, podendo preencher uma ou mais quadras. Neste ponto, **a escala do construído mescla-se com a do não construído**, cabendo portanto ao estudo a análise deste último através do Sistema de Espaços Livres.

2.2

ESCALA DO NÃO CONSTRUÍDO
SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

> Significado de Sistema
>
> substantivo masculino
>
> Reunião dos elementos que, concretos ou abstratos, se interligam de modo a formar um todo organizado.
>
> [Anatomia] Reunião dos órgãos e tecidos cujas relações de dependência desempenham uma função vital no organismo: sistema respiratório.
>
> [Por Extensão] Qualquer conjunto constituído por elementos ou seções que se inter-relacionam: sistema solar. (Dicio[25])

> Segundo Capra (1997), o pensamento sistêmico opera com três elementos interdependentes: (1) **padrão de organização** – configuração dos componentes que condicionam as características essenciais de um sistema; (2) **estrutura** – inter-relação e incorporação do padrão de organização e das relações entre os componentes do sistema (sua forma, composição, ordenação) no espaço; (3) **processo** – atividade envolvida na organização do sistema que envolve a idéia de tempo, duração, ação continuada, a qual liga o padrão à estrutura (SCHLEE et al. 2009, p. 238).

O uso da expressão sistema perpassa por diversos campos de atuação, pois é capaz de abarcar uma definição muito ampla e de grande importância. O sistema representa, em linhas gerais, um conjunto de elementos organizados em **redes** e que são **interdependentes** entre si, podendo ser, por exemplo, um sistema de órgãos no corpo humano; um sistema de equações ou operações matemáticas ou mesmo um sistema de computadores conectados entre si. Mas, neste capítulo, utilizará esse adjetivo para descrever o S**istema de Espaços Livres** e seus desdobramentos no campo urbanístico.

25 *Disponível em: <https://www.dicio.com.br/sistema/> Acesso em 30 de abril de 2022.*

Entretanto, antes de analisar o todo que é o sistema, é necessário compreender o funcionamento das partes que o compõem, nesse caso, os Espaços Livres. De acordo com Macedo (1995), os Espaços Livres apresentam conceitos variados, a depender do autor e da forma com que ele irá realizar esse estudo.

Para o social, é um **espaço de encontros**, responsável pela troca de experiências e vivência em sociedade; para o ambiental, ele representa o local da cidade onde podem ser alocadas as **áreas vegetativas** e com isso melhorar os níveis de permeabilidade do solo e sensação térmica; já para a infraestrutura, esses espaços podem funcionar como locais de **mobilidade**, coleta de lixo, drenagem urbana, etc. Na Figura 20, são dispostos os 12 critérios que, de acordo com Jan Gehl, caracterizam um bom espaço público.

FIGURA 20: As 12 diretrizes do espaço público de acordo com Jan Gehl./ FONTE: BARATTO, 2013[26]

Além disso, eles podem se materializar em diversas tipologias de ambientes, que variam a depender da sua escala construtiva, do grau de vegetação ou de sua finalidade. Abaixo (Quadro 6) estão representados alguns dos principais tipos desses espaços e suas definições básicas.

PRINCIPAIS TIPOLOGIAS DE ESPAÇOS LIVRES

PRAÇA

Praça Victor Civita - São Paulo, 2016
Fonte: HELM, 2011[27]

A praça é um dos principais, senão o maior, representante dos espaços livres, presente nas cidades, principalmente, após o final da Idade Média. A principal característica de uma praça é ser um local de encontros, capaz de favorecer a realização de atividades comunitárias e de lazer. Algumas das atividades que podem ser realizadas nesse local são o descanso, a permanência, o encontro com outras pessoas ou mesmo a simples passagem.

Funções urbanísticas das praças:

- Ecológica: Criar um ambiente com vegetação, solo permeável e fauna, promovendo melhora no clima e na qualidade do ar, água e do solo da cidade;

- Estética: Permitir diversidade a paisagem construída e assim promovendo embelezamento para a cidade;

- Educativa: Oferecer locais para desenvolvimento de atividades extra-classe e de programas educativos;

- Psicológico: Através do contato com os elementos naturais presentes no local, é garantido o relaxamento para as pessoas.

JARDIM

Residência CAVANELAS por Burle Marx - Petrópolis, 1954
Fonte: CHAN, 2016[28]

Podendo ser públicos ou privados e diferentemente do anterior não possui utilidade social, como programas de lazer e recreação. Logo os jardins servem somente a função ornamental e nesses locais é possível encontrar diversas vegetações, principalmente de flores e legumes.

Entretanto, apesar de apresentar um programa mais limitado, os jardins também auxiliam na melhora da qualidade ambiental, pois permitem a melhor circulação do ar e também nos níveis de insolação e de drenagem. Somado a isso, os jardins também servem como referências para a imagem cênica da cidade.

PARQUE

Parque da Sementeira - Aracaju
Fonte: DESTINOS SERGIPE, 2018[29]

Os parques funcionam como uma versão de uma praça em maior escala e com um programa mais voltado ao lazer para um grande número de pessoas. Os parques são elementos típicos da cidade moderna e podem ser destinados a parques temáticos, de diversões, ecológicos, recreativos, etc.

Inicialmente, os primeiros parques europeus eram constituídos por espaços privados e arborizados, todavia, posteriormente à revolução industrial, eles passaram a ser de acesso público. O intuito principal dos parques gira em torno da ideia de trazer um toque de amenidade ao estado caótico do espaço urbano.

RUA/CALÇADA

Calçada-modelo e suas faixas
Fonte: SANTOS, 2015[30]

Esses elementos têm como função primária a de organizar as quadras e assim sistematizar os elementos arquitetônicos na malha urbana. Além dessa finalidade, esses espaços atuam como elemento de circulação, de automóveis e ciclistas nas ruas e de pessoas nas calçadas. Focando neste último ressalta-se como elas se estruturam como locais de proteção dos pedestres ao tráfego de veículos e transição entre a residência e a via veicular, além de possibilitar as interações sociais. É necessário portanto direcionar, às calçadas, um projeto que possa favorecer áreas niveladas, acessíveis e com elementos de sombreamento (vegetação), podendo ser inseridas inclusive estratégias de drenagem.

CALÇADÃO

Calçadão da Praia Formosa - Aracaju, 2015
Fonte: TRIPADVISOR, 2016[31]

Já os calçadões possuem características mistas das tipologias apresentadas, funcionando como uma rua destinada aos pedestres e não aos automóveis. Geralmente estão alocadas nas áreas centrais das cidades, contendo função principalmente comercial. Há também outro tipo de calçadão que é inserido em regiões de cursos hídricos ou áreas de proteção permanente que favoreçam a formação dessas tipologias mais lineares.

QUADRO 06: Principais tipos de espaços livres. / FONTE: DORNELES, s/d; Yuri Augusto Silva, 2022.[26]

Uma forma de sintetizar o conceito desses Espaços é caracterizando-os como as áreas não edificadas de uma cidade e que apresentam algum tipo de usabilidade, assim como classifica o próprio Macedo (1995). Dentre diversos benefícios, vale ressaltar que os Espaços Livres são imprescindíveis para a **socialização** da população, para a **inserção de áreas verdes na cidade**, chegando até a imprimir ganhos para a **drenagem urbana**, para a situação climática, etc. Enfim, os conceitos são múltiplos e as qualidades e benefícios que esses espaços carregam também são infindáveis.

Por vezes, intitulados erroneamente como Áreas Verdes, os Espaços Livres acabam tendo seu significado alterado, primeiro, porque eles não precisam ser necessariamente verdes, no caso arborizados, segundo, pois essa relação leva a entender que eles poderiam ser confundidos com canteiros ou jardins, instrumentos de grande importância para a cidade, nos campos do paisagismo e do aumento da permeabilidade do solo, mas que não substituem o completo universo de tipologias de Espaços Livres. Entretanto, devido a grande veiculação deste último termo, foi impressa essa falsa associação, que infelizmente reverbera na inserção deles nas cidades (MACEDO, 2012).

> “A cultura urbanística e paisagística de origem inglesa e norte-americana tem como um grande valor a presença do verde, as áreas exclusivamente residenciais de baixa densidade, os bairros jardins, os subúrbios em meio ao verde, a cidade jardim howardiana. Tais valores em muito influenciam não apenas quadros técnicos governamentais e acadêmicos, como estão, de fato, bastante presente na produção de paisagens habitacionais para os extratos de maior renda (QUEIROGA & BENFATTI, 2007, p. 86).

Essa problemática surgiu visto que o termo Área Verde foi bastante difundido tanto por profissionais do meio quanto pela população. O termo inclusive foi associado à função de embelezamento da cidade, chegando até o meio legislativo, sob influência da cultura anglo-saxônica na área do paisagismo (QUEIROGA & BENFATTI, 2007). Diante disso, foram - e ainda são - concebidas áreas limitadas e espalhadas de maneira aleatória pela cidade, geralmente constituindo pequenos territórios, que não representam espaços funcionais para a população (MACEDO, 2012).

> “Entretanto, um dos maiores problemas relacionados diretamente aos espaços públicos destinados ao lazer é a deterioração desses locais por parte da população da cidade. Diversos são os fatores que favorecem tal comportamento, como acessos com pouca visibilidade; falta de manutenção e de investimento; estruturas sem funcionalidade; falta de mobiliário e instalações inadequadas; falta de espaços adequados para encontros sociais; apropriação do espaço por um setor da comunidade, excluindo o restante da população. Tais fatores geram o abandono dos locais, além de estimular condutas antissociais, visto que os locais se tornam vazios quando a população os percebe inseguros (ONU-HABITAT, 2016 apud FABIANI et al. 2018, p. 163).

Ainda segundo Macedo (2012), como forma de combater esta fragmentação, surgiu o conceito do Sistema de Espaços Livres (SELs). O estudo dos SELs é de grande importância para a concepção de uma **malha urbana articulada.** Uma vez realizado, o Sistema propicia a conexão entre os Espaços Livres da cidade, promovendo o seu contato e viabilizando a melhor utilização por parte da população.

Um SELs não pode ser entendido somente como a soma ou junção das porções individuais dos Espaços Livres. Como foi visto em parágrafos anteriores, os Espaços Livres, por si só, são capazes de carregar significados e imprimir ganhos para a cidade em diversas escalas. Portanto, um conjunto deles pode representar uma força de ação muito maior do que quando separados. "**Sem fluxos não existe sistema**; os fluxos são a vida do sistema e, para que existam fluxos, é muito importante a continuidade." (TARDIN, 2008, p. 47).

Afinal, o conjunto tende a aproximar elementos que normalmente estão dispostos em escalas diferentes e, por isso, tende a promover os mais diversos tipos de relações. "Os espaços livres urbanos formam um sistema, apresentando, sobretudo, relações de conectividade, complementaridade e hierarquia." (QUEIROGA & BENFATTI, 2007, p. 86). O SELs é intimamente articulado tanto interno, como externamente, com o seu entorno em uma **relação de influência mútua** (TARDIN, 2008).

Nesse sistema, formado por relações e elementos, sejam eles intrínsecos ou exteriores, existe uma via de ação onde a sua própria dinâmica de funcionamento influencia na sua estrutura generalizada. (TARDIN, 2008, p. 46) Entre seus elementos, muitas vezes dispostos interdependentemente, podem ser citados a circulação, a drenagem, atividades de lazer, o conforto e a conservação ambiental, etc (QUEIROGA & BENFATTI, 2007).

> "Cada parte do sistema pode ser considerada, isoladamente, também como um sistema, ou como um subsistema. Por outro lado, todo sistema pode também ser considerado como parte de um sistema mais amplo. Daí a importância da questão da escala. O estudo das relações em um ambiente deve sempre estar integrado a uma compreensão da noção de escala espacial e da dimensão espaço-tempo (SCHLEE et al. 2009, p. 239).

Há todavia uma variação de como esses espaços livres são compostos - e dispostos, o seu nível de planejamento e **como o Poder Público age para a sua permanência e utilização** (QUEIROGA & BENFATTI, 2007). Macedo et al. (2012) apontam que na década de 90 houve um retrocesso dos espaços públicos no cenário brasileiro. Essa situação foi resultado principalmente da deterioração desses espaços e de como o surgimento dos locais privatizados[32] promoveu novas relações sociais que não dependiam do ambiente urbano.

> A ignorância e o descaso por parte do Poder Público do real porte e dimensão do estoque de terras públicas destinadas a criação de parques e praças é um fato corriqueiro e os programas de uso e tratamento paisagístico destes tipos de logradouros públicos, quando existem, tendem a ser parciais e característicos de uma administração específica, sendo ignorado pela gestão seguinte (MACEDO, 2012, p. 94).

Conforme aponta Tardin (2008), os territórios urbanos atuais revelam as mais diversas tipologias de estruturas em um mesmo local. Centros compactos acabam mesclando-se com assentamentos dispersos e instâncias diversas se misturam em uma lógica de impacto mútuo, e assim mesclam-se os meios urbanos, rurais e naturais. Esse tipo de **produção urbana fragmentada e de baixa densidade** apresenta "[...] por um lado, uns "buracos" ou peças territoriais não consolidadas no meio da urbanização existente e, por outro, frentes urbanas que avançam para a conquista de espaços não ocupados." (TARDIN, 2008, p. 19).

> Ao analisar a realidade urbana das grandes cidades na atualidade como cidades estendidas, transformadas e fragmentadas, se comprova que o espaço livre sofreu um longo processo de desintegração para adequar-se à ocupação urbana. [...] os espaços livres são freqüentemente o que "sobra", seja como restos da construção das vias, como reservas de mercado de espaços urbanizáveis, como restos "sem valor" dos assentamentos, como campos agrícolas improdutivos, entre outros (TARDIN, 2008, p. 53).

O SELs tem justamente como principal diretriz se afastar desse modelo urbanístico fragmentado. Sendo assim, o Sistema está longe tanto do viés protecionista que projeta espaços livres que não se integram a cidade e servem somente como reduto vegetativo, quanto do viés desenvolvimentista, que desenha tecidos urbanos setorizados e que não estabelecem diálogo entre si (TARDIN, 2008). Duas faces da mesma moeda, de um modelo de cidade que acaba, por si próprio, gerando problemas desde a sua concepção.

---

26 *Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico> Acesso em 30 de abril de 2022*

27 *Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-levisky-arquitetos-e-anna-julia-dietzsch> Acesso em 17 de maio de 2022.*

28 *Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-levisky-arquitetos-e-anna-julia-dietzsch> Acesso em 17 de maio de 2022.*

29 *Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/792669/roberto-burle-marx-um-mestre-muito-alem-do-paisagista-modernista> Acesso em 17 de maio de 2022.*

30 *Disponível em <https://destinosergipe.com.br/2018/10/25/parque-da-sementeira/> Acesso em 17 de maio de 2022.*

31 *Disponível em <https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g303638-d10619459-Reviews-Calcadao_Formosa_Aracaju-Aracaju_State_of_Sergipe.html#/media-atf/10619459/217571527:p/?albumid=-160&type=0&category=-160> Acesso em 17 de maio de 2022.*

32 *"[...] malls, condomínios fechados, centros empresariais, entre outros." (MACEDO et al. 2012, p. 148).*

A Importância da articulação de espaços livres sob a ótica da vivência urbana

Enquanto os vazios imprimem no meio urbano lacunas socioespaciais, os Espaços Livres representam o oposto dessa sensação. Os Espaços Livres são responsáveis por transmitir para a cidade justamente o que uma cidade deve ser: repleta de **vivências, histórias e multiplicidades.** Ou seja, quando bem articulados na malha urbana, através de um sistema, os espaços livres são capazes de funcionar como agentes do **funcionamento social** e também como **espaços de transformações**, logo, imprescindíveis para toda e qualquer cidade.

> "[Os SELs] Correspondem a lugares heterogêneos, onde importam a relação e o equilíbrio dinâmico entre eles e não a homogeneização. Isto induz a um olhar intencionado sobre estes "encontros fronteiriços", a fim de juntar as partes, costurar, inter-relacionar as diferenças em prol de um território agregado e contínuo (TARDIN, 2008, p.20).

Para Gehl, a cidade deve carregar consigo diversos locais de encontro, pois é a partir deles que se gera a vivência urbana. E, o que ele caracteriza como "**vida entre edifícios**" pode ser traduzido na forma como os espaços livres públicos podem **gerar e transformar as relações sociais**. No SELs as "Atividades sociais exigem a presença de outras pessoas e incluem todas as formas de comunicação entre as pessoas no espaço público. **Se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais**." (GEHL, 2013, p. 22).

> "No entanto, é importante lembrar que a valorização do ambiente urbano sob a ótica dos espaços públicos de lazer não está relacionada apenas à oferta de praças ou parques. É necessário compreender a identidade e a dinâmica desses espaços dentro do perfil urbano, para que eles realmente reflitam as necessidades e expectativas de seus usuários e, principalmente, sejam atrativos e convidativos ao uso e à apropriação (FABIANI et al. 2018, p. 164).

A partir do diagnóstico das potencialidades e do desenvolvimento dos atributos que os Espaços Livres carregam, é capaz de melhorar os níveis de **qualidade urbana** (TARDIN, 2008). "Parte-se do entendimento do espaço como totalidade, como uma instância social, ao mesmo nível das demais instâncias – economia, cultura, ideologia e política -; desta maneira a **dialética social não se estabelece apenas no espaço, mas se realiza com o espaço**." (QUEIROGA E & BENFATTI, 2007, p. 82). Sendo assim, o Espaço Livre por si só é uma oportunidade para que sejam realizadas intervenções no território da cidade, ainda mais efetivas quando estruturadas dentro do SELs.

Como forma de ilustrar as interpretações feitas até então, será apresentado abaixo um exemplo referencial concreto que auxilia no entendimento de como as características conceituais de um Sistema de Espaços Livres podem ser aplicadas na prática.

S.E.L | REFERÊNCIA PROJETUAL

Superilles

NOME DO PROJETO:	LOCALIZAÇÃO:	ANO:
Programa Superilles	Barcelona - Espanha	2019

FIGURA 21: Humanização de um dos eixos do Programa. / FONTE: BARCELONA, s/d. [33]

O projeto vem sendo desenvolvido já a alguns anos pela prefeitura de Barcelona e faz parte de um grande plano de reestruturação urbana para a cidade. Ele leva em conta a alta taxa de urbanização e densificação que se encontra a cidade e procura, através da inserção de uma série de espaços livres, trazer para a cidade a melhoria do social e do urbano. Dentre **as demandas envolvidas nesse projeto são apontadas as questões climáticas e ambientais, os níveis de poluição, mas também as questões sociais** (OTT, 2020).

Visa-se com a proposta reduzir ou mesmo erradicar com o trânsito de carros nas ruas de intervenção. E, com a plena utilização pelos pedestres, pretende-se inserir eixos verdes que cruzem as novas ruas, agora voltadas para o movimento peatonal (figura 21). Com o projeto, torna-se possível também a inserção de novas árvores e o incentivo ao comércio local, através de um **planejamento participativo e flexível**.

O programa das "Superilhas" é um exemplo bem claro de um Sistema de Espaços Livres bem integrado e conectado dentro da malha urbana (figura 22). Mais que isso, o projeto mostra como a integração desses Espaços dentro da cidade pode ser a melhor saída para a **solução de questões desde aquelas ambientais até as sociais.** Para tanto, é necessário um planejamento que conte com a **articulação plena dentre os Espaços criados e aqueles edificados à sua volta.**

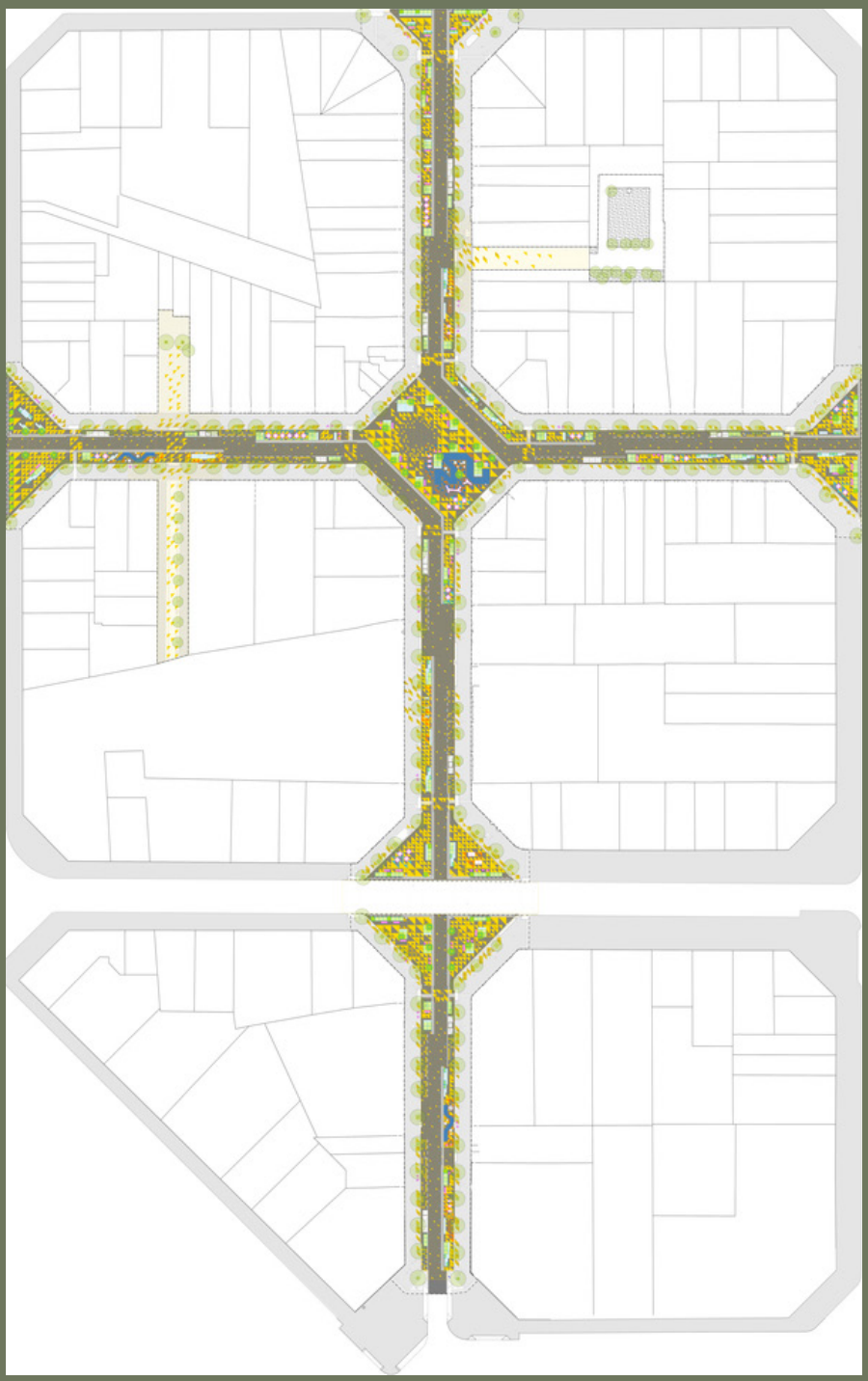


FIGURA 22: Implantação da Praça Sant Antoni do Programa Superilles. / FONTE: OTT, 2020. [34]

33 *Disponível em: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/content/the-new-green-hubs-and-squares> Acesso em 27 de abril de 2022.*

34 *Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/938818/praca-superilla-de-sant-antoni-leku-studio> Acesso em 27 de abril de 2022.*

> Trata-se de buscar estratégias de projeto que considerem os espaços livres como as oportunidades que "restam" em um território amplamente urbanizado e que reconheçam a manutenção de seus atributos mais significativos como recursos essenciais à sustentabilidade urbana . Estratégias que busquem aglutinar as peças fragmentadas, até alcançar um todo amalgamado e coerente, com força para atuar nos "buracos" do território, na forma de um sistema de espaços livres como possível condutor da estrutura urbana (TARDIN, 2008, p. 19).

A totalidade dos Espaços Livres está associada à relação não com seres humanos abstratos e irreais, que agem de formas padronizadas, mas parte de uma estreita ligação com seres concretos, que estabelecem **formas complexas de interagir com o ambiente**. O SELs engloba uma visão integral atrelada à consciência da vida em sociedade e incorpora um sistema de valores que apresenta transformações constantes (SCHLEE et al. 2009). Se faz imprescindível, tornar o SELs **agente principal das intervenções urbanísticas** como forma de frear o avanço urbano que tende a perpetuar as problemáticas urbanas apresentadas.

Como forma de evitar a ocupação extensiva do território, faz-se menção ao aproveitamento das estruturas já existentes a fim de compor uma **malha urbana articulada**. Dentre os problemas evitados com isso, se destacam a taxa de impermeabilização do solo e o elevado consumo de energia causado pela dispersão urbana (TARDIN, 2008). É indispensável, portanto, que as diretrizes urbanísticas voltem-se para áreas que sofrem por um modelo de urbanização descontínuo a fim de que seja estruturada a **consolidação urbana**, tendo como base o Sistema de Espaços Livres.

Além de compor um **SELs harmônico e bem relacionado**, é também necessário estabelecer uma boa **dialética** entre essas formas urbanas não construídas e aquelas construídas. A escolha do título desse capítulo se baseia justamente em como essas estruturas se relacionam intrinsecamente e também como elas são capazes de articular-se entre si e formar um sistema inter-relacionado capaz de atuar na formação urbana e social.

> A relação que de fato existe entre espaços públicos e privados é **complementar e funcional.** Entende-se que existe uma relação de total dependência entre ambos os espaços e que qualquer dos atributos de um completam e enfatizam o do outro, compensando as limitações e vantagens mútuas (MACEDO, 2012, p. 90).

Sendo assim, pretende-se com a proposta de requalificação urbana desenvolvida com este trabalho somar os aspectos que compõem tanto o Edifício Híbrido, quanto o Sistema de Espaços Livres. E assim estruturar uma rede urbana bem articulada que possa viabilizar aspectos como permeabilidade e diversidade de usos integradas neste sistema de vivências do espaço livre público em um campo social, ambiental, dentre tantos outros que ele é capaz de gerar.

3

REQUALIFICAÇÃO URBANA

conceitos & discussões

3.1 CONCEITUAÇÃO

> A cidade contemporânea é mais profundamente ameaçada em todos os países, sem exceção - não por qualquer perigo externo, mas partir de dentro, por um mal que cresce dentro dela. Trata-se do mal da máquina. Devido à confusão das suas diferentes funções, à sua crescente mecanização, à onipresença e à anarquia dos automóveis, a cidade está à mercê das máquinas industriais. Para ser salva, sua estrutura tem de mudar. Esta mudança, impingida pela mecanização, do mesmo modo como outrora havia sido impelida por equipamentos de guerra, é inevitável, seja ela resultante de um lampejo de clareza ou de uma catástrofe. A cidade tem de mudar ou perecerá, e com ela também a nossa civilização (GIEDION, 2004, p. 842).

Se há uma conclusão possível de ser tomada, frente aos estudos apresentados até então, é que **a cidade não é estática**. Formada por edifícios e avenidas, mas também por pessoas e suas formas de viver, entende-se que **a cidade está a todo o tempo se reinventando**. E, é também papel do planejador urbano compreender as mudanças que uma sociedade pode sofrer e formular um ambiente saudável e que caminhe junto a essas transformações.

Uma vez que a cidade não caminha ao lado dos acontecimentos socioculturais ela torna-se um local de **dissonância**. Como já explanado, o modelo de cidade modernista, disperso e fragmentado não acompanha essas transformações sociais, formando um espaço dissonante. Com isso, faz-se necessário trilhar novos caminhos e compor uma nova cidade que responda a tais questões. Para tanto, será destrinchado, neste capítulo, conceitos e exemplos de **intervenção urbana** para posteriormente se aprofundar em uma temática, advinda deste campo, que é a **requalificação urbana** e como ela pode incitar um tipo de sistema urbano articulado, objetivo deste trabalho.

> As necessidades de renovação e revitalização das cidades colocaram-se com mais insistência no último quartel do século XX, com o envelhecimento de zonas de construção massiva no pós-guerra ou com o **declínio das velhas zonas industriais e portuárias** características das fases de industrialização pesada. Apesar de no contexto europeu as experiências de intervenção em zonas degradadas ou em degradação e as "políticas" que as suportaram terem sido inúmeras e diferenciadas, desenvolve-se hoje um largo consenso sobre alguns dos princípios orientadores dessas politicas (MOURA et al. 2005, p. 2).

É fundamental, antes de adentrar nos conceitos, de fato, transpassar as causas que resultam nas intervenções, a sua construção histórica e também outras concepções análogas ao conceito da requalificação urbana. Vargas (2006) associa como causa principal para o sistema de intervenção na cidade o conceito de **deterioração urbana** que pode se apresentar em três níveis principais, sendo eles:

ORIGEM INTERNA

Relacionado ao **congestionamento** de atividades em uma determinada zona que pode desembocar no congestionamento do trânsito, na poluição do ar, aumento do preço do solo e escassez de áreas, na falta de estacionamento, dentre outros. Há portanto uma superlotação de uma área impossibilitando o seu pleno funcionamento.

ORIGEM EXTERNA

Nesse caso se torna mais evidente a relação de uma zona com outras ao seu redor, se enfatizando a **concorrência** decorrente da expansão urbana; da oferta imobiliária considerada mais promissora em outra região; dos avanços tecnológicos que exigem áreas e edificações de diferentes características, não encontradas na zona em questão.

CAUSA DIVERSA

Há também outra via de ação da deterioração urbana mais relacionada à condição de efeito da mesma do que propriamente de causa que é o **êxodo das atividades** em decorrência do abandono e desocupação das edificações residenciais, institucionais, de comércio, etc.

Enfatiza-se a atuação deste último na formação dos vazios urbanos e mais propriamente a relação do **abandono de áreas/zonas monofuncionais** nas cidades modernas, tendo como enfoque o declínio das zonas industriais e portuárias, como afirma Moura et al. (2005). Afinal, Vargas (2006) aponta o êxodo das edificações por tipologia de usos, logo, quando há somente um uso dentro do bairro e essa função é extinguida ou majoritariamente acabada, é gerado um grande vazio urbano, uma lacuna socioespacial dentro da malha da cidade.

Dentre os principais objetivos da intervenção urbana apontados por Vargas (2006), podem ser reunidos:

- Reforço da referência/identidade/diversidade;
- Otimização da infra-estrutura;
- Valorização imobiliária;
- Adequação aos padrões atuais: sócio-econômicos e tecnológicos;
- Geração de emprego e renda através da construção civil;
- Dinamização da economia urbana através do turismo, cultura e lazer.

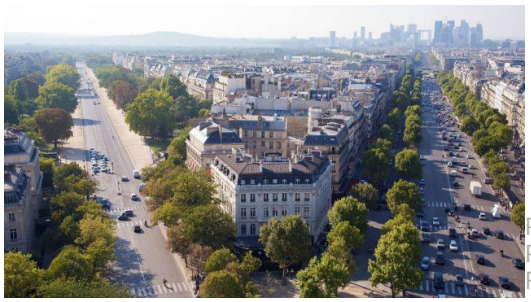
Historicamente, os planos de intervenção urbana passaram por diversas fases e modelos de ação e que estiveram intimamente relacionados com o contexto da época em que decorreram. No Quadro 7, são apresentadas algumas das principais fases/estágios pelos quais a intervenção urbana passou, seus objetivos, estratégias, resultados e exemplos.

EVOLUÇÃO DA INTE

	OBJETIVOS	ESTRATÉGIAS
SÉCULO XIX **Embelezamento urbano** (Simões Jr, 1994)	Recuperar e valorizar os espaços públicos, melhorar a mobilidade viária e o embelezamento da cidade.	Abertura de extensas avenidas, implantação de edifícios monumentais em pontos estratégicos da cidade e padronização das tipologias das edificações.
SÉCULO XX (começo) **City as panorama** (Boyer, 2006)	Negar as experiências do passado e criar uma cidade mais disciplinada.	A mobilidade estabelece um novo panorama, composição urbana através dos arranhas céus e supressão das ruas tradicionais em detrimento da via expressa.
1950-1970 **Renovação urbana** (Vargas, 2006)	Incentivar o setor da construção civil e com isso promover uma maior valorização imobiliária e arrecadação de impostos.	Construção de conjuntos monofuncionais, promovendo a formação de pólos isolados, produção de conjuntos habitacionais de alta renda nas margens da cidade o que levou a uma espécie de saneamento social.
1970-1990 **Preservação urbana** (Vargas, 2006)	Preservar o patrimônio histórico e arquitetônico, destaque para a economia urbana e início de uma gestão tendo como base os anseios da sociedade.	Resgate da identidade do centro, reforma e reutilização dos edifícios históricos e oferta de habitação e emprego para geração de renda.
1990-2006* **Reinvenção urbana** (Vargas, 2006)	Recuperar a base econômica da cidade e promover o meio político-partidário	Criação de projetos urbanísticos de grande escala, melhoria na sinalização, acessibilidade e segurança, promoção do comércio local e tentativa de se estabelecer a conscientização e comunicação das pessoas para com a cidade.

FONTE: Quadro elaborado pelo autor com base nos apontamentos de

ERVENÇÃO URBANA

RESULTADO	EXEMPLO
Estética urbana com base na classe social mais alta e permanência da burguesia nos centros das cidades.	 Plano de Haussmann - Paris, 1853. Fonte: GLANCEY, 2016[35]
A relação da história e cidade é rompida e com isso há o afastamento da percepção arquitetônica elaborada no século XIX.	Pruitt Igoe - St. Louis, 1954. Fonte: FIEDERER, 2017[36]
Formação de grandes áreas vazias entre os pólos, excesso de oferta de imóveis e gentrificação.	Linconl Center - New York, 1955. Fonte: STRINGFIXER, s/d[37]
Privatização de alguns espaços públicos, reconhecimento do comércio como agente dinamizadordoambienteurbano e preservação da arquitetura, cultura e diversidade.	Centro Pompidou - Paris, 1969. Fonte: CRUZ, 2019[38]
Valorização da área de intervenção, surgimento de novos fluxos e também de novos usos e expansão imobiliária.	Mercado Thales Ferraz - Aracaju, 1948. Fonte: JORNAL DA CIDADE, 2018[39]

QUADRO 07: Evolução da intervenção urbana. / Simões Jr, 1994 apud Pasquotto & Oliveira, 2010; Boyer, 2006 apud Pasquotto & Oliveira, 2010; Vargas, 2006.

Entretanto, faz-se necessário enfatizar que as fases apresentadas no quadro acima partem de diferentes autores e portanto de análises distintas. Há inclusive fases que se sobrepõem ou mesmo que se complementam. O objetivo por trás da apresentação desse quadro evolutivo é justamente compreender as **vias de ação da intervenção urbana** e os resultados que elas tiveram. Ademais, ressalta-se como as formas de intervenção estiveram intimamente relacionadas com o contexto histórico da época e como elas mesmas foram responsáveis por influenciar na história e na sociedade como um todo.

> “Ao longo do tempo, a desactualização de zonas da cidade – central ou periférica – chamaram a atenção pela necessidade de lhes dar novas funções. Frequentemente, a oportunidade gerada pelo envelhecimento de alguns dos equipamentos e bens urbanos aí localizados chamam a atenção para possíveis valorizações dos sítios em termos imobiliários, culturais e sociais. A lógica de intervenção urbana nesses espaços muda no tempo mas também opõe ideologias face à cidade, nem sempre reconciliáveis, dada a diversidade e interesses (MOURA et al. 2005, p.5).

Atualmente, com o desenvolvimento das discussões relativas à intervenção urbana, houve o desdobramento em diferentes conceitos e terminações. A diferenciação de expressões é importante para melhor encaminhamento dos processos urbanos condizentes para cada contexto. No quadro 8 são apresentados três conceitos/termos distintos e suas definições.

35 *Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160203_vert_cul_criador_paris_lab> Acesso em 15 de maio de 2022.*

36 *Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/871669/classicos-da-arquitetura-projeto-habitacional-pruitt-igoe-minoru-yamasaki> Acesso em 15 de maio de 2022*

37 *Disponível em <https://stringfixer.com/pt/Lincoln_Center_for_the_Performing_Arts> Acesso em 15 de maio de 2022.*

38 *Disponível em <https://www.vivadecora.com.br/pro/centro-georges-pompidou/> Acesso em 15 de maio de 2022.*

39 *Disponível em <https://www.jornaldacidade.net/turismo/2018/11/304819/mercado-thales-ferraz-destaque-na-revista-viagem.html> Acesso em 15 de maio de 2022.*

CONCEITOS DA INTERVENÇÃO URBANA	
CONCEITO	**DEFINIÇÃO**
Renovação urbana	A renovação urbana pode ser resumida a ideia da demolição de uma edificação antiga e substituição por outra construção que, na maioria das vezes apresenta características sejam elas morfológicas ou mesmo tipológicas distintas da construção anterior. Essa lógica também pode ser aplicada nos planos urbanísticos, uma vez que os tecidos urbanos antigos são considerados insalubres e sem valor patrimonial, há a sua substituição sobre pretextos higienistas ou de necessidade viária a fim de proceder com o avanço da modernização.
Reabilitação urbana	Já a reabilitação urbana porta-se de maneira menos radical e não representa a destruição do tecido urbano, mas sim a sua ativação através da readaptação às novas situações e realidades sociais que interferem na funcionalidade urbana. No meio edificado procura-se reabilitar edifícios sejam eles habitacionais, comerciais e etc, entretanto, deve ser feita uma análise particular a cada edificação, pois na reabilitação também cabe a destruição parcial ou total, caso o edifício não possa ser reabilitado. No meio da paisagem urbana a reabilitação associa-se principalmente a ações de melhoria ao espaço público.
Requalificação urbana	**Por fim a requalificação urbana se apresenta como um instrumento múltiplo que visa melhorar as condições de vida da população, que portanto apresenta carências diversas e interesses variados. Com a requalificação, procura-se promover a reconstrução ou recuperação de equipamentos e infraestruturas visando a melhoria dos espaços públicos e com isso a retomada da dinâmica social e econômica. Há dentro desse sistema de requalificação a mudança em três diferentes níveis: economia, com a inserção de novas atividades econômicas; cultural, pela localização de usos também econômicos mas relacionados a cultural; e paisagístico/social, com a produção de espaços públicos que carreguem em si o valor de centralidade**

QUADRO 08: Conceitos da intervenção urbana / FONTE: MOURA et al. 2005; Yuri Augusto Silva, 2022.

Dentre os conceitos apontados, a requalificação urbana é aquela que melhor se adequa aos **múltiplos caminhos e vivências** que uma cidade comporta e também mostra-se como o melhor caminho para a finalidade deste trabalho. Para tanto, como forma de compreender esta dinâmica do meio urbano, é preciso observar atentamente os fluxos que ocorrem nesse ambiente - mercadorias, pessoas, veículos, informações. E essa abordagem não deve ser considerada como algo complementar, mas fundamental para todo e qualquer sistema de planejamento, gestão e intervenção no espaço urbano (VARGAS, 2006).

A requalificação urbana é diversa, é multifacetada, ela abrange aspectos econômicos, ambientais, sociais, etc. O papel da requalificação é portanto criar condições para o **desenvolvimento de atividades rentáveis** que sejam condizentes com as necessidades locais, permitindo assim a inclusão da sociedade em nível produtivo. Busca-se alterar a percepção social das áreas passíveis de requalificação e também melhorar os níveis de qualidade de vida nesses locais (FERNANDES, 2012).

A requalificação urbana está associada a ações que promovam a **qualidade socioambiental** do setor urbano. Sendo assim, esse sistema constitui ações baseadas na relação entre o processo de produção social e sua realidade como **lugar de vida e memória**. Pode ser entendido, portanto, como um processo de intervenção de interesses territoriais, a partir da transformação de áreas urbanas centrais ou periféricas para que constituam espaços que visem a totalidade da própria cidade (FABIANI et al. 2018).

> “A requalificação urbana visa a melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades, e envolve a **articulação e integração** de diversas componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade. A adopção e implementação de programas urbanos [...] revelam a primazia da reutilização de infra-estruturas e equipamentos existentes em detrimento da construção nova e a reutilização/reconversão de espaços urbanos (devolutos, abandonados ou degradados) com o objectivo de **melhorar as suas condições de uso e fruição** (SILVA, 2011, p.5).

O capítulo anterior baseou-se em sistemas de articulação que partiam desde o ambiente construído (Edifício Híbrido) até o não construído (Sistema de Espaços Livres). Algumas das premissas básicas contidas em ambas as partes também podem ser adequadas para as finalidades da requalificação urbana. Através da **diversidade de usos**, da **apropriação dos espaços da cidade** ou mesmo da **permeabilidade**, é possível enxergar como ponto comum a plena utilização dos espaços pela sociedade em um sistema simbiótico e articulado.

Logo, a requalificação soma-se a esses **sistemas articuladores** como um caminho para atingir tais conceitos, inclusive as referências projetuais utilizadas nos ambientes construídos e não construídos partiram de uma espécie de reestruturação urbana em cima de algo já existente. Afinal, a realidade da maioria das cidades está longe de um sistema conectado, observa-se cidades fragmentadas, com um excesso de espaços privativos e um número elevado de vazios urbanos. **Portanto, como forma de alcançar um sistema articulado, é necessário se apropriar de formas de intervenção urbana para recriar - ou requalificar - a cidade.**

A seguir serão apresentadas algumas amostras de requalificação urbana, atentando-se principalmente como a intervenção deve estar intimamente ligada ao modo de produção de cidade, a realidade local e como todas elas têm como premissa básica realizar a articulação urbana.

3.2 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

A escolha pelas referências aqui dispostas partiu de três critérios de análise que são:

- Implantação do projeto em zonas industriais;
- A utilização dos espaços públicos como sistema articulador do projeto;
- Propostas de edifícios/conjuntos híbridos.

Nome do projeto:
Masterplan for the Ex-Falck area

Localização:
Milão - Itália

Ano:
2005 - em andamento

Desenvolvimento do projeto:
Renzo Piano Building Workshop + Empresas

Área ocupada:
1.300.000M²

FIGURA 23: Área de implantação antes e depois./ FONTE: BIFULCO, s/d[40]

40 *Disponível em <https://www.floornature.com/land-presents-parco-unione-green-lung-former-falck-areas-16993/> Acesso em 15 de maio de 2022.*

A cidade de Milão é historicamente conhecida pelas suas marcas, sendo inclusive sede e fabricante de muitas delas. Entretanto, a cidade se encontra hoje com um número considerável de **fábricas abandonadas e esquecidas, resultando em grandes espaços não utilizados - os vazios urbanos** (HUDSON, 2013). Um desses exemplos é a fábrica de aço Falck, localizada no norte de Milão em Sesto San Giovanni, fundada em 1903 fechou as portas em 1952 (VARINI, 2006).

A fim de ocupar esse território cinza abandonado, foi concedido no ano de 2005 ao escritório RPBW, os direitos sobre a área. Visto como um local de grande potencial para um projeto de requalificação, pretende-se realizar uma proposta de um **layout limpo que conte como principal agente as áreas verdes** (Figura 23). O projeto também contará com a sede para a Cidade da saúde e da pesquisa, um novo complexo residencial e o Instituto Neurológico Besta (RPBW, s/d).

Além disso, o projeto também contará com museus, centros de pesquisa, universidades, áreas de comércio e 1 milhão de metros quadrados de parques costurando todos esses usos. De acordo com Hudson (2013), o projeto é estruturado em cima de um plano biaxial, onde no eixo norte-sul serão dispostos os programas residenciais e comerciais e no eixo leste-oeste estarão localizados os usos públicos e institucionais mencionados (Figura 24). Além de organizado internamente, o planejamento da área visa a **conexão com o restante da cidade**, sendo previstos novas pontes de contato entre a região e outras zonas, além de novas linhas de trem e uma nova estação (HUDSON, 2013).

Como foi observado, **um dos grandes articuladores desse projeto são os espaços livres** e a eles é reservada uma grande área. Uma dessas áreas projetadas é a do Parco Unione, desenvolvido pelo LAND, que estabelece como premissa ser um **espaço flexível em total harmonia com a natureza.** De acordo com o fundador e CEO da LAND, Andreas Kipar, "A recuperação de uma área industrial tão grande é uma oportunidade imperdível de **reconstituir e redescobrir o contexto por inteiro.**"[42] (BIFULCO, s/d).

FIGURA 24: Esquema de implantação do programa./ FONTE: BIFULCO, s/d[41] (alterada por Yuri Augusto Silva, 2022).

Nome do projeto:
Olympic Sculpture Park

Localização:
Seattle - Estados Unidos

Ano:
2007

Desenvolvimento do projeto:
WEISS/MANFREDI Architecture/ Landscape/Urbanism

Área ocupada:
36.421M²

FIGURA 25: Implantação do projeto em macro escala. / FONTE: TOFT, et al. 2009.

O projeto do Olympic Sculpture Park partiu do mesmo propósito o qual foi apresentado na referência A, ou seja, ocupar uma área que um dia serviu a finalidade industrial, mas chegou a um resultado totalmente diferente. Algo que permite confirmar que os projetos de requalificação urbana são particulares a cada área e também a finalidade a que se propõe. **Hoje o local mistura em um mesmo espaço arte, natureza e infraestrutura em uma forma que trabalha tanto elementos arquitetônicos quanto urbanísticos** (Figura 25) (XULULABS, 2012).

Para a realização do projeto foi elaborada uma competição internacional que obteve um total de 52 aplicações, mas que deu ao escritório WEISS/MANFREDI Architecture/Landscape/Urbanism a oportunidade de planejamento. Uma das premissas contidas no concurso era não somente de reinventar o território, mas fazer com que o que ali fosse inserido permitisse formar uma conexão com o restante da cidade (XULULABS, 2012).

O diferencial deste projeto é que ele é completamente aberto e se integra ao parque e ao restante da cidade, sendo bastante **receptivo às pessoas que transitam pela região.** O pavilhão PACCAR, possui estrutura de vidro e metal e abriga um programa diverso contendo, dentre outros usos, espaço para eventos, livraria e café (Figuras 26 e 27). Ainda o projeto preza por fazer essa **conexão direta do interno com o externo** através de por vidros que capturam o interno mas que também refletem a cidade e a paisagem circundante (XULULABS, 2012).

FIGURA 26: Terraço do Olympic Sculpture Park em uso./ FONTE: BALDWIN, 2021[43]

FIGURA 27: Imagem noturna do Olympic Sculpture Park com instalação de luzes. FONTE:WILSON, 2016[44]

---

41 *Disponível em <https://www.floornature.com/land-presents-parco-unione-green-lung-former-falck-areas-16993/> Acesso em 15 de maio de 2022.*

42 *"The recovery of such a large industrial area is an unmissable opportunity to redevelop and rediscover the entire context" - texto original.*

43 *Disponível em <https://www.archdaily.com/973108/coastal-design-the-new-waterfront-parks-making-waves> Acesso em 17 de maio de 2022.*

44 *Disponível em <https://seattlegayscene.com/event/sam-lights-at-olympic-sculpture-park-free/> Acesso em 17 de maio de 2022.*

Destaca-se que as referências escolhidas não apresentam exatamente as mesmas questões do local de análise (o D.I.A) e seria uma tarefa improvável encontrar um exemplar que se encaixasse precisamente nas características desse local. Entretanto, o que é importante enfatizar, em ambos os casos, é que, mesmo diante das dificuldades enfrentadas com o vazio industrial (a exemplo da falta de espaços públicos e a presença de lotes de grandes dimensões), é sim possível **trazer a vida urbana de volta a esses espaços invisíveis.**

Mas, para que isso ocorra, deve-se propiciar uma intervenção que tenha como norte o preenchimento dos vazios de maneira inteligente que consiga estabelecer o **adensamento e a diversificação construtiva e de usos.** E mais, **é compreendendo a necessidade de se aplicar um projeto particular e relacionado com a área, que atinge-se uma proposta de requalificação articulada**, com base nos preceitos até então apresentados neste trabalho somando-se ao levantamento da região estudado no capítulo seguinte.

4

ÁREA DE ANÁLISE

4.1 A ESCALA DO DISTRITO INDUSTRIAL DE ARACAJU

> O interesse do estudo de áreas industriais dentro da malha urbana torna-se relevante nos dias de hoje, devido às mudanças que têm passado algumas destas regiões em consequência do **enfraquecimento de suas potencialidades espaciais** dentro dos sistemas de configuração urbana das cidades. (ALVARO, 2016, p.4)

Por se tratar de uma área industrial, o processo de criação e de desenvolvimento do Distrito Industrial de Aracaju - D.I.A - esteve intimamente relacionado aos **ciclos econômicos da cidade**. Portanto, o entendimento do D.I.A, enquanto região inserida no município de Aracaju, deve ser acompanhado de uma análise não somente urbana, mas também econômica.

O Brasil, durante os anos de 50, foi marcado pelo governo de Juscelino Kubitschek, o qual propôs novas políticas econômicas que rompiam com a estrutura agrária tradicional promovendo um **grande desenvolvimento industrial para a região Nordeste**. Para Sergipe, que possuía uma estrutura ainda baseada em setores primários e secundários, os investimentos federais foram cruciais para movimentar o setor terciário no estado. Assim, principalmente a capital sergipana, Aracaju, serviu de grande atrativo para empresários e investidores (ALBUQUERQUE, 2015).

> De 1967 a 1973 o País entra em fase de expansão, com a realização de reformas econômicas importantes e, em Sergipe, assiste-se à implantação do Distrito Industrial de Aracaju e à expansão dos incentivos fiscais e financeiros a empreendimentos que viessem a se implantar no estado. (SOBRINHO, 1994, p.12 apud ARAÚJO, 2011, p. 78)

Foi nessa lógica produtiva, que, em 1974, foi criado o Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A) sob incentivo do Governo do Estado em uma região, para a época, mais afastada do núcleo central. "Acreditava-se na indústria como principal elemento dentro da perspectiva de dinamização do território e que o crescimento econômico, advindo da sua implantação, seria capaz de transformar positivamente a região." (ALVARO, 2019, p. 53). A cidade, que antes fora constituída por seu centro histórico e arredores próximos viu-se, diante dessa estratégia, **ocupando terras longínquas e assim espraiando-se para outras regiões** (ÁLVARO, 2019).

O Distrito foi projetado, construído e administrado pela Companhia de Desenvolvimento Industrial e de Recursos Minerais de Sergipe - CODISE (ÁLVARO, 2019, p.53) e sua área, por estar afastada da malha urbana consolidada **não possuía a mínima infraestrutura e era composta, até então, por mangues** (Figura 28). Contudo, por estar próxima da linha férrea, garantiria a **comunicação com outras áreas e municípios.**

FIGURA 28: Imagem área da região do D.I.A provavelmente na década de 70.
FONTE: Acervo Junior Gomes[45]

Assim, o D.I.A foi composto basicamente por diversos lotes de grandes dimensões, para que as empresas e indústrias pudessem se instalar. Além disso, o projeto também contava com um **cinturão verde** que serviria para limitar as atividades industriais de outras que pudessem se instalar nos arredores próximos à região (ARAÚJO, 2011).

No entanto, as modificações tanto econômicas quanto urbanas que estavam quase que exclusivamente decorrendo desse avanço industrial acabou sendo influenciadas por outros dois fatores conforme aponta Araújo (2011), são eles:

► 1963: Descoberta de petróleo no município de Carmópolis-SE;

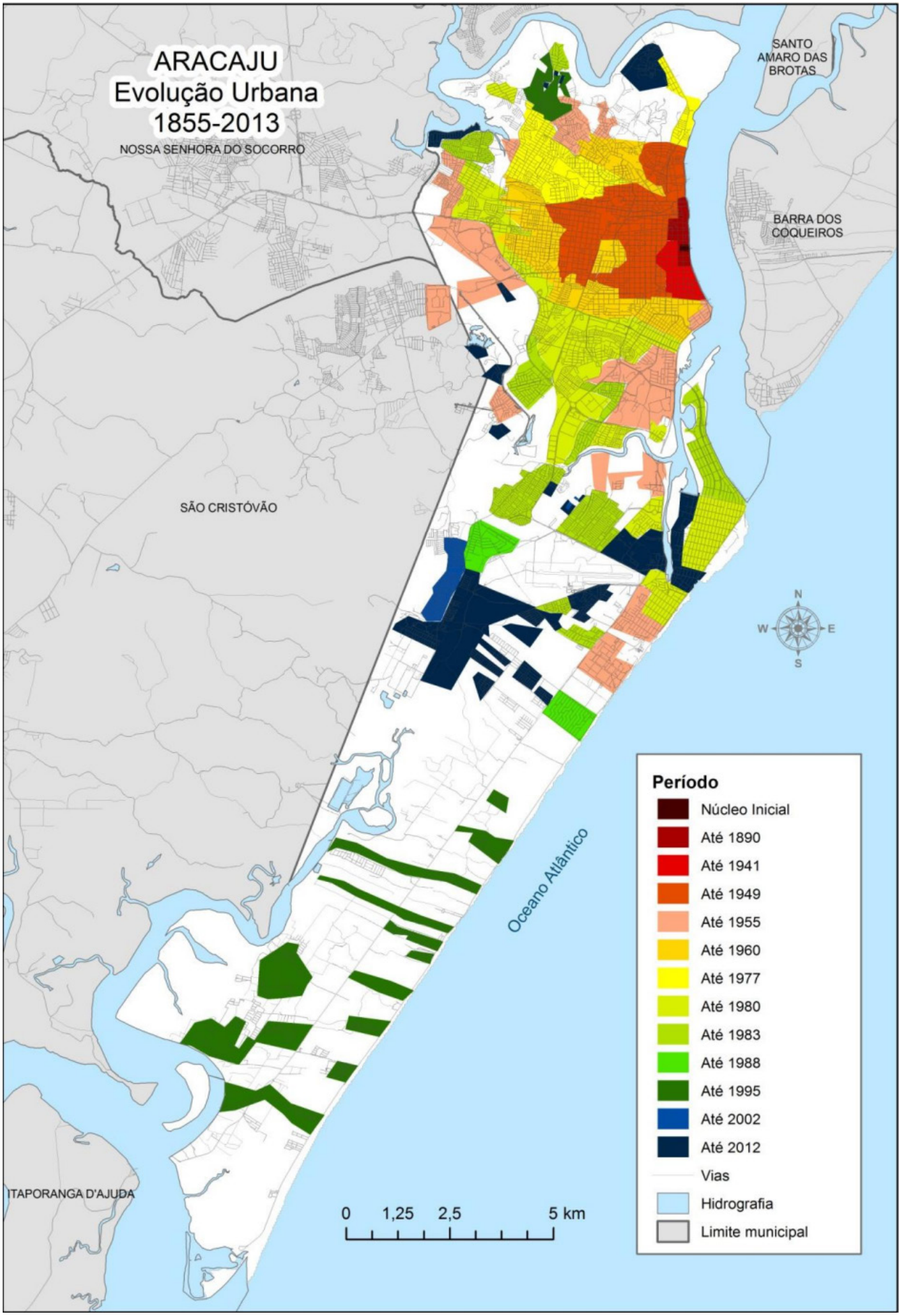
► 1969: Transferência da Região de Produção do Nordeste (RPNE) de Maceió para Aracaju.

Para mais, ainda na década de 60, ocorreu outro acontecimento que também influenciou no modo de produção da cidade: a fundação da Universidade Federal de Sergipe (FRANÇA, 2014).

Mesmo que os acontecimentos tenham ocorrido na década predecessora ao surgimento do D.I.A, as suas consequências vieram a dar maiores frutos nas décadas seguintes, mesclando-se com o período de instauração e funcionamento do Distrito. O efeito que ocasionou as mudanças mais significativas para a cidade foi o **acréscimo da população**. Nesse período, houve um aumento populacional de 10%, conforme o Censo de 1970 (Mapa 1), e, dado o perfil econômico da população que ingressa no município nessa época, ocorreu uma "[...] **demanda por serviços mais qualificados e sofisticados**, entre eles o da habitação, que impactou na indústria da construção civil" (ARAÚJO, 2011, p.79).

> "Neste sentido, os processos de desenvolvimento econômico e de formação de uma política habitacional no Estado resultaram no **aumento dos investimentos em urbanização.** Este movimento propiciou, a princípio, a expansão da estrutura urbana e, posteriormente, a sua densificação. (ALVARO, 2019, p. 56)

45 *Disponível em <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2012/09/area-onde-foi-construido-o-dia-distrito.html> Acesso em 01 de agosto de 2022.*



MAPA 01: Evolução urbana de Aracaju-SE (1855-2013) / FONTE: FRANÇA, 2014, p. 36

Graças a aplicação de políticas desenvolvimentistas, a cidade se expandiu de forma a constituir **novos desenhos urbanos.** Essa expansão contou com o aumento e diversificação de usos ao longo de toda a cidade, foram então inseridas: residências, comércios e também serviços. Além disso, um critério definidor para o futuro do D.I.A enquanto pólo industrial foi o Decreto 4.424 de 24-08-1979, o qual afirma a "meta estabelecida pelo governo do estado como forma de atender à expansão do atual Distrito Industrial de Aracaju, cuja área encontra-se esgotada." (ARAÚJO, 2011).

> "Com o crescimento espacial da cidade e a implantação de outros pólos de convenção industrial mais afastado da metrópole, os empresários industriais passaram a perder o interesse pelo DIA, e assim outras formas de ocupação passaram a surgir no local, como a habitacional e a comercial (ALBUQUERQUE, 2015, p.7)

O Decreto 4.424 apresentado destaca que, apenas 4 anos após a implantação do D.I.A, era desejo do governo **deslocar as atividades industriais para fora de Aracaju**. "Esta foi uma estratégia para a transferência de indústrias do D.I.A, que já estavam sem área para implantar novas indústrias e, ao mesmo tempo, para enquadrar a capital na tendência das demais: deslocando as atividades industriais para os municípios limítrofes" (ARAÚJO, 2011, p. 102-103). Com isso, surgiram - ou pelo menos tiveram início - o Distrito Industrial de Nossa Senhora do Socorro (D.I.S), o Terminal Portuário Marítimo, o Pólo Cloroquímico e a Zona de Processamento para Exportação (ARAÚJO, 2011).

Portanto, a decadência econômica do D.I.A não deve ser associada unicamente à implantação do D.I.S. Afinal, o crescimento de Aracaju no entorno e para dentro do D.I.A, constituíram-se também como alguns dos fatores responsáveis por essa estagnação. E, as décadas posteriores contribuíram ainda mais para este movimento, pois, a medida que a cidade cresceu, tanto em população, quanto em infraestrutura, **a instalação de indústrias no D.I.A, ou mesmo o seu próprio funcionamento, tornava-se cada vez mais impraticável, em especial quando se leva em conta as questões ambientais** (ÁLVARO, 2019).

São então estabelecidas três situações que prejudicam o avanço industrial no D.I.A, são elas:

- O crescimento habitacional da cidade;
- A elaboração do decreto 4.424;
- E o surgimento de novos pólos industriais fora da capital, tal qual o D.I.S.

Assim, o período que apresentou o maior crescimento industrial na região, foi justamente a década de seu surgimento, nos anos 70. Após esse período, houve uma **redução de investimentos** não somente nessa área como em todo o município aracajuano. O trabalho de Albuquerque (2015) apresenta um gráfico, onde são verificados os investimentos industriais feitos na região em cada década:

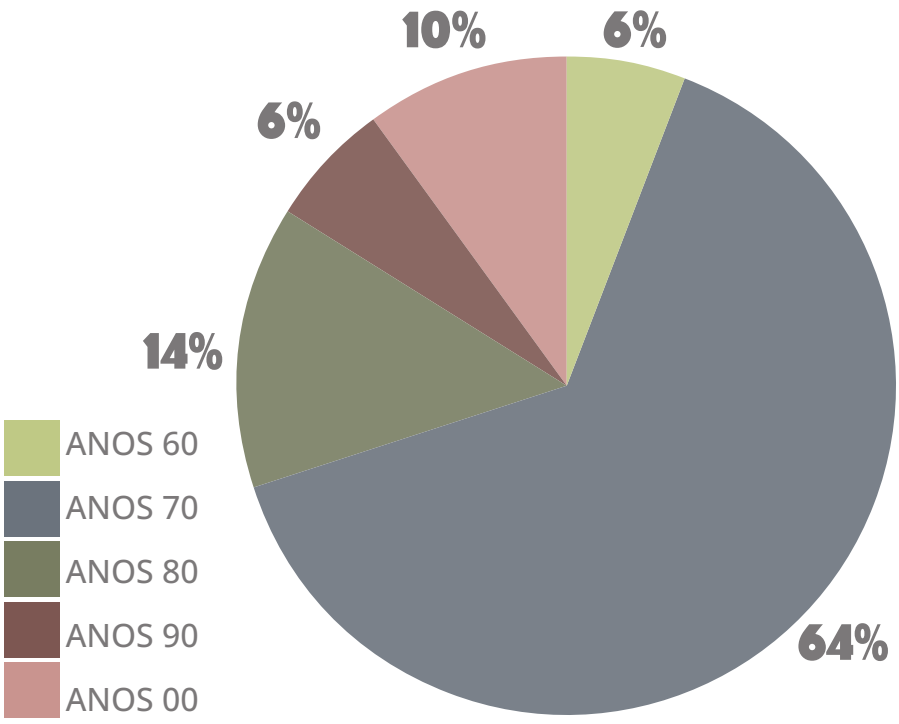


GRÁFICO 01: Investimentos industriais por década. / FONTE: Albuquerque, 2015; Yuri Augusto Silva, 2022.

Como foi relatado, **o decréscimo industrial não ocorreu somente na escala do D.I.A, mas foi uma situação observada no município de Aracaju como um todo**. França (2014) afirma que nas últimas décadas, mais especificamente entre 1997 e 2012 houve uma mudança substancial de uso de solo. Conforme é apresentado na tabela a seguir, durante esse recorte temporal, houve uma perda de 50 indústrias, passando de 140 para 89.

	1997		2003		2010		2012	
	Nº de lotes	%	Nº de lotes	%	Nº de lotes	%	Nº de lotes	%
Comércio	2.102	1,75	2.301	1,92	2.542	2,12	4.705	3,92
Indústria	140	0,12	103	0,09	74	0,06	89	0,07
Outros serviços	3.023	2,52	3.785	3,15	4.423	3,69	5.852	4,87
Total	5.265	4,38	6.189	5,15	7.039	5,86	10.646	8,87
Total Aracaju	119.995	100	120.099	100	119.999	100	119.997	100

TABELA 01: Situação dos principais tipos de uso por lotes em Aracaju-SE (1997-2012) / FONTE: SEPLAN[46], 2013 apud FRANÇA, 2014; Yuri Augusto Silva, 2022.

Com isso, é possível estabelecer alguns paralelos entre os estudos, o primeiro é que essa análise por ser mais recente compreende um cenário onde muitas indústrias já haviam se retirado desta região. Afinal, com os estudos feitos até então, notou-se que os anos 80 e 90, dadas as condições ressaltadas anteriormente, foram os anos que apresentaram **a maior baixa das indústrias na capital sergipana.** Além disso, percebe-se que, mesmo havendo um tímido crescimento de investimentos nos anos 2000 (gráfico 1), quando comparado com os anos 90, não há mudança positiva no número real de lotes industriais, que perduraram nessa tendência de queda progressiva (Figura 29).

FIGURA 29: Imagem do D.I.A antes da instalação do Viaduto Carvalho Déda./ FONTE: FACEBOOK, 2013[47]

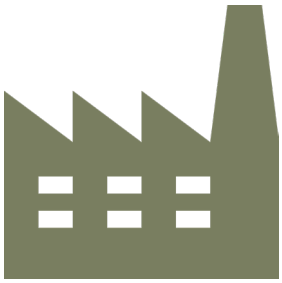
FIGURA 30: Imagem do D.I.A após a instalação do Viaduto Carvalho Déda./ FONTE: ZAMBRANA, 2008[48]

O período no qual se baseia a Tabela 1 foi também um tempo onde despontaram algumas **mudanças para a região do Distrito Industrial.** Dentre as produções que marcaram este período estão: a construção do Viaduto Carvalho Déda (Figuras 30 e 31); do Teatro Tobias Barreto; do Hipermercado Extra. A possibilidade de inserir esses elementos na região somente foi possível dada a saída das grandes indústrias da localidade, somados a chegada do comércio - em especial o moveleiro - e também, com bastante força, os empreendimentos habitacionais (FRANÇA, 2014).

46 *SEPLAN - Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento*

47 *Disponível em <https://www.facebook.com/aracajucomoeuvia/photos/237496579743214> Acesso em 01 de agosto de 2022.*

48 *Disponível em <https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/34241/quem_foi_carvalho_deda/?.html> Acesso em 01 de agosto de 2018*

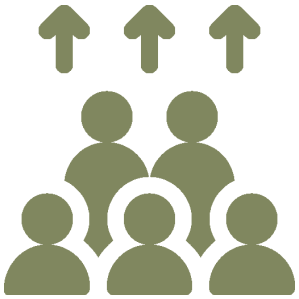


01 INDUSTRIALIZAÇÃO

Transferência da Petrobrás para Aracaju; construção do Terminal Marítmo de Carmópolis (Tecarmo); implantação da Petrobrás Mineração S/A (Petromisa) e da Fertilizantes Nitrogenados do Nordeste (atual FAFEN).

02 CRESCIMENTO ECONÔMICO

A consolidação dos setores industrial e de serviços levou-os a representar quase a totalidade do PIB estadual, movimentando e incrementeando o mercado interno.



03 AUMENTO POPULACIONAL

As transformações recentes geraram um movimento migratório do campo para a cidade que aumentou significativamente a população da capital.

04 POLÍTICA HABITACIONAL

O aumento populacional levou à realização de uma determinada política habitacional que a partir da criação de conjuntos habitacionais promoveu uma segregação socioespacial sistemática na

05 EXPANSÃO URBANA

O adensamento do território resultou no processo de expansão urbana marcado pelo caráter da especulação imobiliária que se estente até os dias atuais.

FIGURA 31: Transformações socioespaciais em Aracaju a partir da década de 70. / FONTE: ÁLVARO, 2019 com base em FRANÇA, 2016; NOGUEIRA, 2006; SOUZA, 2015; Yuri Augusto Silva,

As alterações no uso dos lotes do Distrito acabaram por promover uma mudança gradual no modelo de ocupação existente. Vale ressaltar que essas alterações nem sempre estiveram de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Codise, onde terrenos eram transferidos de dono a dono sem haver quaisquer compromissos relativos à normatização estabelecida para os distritos industriais. É permitido inferir, com a situação, que não existiam políticas de fiscalização que viessem a vigiar o exercício da legislação nessa área (ÁLVARO, 2019).

> Desse modo, ainda que pouco efetivo quanto ao seu objetivo de servir ao incremento da economia a partir do estabelecimento de projetos industriais, o DIA continuou existindo (ou resistindo) por meio de mecanismos inerentes a uma **nova dinâmica social**, instituída por meio de uma realidade urbana imposta pela sua nova situação na configuração espacial da cidade. Este novo papel na estrutura e estruturação urbanas pode ser percebido pela alteração constante das formas de uso de solo implantadas na área e sua evidente colocação atual como importante elemento para a malha viária. (ÀLVARO, 2019, p. 62)

O contínuo **processo de descaracterização do D.I.A** enquanto área industrial é firmado não somente por aspectos relativos à urbanização da cidade mas também pela própria iniciativa governamental, visto a instauração do Decreto 4.424. E, como forma de acompanhar as mudanças promovidas justamente pela **fiscalização incipiente** foram destacadas algumas alternativas que propunham, de maneira mais evidente, alterações pertinentes ao Distrito. A primeira delas foi a criação do Programa Sergipano de Desenvolvimento Industrial - o PSDI em 1991, que possuía como objetivo principal estimular o desenvolvimento social e econômico do Estado através de incentivos e estímulos financeiros.

Para viabilizar novos dispositivos que atuem em detrimento deste Programa foi sancionado, em 2014, o Decreto nº 29.935/2014, que, dentre os instrumentos, destaca-se o Apoio Locacional:

> III - Apoio Locacional: Cessão ou venda de terrenos ou galpões, ou permuta desses galpões, a preços subsidiados, para implantação de empreendimentos industriais, agroindustriais e turísticos e/ou ações voltadas para o Parque Tecnológico de Sergipe e, excepcionalmente, por decisão do Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI, para Centro de Distribuição – CD, Complexo Empresarial Integrado – CEI, empresas de prestação de serviços que venham a atender demandas do conjunto dos empreendimentos industriais beneficiários do PSDI, assim como as Centrais de Atendimento. (DE-

Apesar de o incentivo aumentar consideravelmente os tipos de usos a serem inseridos em áreas industriais, ele não conversa de fato com a realidade a qual se encontra o D.I.A. Vale lembrar que o projeto do Distrito prometeu para o Estado um enorme potencial econômico, mas que, devido aos eventos apresentados, passou a vivenciar um **processo de desestruturação de usos desde a sua concepção**. Com isso, foram inseridas, à margem dos aspectos legislativos, edificações não-industriais que naturalmente desviavam-se do cunho previsto para a região.

Contudo, como será melhor pontuado nos próximos tópicos **essa descaracterização não foi capaz nem de mudar completamente a realidade da área, muito menos de potencializar a dinâmica local**. Hoje, a região - e principalmente o recorte escolhido para a análise - conta com alguns poucos lotes industriais e funções afins, edificações de usos específicos e uma grande quantidade de vazios urbanos, o que resulta em uma enorme falta de dinâmica tanto econômica quanto social.

49 *Decreto nº 29.935 de 30 de dezembro de 2014.*

4.2

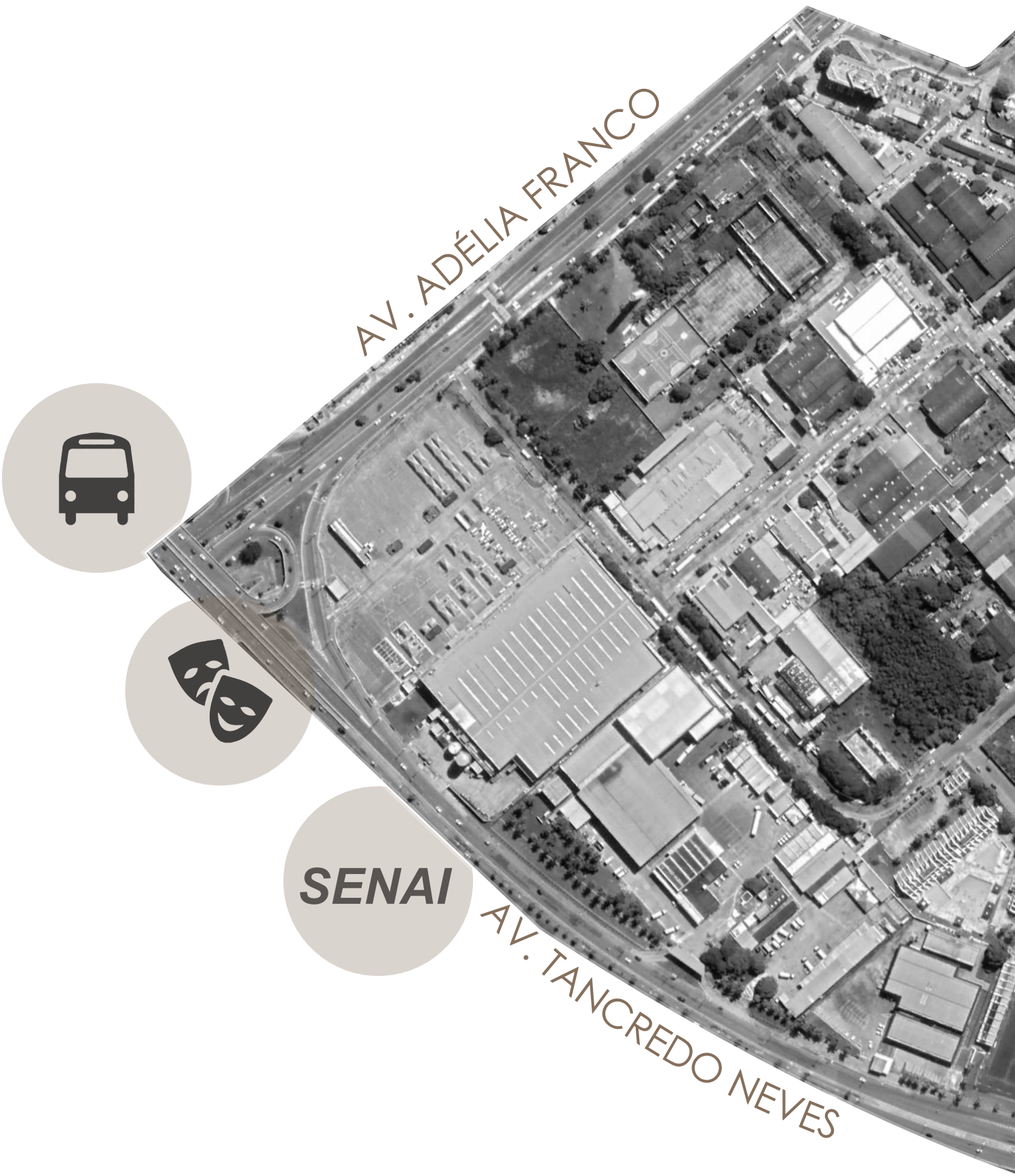
ANÁLISE URBANA

mapas conceituais

MAPA 02: Inserção do DIA na cidade de Aracaju/SE
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

REGIÃO

MAPA 03: Inserção do DIA na região próxima
FONTE: Google Earth Pro, 22 de julho de 2022, adaptado por Yuri Augusto Silva, 2022.

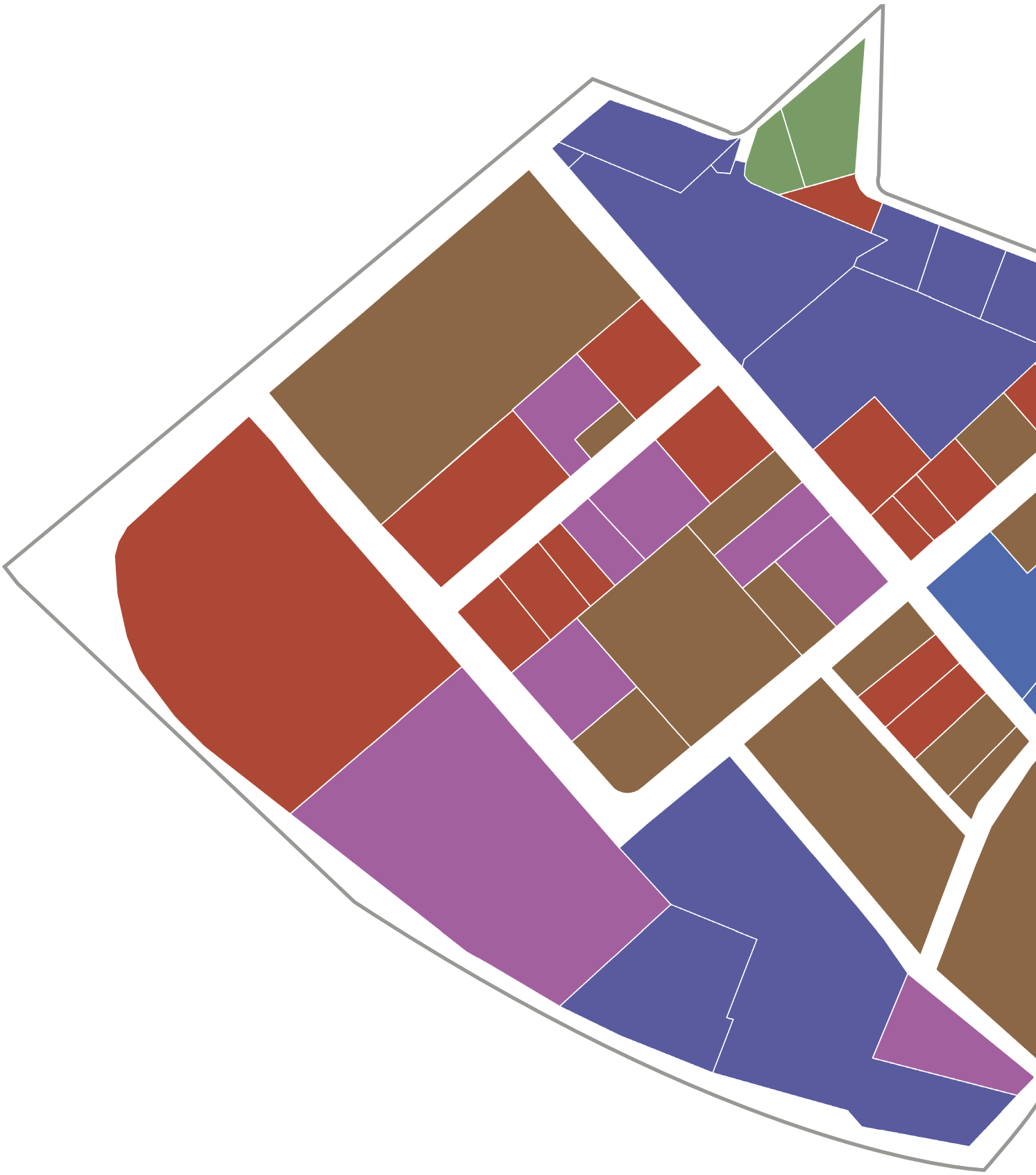

AV. ADÉLIA FRANCO
SENAI
AV. TANCREDO NEVES

SITUAÇÃO

MAPA 04: Situação do recorte de análise
FONTE: Google Earth Pro, 22 de julho de 2022, adaptado por Yuri Augusto Silva, 2022.

FIGURA- FUNDO

MAPA 05: Mapa Figura-fundo
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.



USO DO SOLO

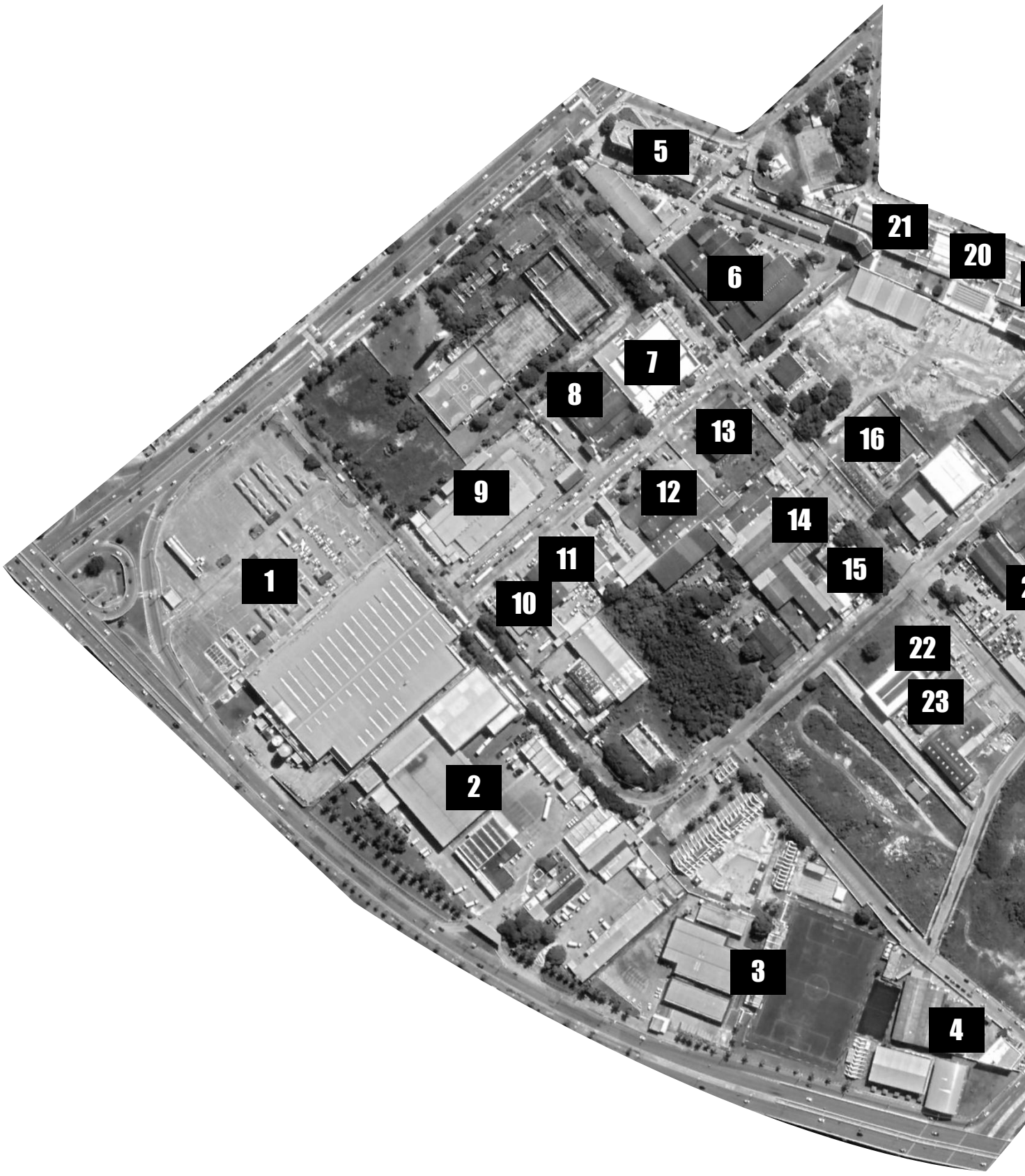
MAPA 06: Mapa de uso do solo
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

LEGENDA

- INDÚSTRIAS E CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO
- LOTES VAZIOS E ABANDONADOS
- INSTITUIÇÕES E ÓRGÃOS PÚBLICOS
- COMÉRCIO OU SERVIÇO
- RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES
- RESIDÊNCIAS MULTIFAMILIARES
- ÁREAS VEGETADAS

IDENTI

FONT



IFICAÇÃO DOS USOS

MAPA 07: Identificação dos principais usos.
TE: Google Earth Pro, 22 de julho de 2022, adaptado por Yuri Augusto Silva, 2022.

LEGENDA

1 - Antigo Supermercado Extra
2 - Solar CocaCola
3 - Complexo Esportivo SESI
4 - Edivaldo Embalagens
5 - Palácio do Governador
6 - Secretaria de Estado da Educ., do Esp.e da Cult.
7 - Banese Card
8 - Bjardins (Industria de Alimentos)
9 - Lojão A eletricidade
10 - Paggcerto/ Consitus (Soluções Empresariais)
11 - Quality Car/ Aluguel de móveis
12 - Fábrica de móveis
13 - SERCORE - Artes gráficas
14 - Centro de distribuição
15 - InPlast Industrial
16 - Substação - Energisa
17 - CIQ (Comércio e Industria Química)
18 - Apple Confecções
19 - 1ª Delegacia Metropolitana
20 - Loja Maçônica
21 - Colégio Coesi
22 - FARMAC - Diagnóstica & Hospitalar
23 - A3 - Oficina automotiva
24 - Empresa Torre
25 - Igreja - Assembleia de Deus
26 - Carcará - Crossfit
27 - Megga atacadista
28 - Distribuidora de massas
29 - Colégio Salvador
30 - JFC - Centro comercial e empresarial

4.3 REFLEXÕES: POTENCIAIS E DESAFIOS

> “Morfologicamente, sua área ainda se mantém como uma marca distintiva dentro do desenho da cidade, rodeada por tecidos urbanos marcadamente residenciais e testemunha de um determinado período de tempo em que se enxergava a indústria como promotora do desenvolvimento. A relação que então se estabeleceu entre **descaracterização e manutenção morfológica** conforma um viés negativo, pois influencia diretamente na qualidade do espaço público, que tende a se tornar degradado, inseguro, na maioria das vezes inabitado e deteriora as possibilidades da vida social urbana. Consequências que não conseguem ser compensadas pelos lotes ocupados por atividades diversificadas, mas intercalados por **áreas desativadas em estado de ruína ou vazias.** (ALVARO, 2019, p.52)

Através das análises realizadas com os estudos teóricos sobre a área e com as visitas em campo, foi possível melhor apreender como se constitui a dinâmica da região - ou, neste caso, a falta dela. Frente a isso, foram escolhidos três aspectos cruciais para o desenvolvimento deste capítulo. Entendeu-se que, com base neles, podem ser realizadas tanto a comprovação das análises teóricas desenvolvidas até então, quanto a obtenção dos parâmetros necessários para lançar a proposta de requalificação da área, no capítulo seguinte.

Sendo assim, os aspectos estabelecidos são: **edificações**; **vias de circulação** e **vazios urbanos.**

A EDIFICAÇÕES

Quanto às edificações encontradas na região, se constatou a presença de uma pequena gama construtiva, uma vez que **os usos das construções não são diversificados,** logo, elas acabam mantendo padrões um tanto quanto semelhantes.

A1

No geral, são observados muitos edifícios do padrão encontrado na Figura 32, ou seja, galpões de gabarito médio, com cerca de 6 metros de altura e que abrigam usos industriais, como fábricas de móveis ou serviços, como centros de distribuição.

FIGURA 32: Centro de distribuição, à esquerda, e antiga loja de móveis, à direita./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

A2

FIGURA 33: Fachada de entrada da SEDUC./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

Além desta tipologia, também pode ser ressaltada a presença da Secretaria de Educação, Esportes e Cultura de Sergipe (a SEDUC - Figura 33), que, apesar de não ter o seu modelo construtivo em si replicado em outros edifícios, possui um papel singular para a região e sua dinâmica de circulação.

A 3

Outra tipologia importante a ser salientada são os edifícios mais novos, pontuados aqui como o ponto do Banese Card (Figura 34) e a FARMAC (Figura 35). Essas duas construções, apesar de possuir finalidades distintas, juntam-se aqui pois apresentam-se como um certo contraponto ao restante da região, principalmente quando comparadas às fábricas abandonadas e/ou outras construções em estado de depredação.

FIGURA 34: Fachada da agência do Banese Card/ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

FIGURA 35: Fachada da FARMAC./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

A 4

Outra edificação de grande importância, dado o seu porte construtivo e o seu poder de atração é a do antigo Supermercado Extra. Apesar de hoje encontrar-se desativado, pontua-se a presença marcante que ele tivera, tanto na sua finalidade como comércio varejista, quanto no seu estacionamento que também servia para eventos como feiras de venda de veículos e de imóveis (Figura 36).

FIGURA 36: Feirão de imóveis realizado no estacionamento do Supermercado Extra./ FONTE: Infonet, 2019[50]

A5

Além dessas edificações destacam-se duas outras edificações que ocupam um grande espaço no recorte analisado, mas que juntam-se aqui não pela sua atuação na região, mas pela falta de dinâmica oferecida, que são o Complexo Desportivo SESI e o Solar Coca-Cola. E, uma vez que eles comunicam-se quase que exclusivamente com a Av. Tancredo Neves (Figura 37) e dão as costas para as outras vias, formam uma grande barreira visual (Figura 38), o que resulta no decréscimo da circulação gerado pela falta de segurança.

FIGURA 37: Entrada do Complexo SESI pela Av. Tancredo Neves/ FONTE: Google Earth Pro, 2022

FIGURA 38: Muro do Complexo SESI na rua posterior (na rua II)/ FONTE: Google Earth Pro, 2022.

Entretanto, vale ressaltar que quaisquer que sejam as tipologias ou usos das edificações, **nenhuma é capaz de promover um grau de permanência da população na região**, ou seja, não promovem uma interação direta com sociedade em geral.[51]

B VIAS DE CIRCULAÇÃO

Já a respeito das vias de circulação, seria possível estabelecer diversos critérios de análise, por exemplo, a respeito da acessibilidade das calçadas, da presença de arborização, da largura das vias etc. Todavia, **escolheu-se por enfatizar, com esse estudo, a questão da circulação e da dinâmica promovida por essas vias dentro da região analisada.**

Frente a isso, são diferenciados dois tipos de vias: aquelas onde a circulação que existe é quase exclusiva de automóveis e aquelas onde a circulação é praticamente inexistente.

50 *Disponível em: <https://infonet.com.br/noticias/economia/feirao-de-imoveis-e-iniciado-com-unidades-a-partir-de-r-100-mil/> Acesso em 21 de agosto de 2022.*

51 *A permanência é entendida aqui como a relação que a população pode ter com o espaço urbano em um dado período de tempo, diferentemente da "permanência" de carros presentes no tipo de via B1, uma vez que eles não promovem interação com a região.*

B 1

Quanto ao primeiro tipo de via, pode ser destacada a rua B, onde se reúnem a SEDUC, a agência do Banese Card e a SERCORE. Nas Figuras 39 e 40, pode ser observada a mudança na dinâmica da via, que ocorre justamente pelo funcionamento desses agentes, onde há a chegada-saída de automóveis de funcionários e visitantes. Entretanto, esse tipo de dinâmica não promove uma verdadeira interação socioespacial, e restringe-se somente à circulação de veículos nessa pequena área e um grande número de automóveis estacionados ao longo da rua.

FIGURA 39: Rua B em um dia de semana./ FONTE: Google Earth Pro, 2022.

FIGURA 40: Rua B em um dia de fim de semana. / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

B 2

Já o segundo tipo de via de circulação é classificado pela inexistência da dinâmica, algo que particularmente não é incomum para a região. Este tipo de via é resultado justamente da presença dos vazios urbanos, quaisquer que sejam eles.

São vias onde não há nem circulação de carros, pois não há usos recorrentes a essas áreas, e nem circulação de pedestres ou ciclistas, devido a grande sensação de insegurança transmitida por tais vias, graças à composição que soma os muros impenetráveis e os lotes vazios (Figura 41).

FIGURA 41: Av. Franklin Sobral./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022

C VAZIOS URBANOS

Por fim, sobre os vazios urbanos, objeto-problema deste trabalho e fonte da justificativa para a requalificação, abordados desde o primeiro capítulo, são destacadas três tipologias. É importante enfatizar esses três caminhos, dado não somente o peso que os vazios possuem para a justificativa de atuação deste trabalho, mas também para demonstrar o quanto eles delineiam a malha urbana da região e, por conseguinte, o panorama socioespacial desse recorte.

Os três tipos de vazios urbanos encontrados na área são: **terrenos vazios**; **áreas subutilizadas** e **lotes abandonados.** Esses vazios podem ser identificados espacialmente nas Figuras 42, 43 e 44, sendo também localizados no Mapa 6.

C1
TERRENOS VAZIOS

Áreas livres de edificações, sejam elas presentes atualmente ou no passado.

FIGURA 42: Área localizada na Av. Min. Geraldo Barreto Sobral./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

C2
ÁREAS SUBUTILIZADAS

Áreas que possuem um uso frequente, mas que ocupam lotes superdimensionados.

FIGURA 43: Área de estacionamento da SEDUC. / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

C3
LOTES ABANDONADOS

Áreas onde há edificações abandonadas, em estado de ruína ou não, reflexo, neste caso, do abandono das indústrias na região.

FIGURA 44: Área localizada na Av. Adélia Franco./ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

C
B
C
B
C
A
A
C
B

VAZIOS URBANOS

MAPA 08: Identificação e classificação dos vazios urbanos.
FONTE: Google Earth Pro, 22 de julho de 2022, adaptado por Yuri Augusto Silva, 2022.

IDENTIFICAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS

Foi identificada no recorte em análise, a presença de um número considerável de vazios urbanos, que, assim como comprovado ao longo do trabalho são um grande impeditivo à vida urbana. Caracterizados como lacunas socioespaciais, esses vazios trazem problemas tanto a nível urbano, promovendo a criação de uma malha urbana fragmentada e com baixa densidade, quanto a nível social, prejudicando a circulação e permanência das pessoas nos espaços públicos e elevando inclusive os níveis de insegurança para a região.

Os espaços pontuados no mapa ao lado abraçam diversos tipos de vazios urbanos, que, apesar das suas diferenças tipo-morfológicas, resultam, em conjunto, na grande problemática discutida neste trabalho. Dentre os vazios apresentados, podem ser destacados 3 tipos principais e algum caso presente no recorte para exemplificar:

A Terrenos vazios

Representam as áreas livres de edificação (sejam elas presentes atualmente ou no passado) representando, em muitos casos, áreas vagas resultantes de um processo de especulação imobiliária.

B Áreas subutilizadas

Neste caso, podem ser pontuadas áreas onde há um uso presente e frequente, mas que ocupam lotes de grandes dimensões, superdimensionado para a sua finalidade no caso apontado aqui, há áreas destinadas a grandes estacionamentos.

C Lotes abandonados

Já neste último caso, é identificada a presença de uma edificação, que pode ou não encontrar-se em estado de ruína. Este tipo é o de maior presença no recorte analisado, visto que esses lotes abandonados são reflexos do histórico de ocupação do Distrito e da saída das indústrias da região.

Conclui-se que o recorte analisado encontra-se em uma **situação de descompasso**, onde, por um lado, existe uma vasta infraestrutura e também uma localização estratégica dentro da malha urbana aracajuana, mas, por outro lado, não existe uma dinâmica social e econômica interna condizente a esses aspectos. Com isso, percebe-se que o recorte, ou mesmo o Distrito Industrial de Aracaju como um todo, necessita de leis e decretos que acompanhem, de fato, as características atuais do local e a sua relação com o entorno.

Logo, os aspectos legislativos não deveriam persistir em uma tentativa falha de implementação industrial em uma área que, desde a sua origem, foi tolhida de suas funções originais. O D.I.A precisa, na verdade, de políticas públicas que consigam abraçar essa região como parte da cidade e inserir, nessa localidade, a sociedade, a qual nunca esteve verdadeiramente associada a essa região. Como proposta sugere-se, por exemplo, a ampliação do Decreto 29.935/14, abrindo um parecer mais específico para a área do D.I.A e que **determine a maior diversificação de usos para essa região, incluindo a possibilidade de novos tipos de ocupação.**

Afinal, o D.I.A, não deveria ser resumido atualmente pelo que, no passado, ele já foi. O processo de mudança é sim possível e necessário, dada a crescente valorização e a presença de muitos vazios industriais. Mas, para isso, é preciso analisar a região como ela é hoje em dia, como forma de compor um projeto que possa garantir um futuro mais promissor que, ao intervir nessa região específica, tem o poder de transformar também a dinâmica aracajuana.

FIGURA 45: Fábrica abandonada na Av. Adélia Franco
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

5

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Com o intuito de compor uma proposta urbana sólida e eficaz, foram escolhidos planos e documentos urbanos de algumas cidades, como forma de basear esse estudo. Assim, a fundamentação teórica tem como prerrogativa estabelecer, para área do D.I.A, **princípios que tenham respaldo em situações reais e não somente surjam em si mesmas**. Há portanto, neste estudo, a preocupação de lançar uma proposta que relacione as **problemáticas e potencialidades identificadas na área**, tais quais as apresentadas no capítulo anterior, à medidas realmente aplicáveis, como será visto mais a frente.

Para esse fim, foi realizado um levantamento de projetos desse cunho, sendo escolhidos aqueles que apresentassem, por exemplo, **características próximas à área de estudo**; **diretrizes que fossem articuladoras para o meio urbano**, ou mesmo que trouxesse algum **diferencial significativo**. Tendo esses critérios-base, foram definidos três locais que possuíam essas características e a seguir serão apresentadas as características básicas de tais documentos, como ou porquê eles foram elaborados e também algum ponto de destaque destes projetos.

Os locais fixados foram:

A Canberra, Austrália;

B São Paulo, Brasil e

C Belo Horizonte, Brasil

5.1 EXEMPLOS DE PRINCÍPIOS E ESTRATÉGIAS URBANÍSTICAS

A CANBERRA, AUSTRALIA

O primeiro documento a ser estudado neste capítulo será o da capital australiana, Canberra. E, o intuito de trazer para além de amostras nacionais, também um exemplar internacional é justamente demonstrar como a metodologia de criação dos princípios urbanos seguem caminhos diferentes, uma vez que a distância geográfica e cultural impele sim em uma **mudança de paradigmas urbanos e sociais**. Mas, mesmo apresentando tais diferenças, salienta-se como é possível também agregar algumas dessas metodologias distantes para situações tão próximas.

A primeira mudança se encontra justamente na etimologia utilizada, pois este primeiro documento estudado é intitulado de Plano de Cidade (*City Plan*) e não de Plano Diretor (*Master Plan*). Apesar de parecer mínima a diferença entre os termos, o segundo, escolhido aqui, carrega um estudo mais generalizado e amplo dos fatores e agentes que formam e moldam a cidade. E, é justamente com base nisso que se funda o *City Plan* de Canberra: uma **estrutura de modelo estratégico e abrangente, que envolve múltiplos conceitos** (Figura 46).

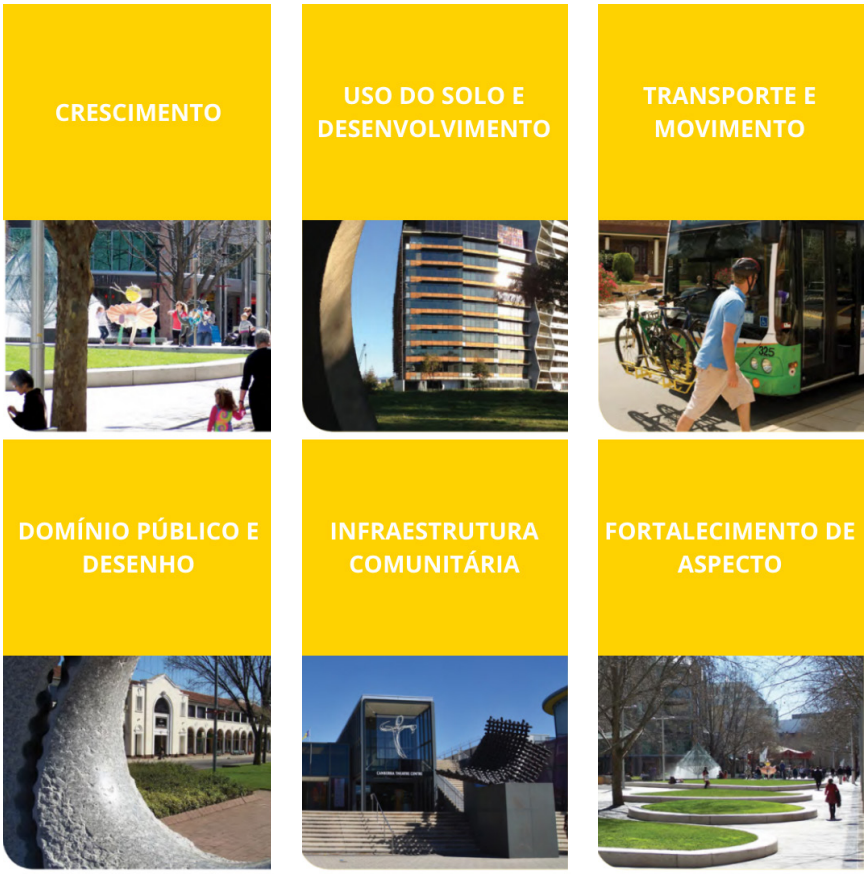


FIGURA 46: Princípios apresentados no City Plan de Canberra./ FONTE: CITY PLAN, 2014 (alterado por Yuri Augusto Silva, 2022).

O Plano, finalizado em 2014, teve como prelúdio uma série de consultas populares desenvolvidas em 2013 e que despertaram para o governo a necessidade de voltar às atenções para o centro da cidade. O principal elemento apontado, nessas consultas, foi o desejo de ter **um centro que possuísse uma forte identidade e vitalidade, que atraísse pessoas em todos os horários do dia**. "Para fazer do centro da cidade o foco da vida cívica, cultural e recreativa para a grande ACT [Território da Capital Australiana] e região. (*CITY PLAN*, 2014[52]) tradução nossa"

Algumas das estratégias adotadas pelo planos são:

- Divisão de cinco áreas características da região, como forma de melhor direcionar as ações;
- Integração dos diferentes usos, sendo eles: transporte públicos, edificações residenciais, parques e praças e instituições educacionais;
- Estímulo dos interesses desde a escala local até a internacional, atraindo negócios e potencializando a economia, vitalidade e habitabilidade.

Além do City Plan que dispunha de maneira assertiva sobre o centro de Camberra, outros documentos foram criados a fim de melhor direcionar as propostas governamentais desenvolvidas. Um desses trabalhos foi o "*City and Gateway Urban Design Framework*" ou, simplesmente, chamado "a Estrutura". O projeto foi lançado em 19 de dezembro de 2018, por meio do *ACT*, através de iniciativa desenvolvida pela Direção de Ambiente, Planejamento e Desenvolvimento Sustentável.

A Estrutura também utiliza-se de um **modelo participativo de construção** para garantir a qualidade desde os edifícios construídos até as ruas e os espaços públicos. O projeto tem como atenção o centro da cidade (como o Plano abordado anteriormente), mas também lança estratégias para o corredor de entrada da cidade e a rodovia federal (Figura 47). Visto que essas regiões apresentam **potencial de renovação, crescimento e investimento**, possibilitando a moradia para mais pessoas, próximo a transportes, serviços e infraestrutura (PLANNING ACT, 2018).

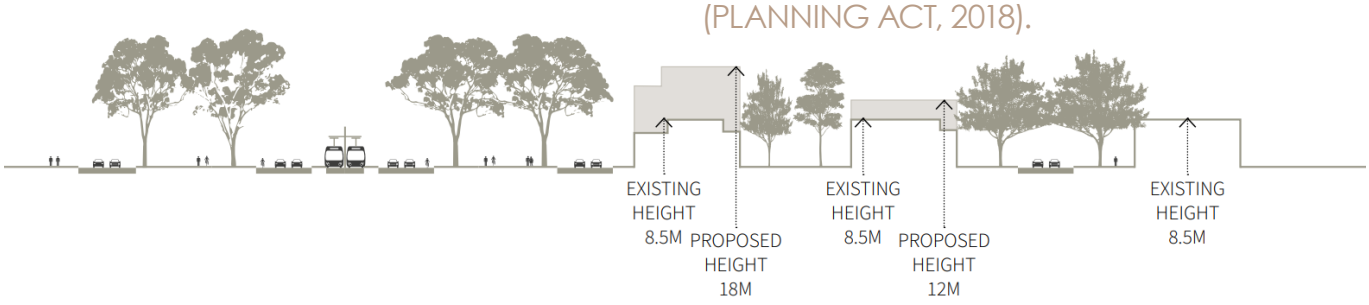


FIGURA 47: Lançamento de estratégia específica para corredor da rodovia./ FONTE: PLANNING ACT, 2018.

52 *Disponível em <https://www.cityplan.act.gov.au/> Acesso em 15 de agosto de 2022.*

53 *Disponível em <https://www.planning.act.gov.au/planning-our-city/planning-studies/city-and-gateway-urban-design-framework> Acesso em 15 de agosto de 2022.*

B SÃO PAULO, BRASIL

O segundo exemplo escolhido para a reflexão foi o tão conhecido Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo (SÃO PAULO, 2014). Também instituído no ano de 2014, o documento, assim como o portal de Gestão Municipal de São Paulo[54] afirma é uma lei do âmbito municipal que tem como intuito orientar e direcionar tanto o **crescimento** quanto o **desenvolvimento** da capital paulista até o ano de 2029.

O projeto teve também uma participação consciente da sociedade durante o ano de 2013 para a discussão da Lei 13.430/02 que foi o que resultou na revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE). As atividades desenvolvidas pelo Executivo e pelo Legislativo foram compostas tanto por participações presenciais (seminários, oficinas, audiências, etc) e participações digitais resultaram em um grande universo de respostas, como pode ser visto no quadro abaixo.

Números totais do processo participativo de revisão do PDE	
114 Audiências públicas	
25.692 Participantes	
10.147 Contribuições	
5.684 Propostas presenciais	
4.463 Propostas web	1.826 Fichas de propostas online 902 Mapas Colaborativos 1.204 Minutas Participativas 531 Hotsite da Câmara

QUADRO 09: Processo participativo para discussão de Lei / FONTE: Gestão Municipal de São Paulo.[55]

O PDE tem então, no seu cerne, o **ideal múltiplo da cidade**, afinal foi feito através de uma multiplicidade de pessoas. O documento orienta as ações dos agentes que produzem a cidade, sejam eles privados, sejam eles públicos, a fim de que o desenvolvimento da cidade possa ser melhor planejado, como forma de atender as necessidades da sociedade. E, dessa forma, seja promovida **uma cidade mais moderna, sustentável, acessível, inclusiva e, o mais importante, com maior qualidade de vida.**

Com esse intuito, o PDE desenvolve **conceitos direcionais** que, levando em consideração, as necessidades do município e as propostas da gestão pública. O Plano trabalha com uma série de princípios (Figura 48), que têm como intenção racionalizar as dinâmicas sociais e melhor aproveitar o solo urbano. Uma racionalidade que, acima de tudo, esteja comprometida com o sentido de justiça social na cidade, garantindo a função social do meio urbano (SÃO PAULO, 2014).

O PDE possui duas versões: a completa (Texto da lei Ilustrado) que dispõe os instrumentos urbanísticos e aspectos legislativos e outra (Estratégias Ilustradas) onde são apresentados os recortes dessa primeira versão focando nos princípios e estratégias. Como matéria de análise preferiu-se focar nesse segundo documento, uma vez que o primeiro possuía aspectos referentes única e exclusivamente ao município paulistano que dificilmente poderiam ser utilizados para o presente estudo.

Algumas dessas ilustrações inclusive foram fundamentais não somente para o entendimento prático da aplicação dos instrumentos anteriormente apresentados, como também para a adoção desse instrumento metodológico na própria finalização deste presente trabalho. A Figura 49 apresenta duas dessas estratégias: "Áreas verdes e espaços livres" e "Rede de equipamentos urbanos e sociais" demonstrando fisicamente a realização delas no meio urbano.

FIGURA 48: Compilado de alguns dos princípios adotados pelo PDE. / FONTE: SÃO PAULO, 2014; Yuri Augusto Silva, 2022.

54 *Disponível em <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/> Acesso em 17 de agosto de 2022.*

55 *Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/processo-participativo/> Acesso em 17 de agosto de 2022.*

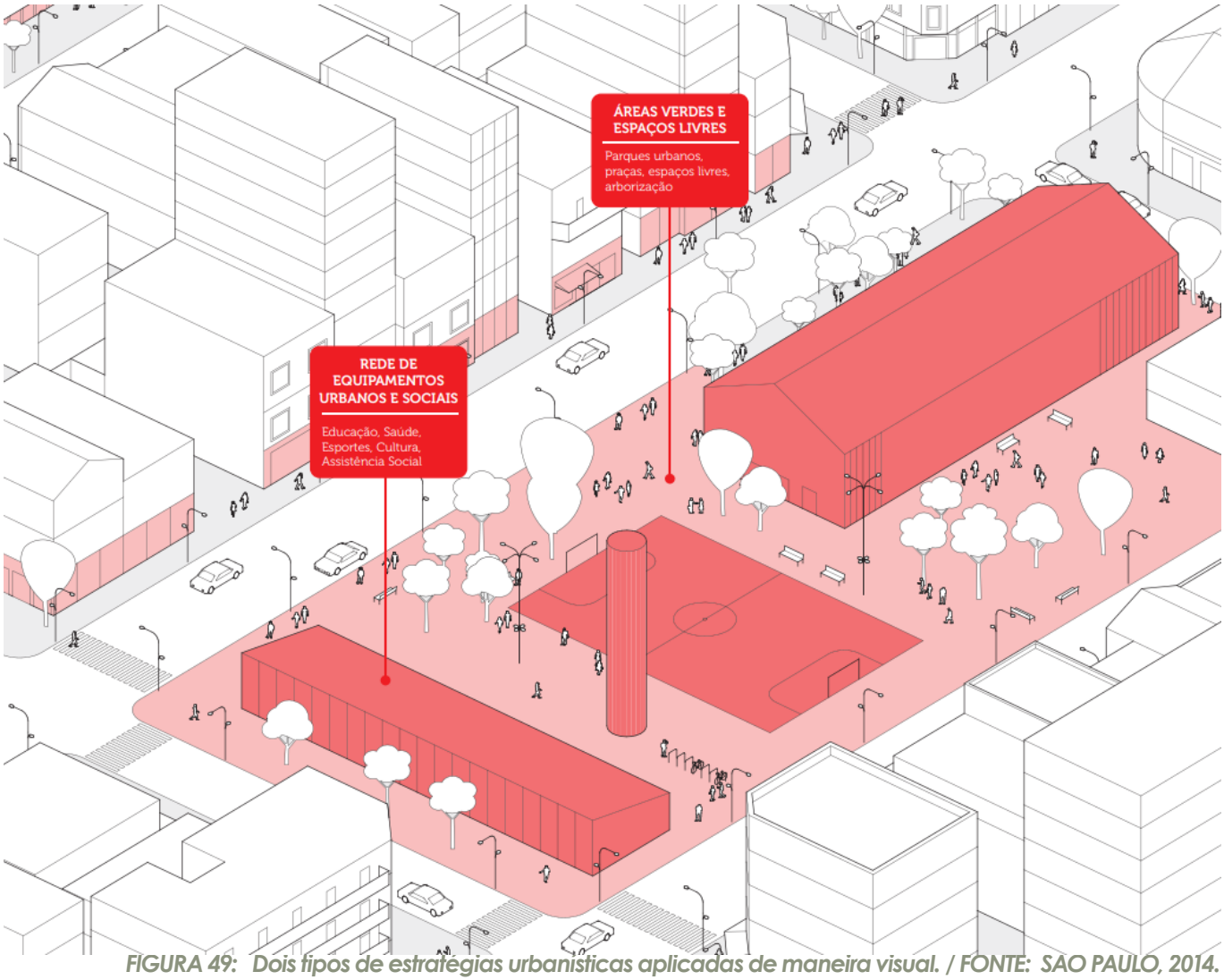


FIGURA 49: Dois tipos de estratégias urbanísticas aplicadas de maneira visual. / FONTE: SÃO PAULO, 2014.

C BELO HORIZONTE, BRASIL

Por último, temos o caso da cidade de Belo Horizonte e como a sua análise pode também contribuir para o engrandecimento deste estudo. Criado através da Lei nº 11.181 em 8 de agosto de 2019 (BELO HORIZONTE, 2019), o Novo Plano Diretor de Belo Horizonte se caracteriza como o instrumento fundamental para o exercício da política urbana na cidade. Nele é possível encontrar tanto as diretrizes mais gerais para o desenvolvimento urbano, quanto instrumentos que direcionam a elaboração de projetos para a cidade em vários aspectos.

O Plano é considerado um instrumento inovador pois incorpora ideais ousados quando o tema é desenvolvimento urbano, mas articula isso às propostas presentes nos **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).** Ou seja, é um projeto que se baseia nas questões presentes voltando-se também para os acontecimentos futuros. Os desdobramentos dessas questões podem ser encontrados nos princípios presentes na Figura 50.

Os princípios anunciados na Figura 48 são reflexos de como os ODS podem ser integrados no planejamento urbano eficaz. Para isso, foi tomado como base o Objetivo 11 "Tornar as cidades e os assentamentos humanos **inclusivos, seguros, resilientes e sutentáveis**". E então, a partir da análise desse objetivo inicial e dos seus desdobramentos é que se foi possível chegar a outros pontos, que formam os conceitos, imprescindíveis para o desenvolvimento das estratégias urbanísticas consequentes.

FIGURA 50: Princípios assegurados no Plano Diretor de BH (E-book - Conceitos) / FONTE: BELO HORIZONTE, 2020

Além disso, outro aspecto fundamental do Plano é o de garantir a maior simplificação da legislação a fim de atingir mais e mais pessoas. Assim, como forma de **tornar a lei mais acessível**, foram desenvolvidos pela Secretaria Municipal de Política Urbana os "E-book Plano Diretor de BH" (BELO HORIZONTE, 2020), na Figura 51 é exemplificada uma das estratégias trazidas em um desses E-books. Os materiais disponíveis no Portal da Prefeitura de Belo Horizonte apresentam uma série de gráficos e ilustrações e servem tanto para os profissionais da área, quanto para os cidadãos que possuem interesse em entender um pouco mais sobre as políticas urbanas da cidade onde moram.

Os E-book são divididos em:

- Conceitos;
- Parcelamento do solo;
- Ocupação do solo;
- Instrumentos urbanísticos;
- E-book complementares.

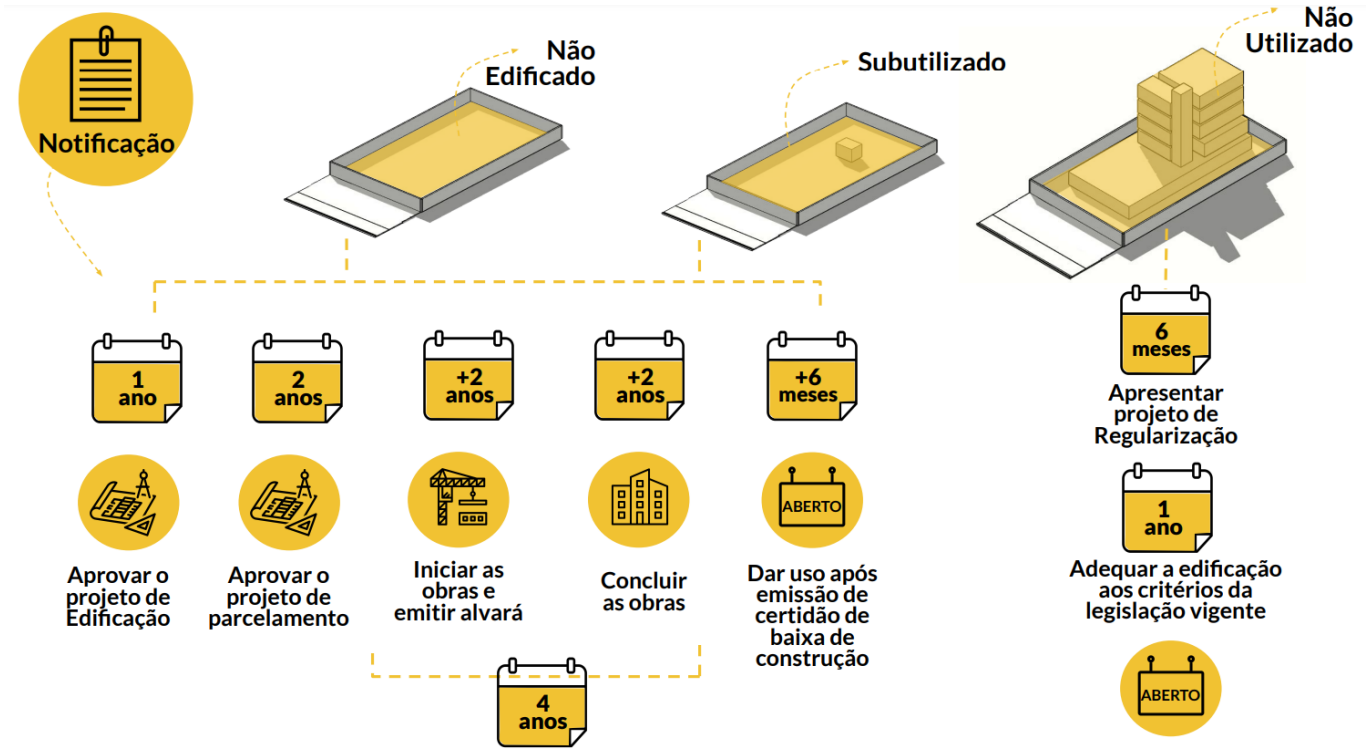


FIGURA 51: Parcelamento, edificação e utilização compulsórios (E-book - Instrumentos Urbanísticos) / FONTE: BELO HORIZONTE, 2020.

Apesar de apresentarem distinções relativas à suas composições específicas, foi possível, com o estudo prévio, estabelecer algumas pontes de contato entre os documentos apresentados. E, a partir disso foi sendo construída a base teórica a fim de respaldar as diretrizes apresentadas no próximo capítulo. Um dos direcionamentos que foi concebido com esse estudo foi a subdivisão das diretrizes apresentadas em: **Princípios gerais; Princípios específicos e Estratégias urbanísticas.**

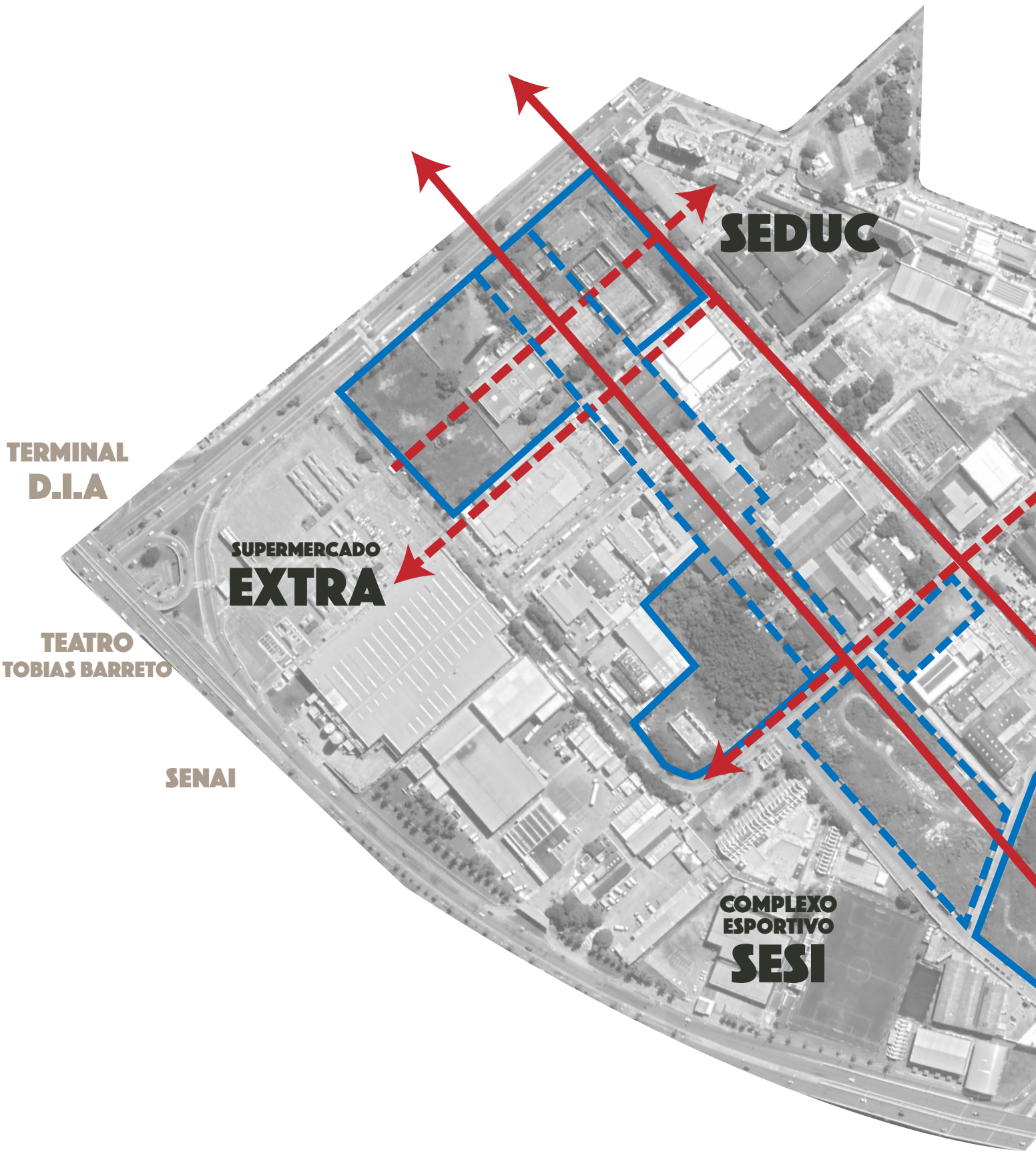
5.2

definição dos

PRINCÍPIOS & ESTRATÉGIAS

urbanisticas para a área

FON


SEDUC
TERMINAL
D.I.A
SUPERMERCADO
EXTRA
TEATRO
TOBIAS BARRETO
SENAI
COMPLEXO
ESPORTIVO
SESI

O DE VIABILIZAÇÃO

MAPA 09: Estudo de viabilização do projeto de requalificação.
ITE: Google Earth Pro, 22 de julho de 2022, adaptado por Yuri Augusto Silva, 2022.

METRO QUADRADO

Escolha dos vazios urbanos a serem impactados com a proposta, levando em conta a integração dos mesmos em um sistema.

espaços construiídos | **espaços não construiídos**

METRO LINEAR

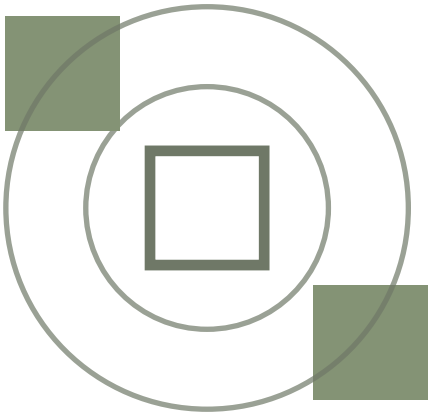
automóveis — **pedestres**

Integração e adequação das vias de circulação e dos pontos de contato.

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO

A proposta de requalificação urbana pensada para essa área visa o aproveitamento dos vazios urbanos enquanto instrumentos espaciais estratégicos. Para tanto, pensa-se em fazer uma integração dos espaços assinalados em um projeto que tenha como principal viés a articulação. E, com base em uma visão plural, sejam lançadas tanto estratégias arquitetônicas quanto urbanísticas, afinal entende-se que uma proposta articulada precise abarcar ambas as esferas afim de atingir os seus objetivos.

PRINCÍPIOS GERAIS



ARTICULAÇÃO DE ESPAÇOS

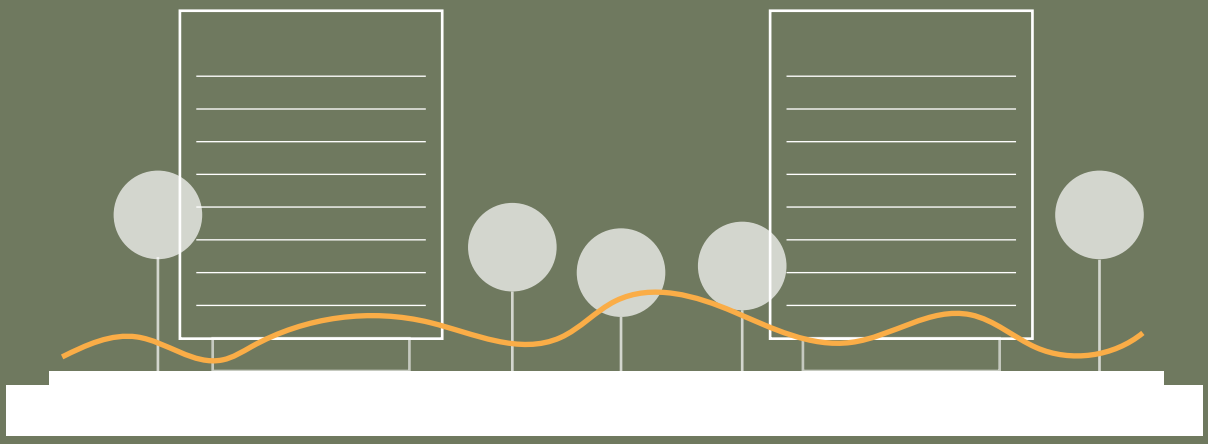
ACESSO, MOVIMENTO & CIRCULAÇÃO

ATRATIVIDADE & PERMANÊNCIA

PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS

ARTICULAÇÃO DE ESPAÇOS

- Sistema de espaços livres
- Espaços públicos de qualidade
- Edifícios híbridos
- Áreas de fruição pública
- Variabilidade de tamanhos



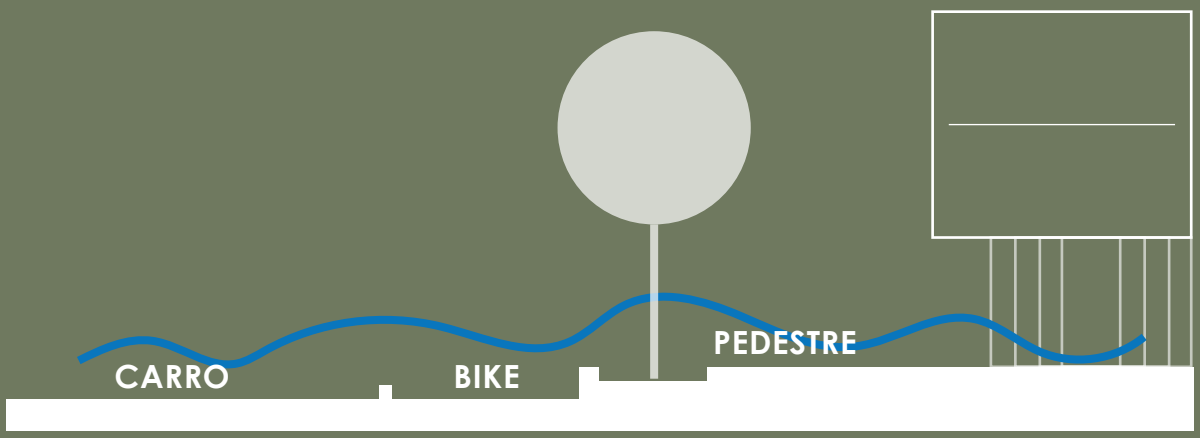
EDIFÍCIO HÍBRIDO COM ÁREA DE FRUIÇÃO PÚBLICA

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS

ACESSO, MOVIMENTO & CIRCULAÇÃO

- Rua completa
- Garantia de transporte público
- Calçadas largas
- Inserção da escala humana

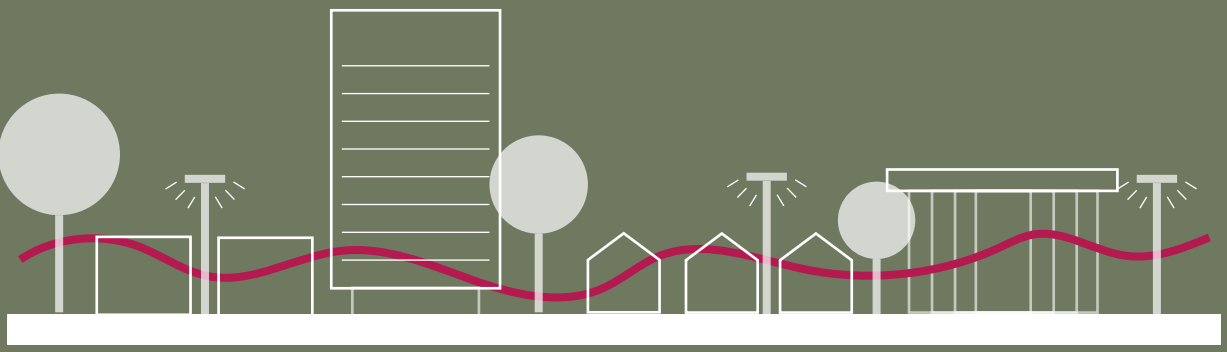


RUA COMPLETA - CALÇADAS LARGAS
INSERÇÃO DA ESCALA HUMANA

PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS

ATRATIVIDADE & PERMANÊNCIA

- Diversificação dos usos
- Fachada ativa
- Inserção de edifícios/conjuntos habitacionais
- Rede de equipamentos públicos, sociais e culturais
- Aumento da infraestrutura urbana

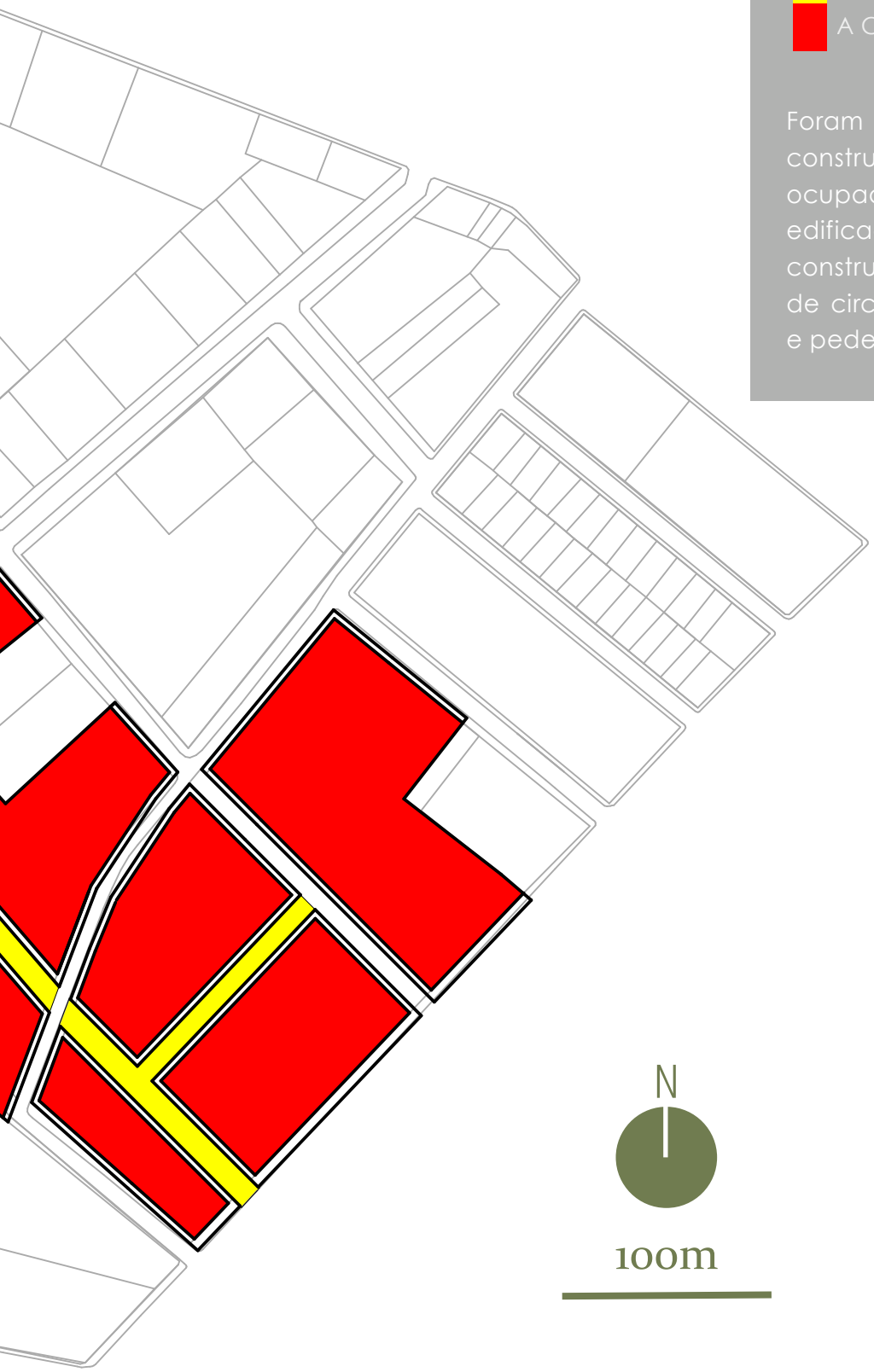


DIVERSIFICAÇÃO CONSTRUTIVA E DE USOS
& REDE DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

DEMO

LIR & CONSTRUIR

MAPA 10: Mapa de demolir e construir.
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.



LEGENDA

A DEMOLIR

A CONSTRUIR

Foram consideras como áreas construídas os lotes que seriam ocupados com a proposta de novas edificações e como áreas não construídas a abertura de novas vias de circulação, destinadas a veículos e pedestres ou somente a pedestres.

N

100m

ESC

Como originalmente as quadras possuíam grandes escalas, em detrimen
apropriação industrial, prezou-se por cortar, quando possível, algumas
com o objetivo de **diminuir as distâncias percorridas** pelas pessoas e
aproximar a região da **escala humana.**

Entretanto, houve alguns casos com limitantes construtivas, uma vez
projeto não nasceu do zero, assim ele precisou adaptar-se a alg
questões e construções existentes de forma a conversar com o construíd
perder o ideal da **Articulação dos Espaços.**

Foi diagnosticada, na via apontada, a falta de circulação de automóveis e de pedestres dada a presença marcante do muro do Complexo SESI. Por isso, o Projeto de Requalificação realizado neste trabalho acabou fechando tal via afim de possibilitar lotes com a profundidade devida para a inserção de programa habitacional.

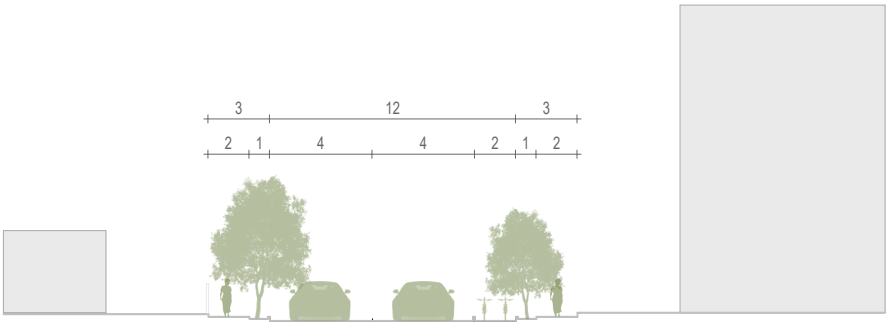
CALA DA QUADRA

nto da
delas,
assim

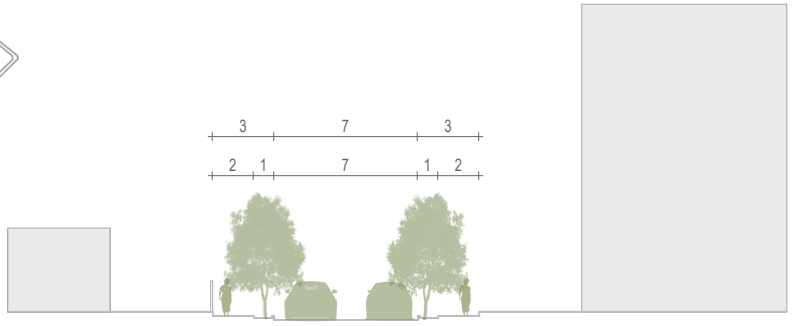
que o
gumas
lo sem

MAPA 11: Escala da Quadra do Projeto de Requalificação
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

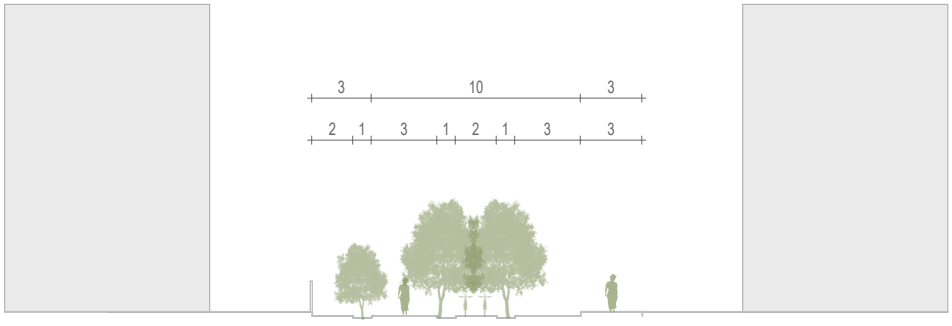
1. Via preferencial - automóveis



2. Via equivalente



3. Via exclusiva pedestres



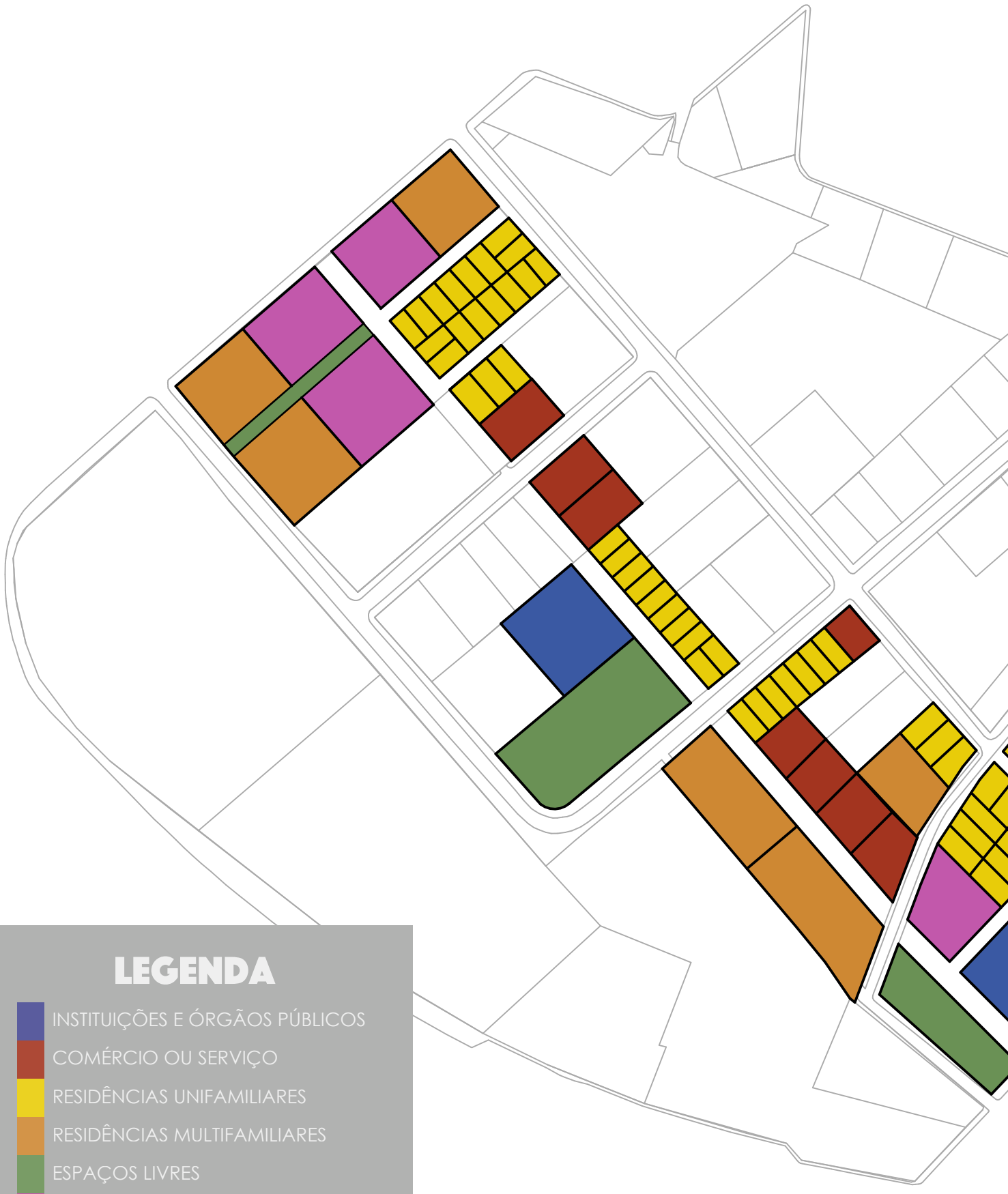
N

100m

STUDO DE LOTES

***MAPA 12:* Estudo de loteamento para o projeto de requalificação.**
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

Reafirmando a intenção de **aproximar o Projeto de Requalificação da escala humana** também foi propiciada a criação de lotes diversos, como pode ser constatado no mapa de lotes. Essa característica projetual interfere não somente no desenho do mapa, mas, como será visto mais a frente, também irá influenciar nas tipologias construtivas inseridas em cada um. Sendo indício de uma das características adotadas nos Princípios Específicos: A **Diversidade Construtiva.**


LEGENDA
INSTITUIÇÕES E ÓRGÃOS PÚBLICOS
COMÉRCIO OU SERVIÇO
RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES
RESIDÊNCIAS MULTIFAMILIARES
ESPAÇOS LIVRES
EDIFICAÇÃO HÍBRIDA

USO DO SOLO

MAPA 13: Mapa de uso do solo da proposta
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

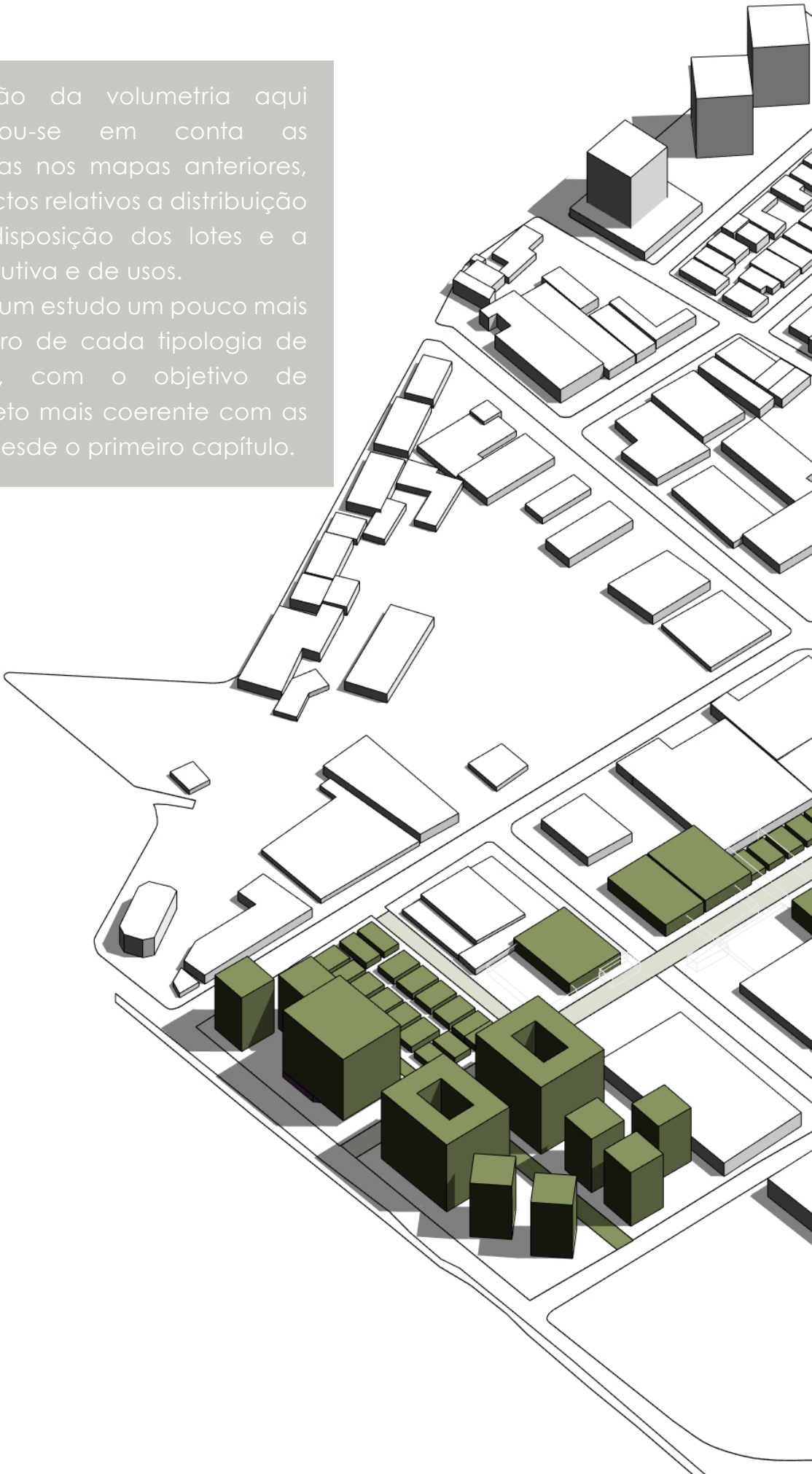
A distribuição dos usos teve como principal intenção promover, um dos aspectos trazidos nos Princípios Específicos: A **Diversidade de Usos** incentivando principalmente o acréscimo populacional. Os usos de maior adensamento (Edf. Hibridos e Res. Multifamiliares) foram preferencialmente postos nas avenidas circundantes, sendo as edificações hibridas alocadas nas esquinas, afim de **incentivar a circulação nos edifícios**. Já os de menor aporte populacional, as Residências Unifamiliares, foram alocadas no miolo do recorte, em quadras de menores dimensões, o que sugere também além da diversidade de usos, também a diversidade construtiva apresentada no Mapa 12. Ressalta-se também a viabilidade de mudanças que os lotes têm, assim pode haver o desmembramento de lotes maiores e/ou o remembramento dos lotes menores, visando a instalação de outros tipos de usos, sem que haja a perda da Diversidade.

Além dos usos citados também foram acrescidos lotes comerciais e institucionais, que auxiliam na **subsistência local dos moradores da região e proximidade**. Além disso também foram inseridos dois lotes maiores de Espaços Livres, que destinam-se as praças e outro de menor dimensão que diz respeito a Via Exclusiva de Pedestres. Ainda que não estejam assinaladas neste mapa todas as novas vias instauradas com o Projeto, como foi apresentado no Mapa 10, também constituem-se como tipos de Espaços Livres que somam-se a esses três lotes formando um grande **Sistema de Espaços Livres.**

FIGURA- FUNDO

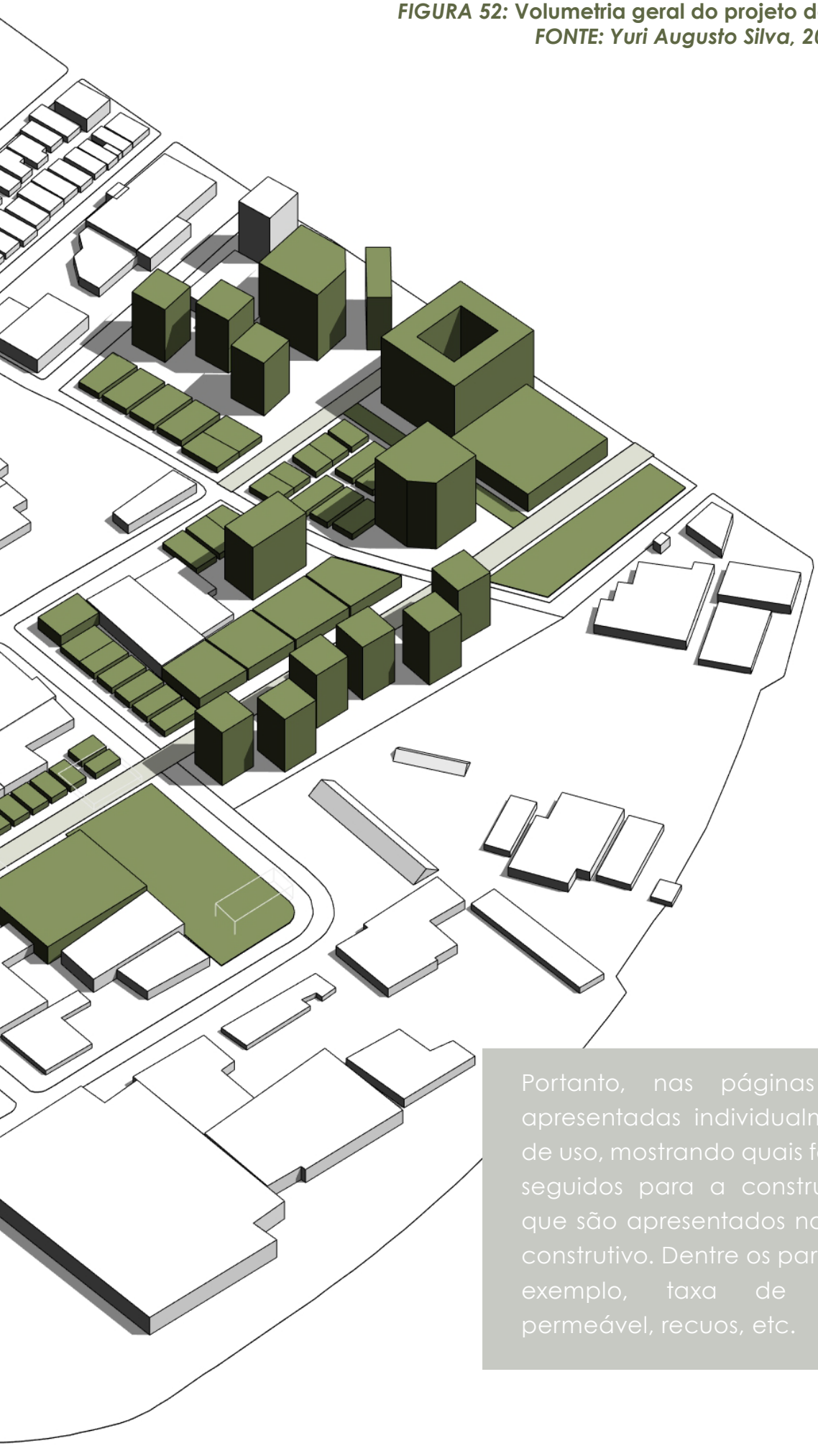
MAPA 14: Mapa Figura-fundo com o Projeto de Requalificação
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

Para a construção da volumetria aqui apresentada levou-se em conta as considerações feitas nos mapas anteriores, no tocante a aspectos relativos a distribuição das quadras, a disposição dos lotes e a variabilidade contrutiva e de usos.
Entretanto, foi feito um estudo um pouco mais aprofundado dentro de cada tipologia de uso estabelecida, com o objetivo de conceber um projeto mais coerente com as questões trazidas desde o primeiro capítulo.



VOLUMETRIA

FIGURA 52: **Volumetria geral do projeto de requalificação.**
FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.



Portanto, nas páginas seguintes, serão apresentadas individualmente as tipologias de uso, mostrando quais foram os parâmetros seguidos para a construção dos volumes, que são apresentados no potencial máximo construtivo. Dentre os parâmetros, temos, por exemplo, taxa de ocupação, área permeável, recuos, etc.

RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR A

Dada a necessidade de um acréscimo populacional para a região viu-se a necessidade da inserção do uso habitacional em duas esferas: a unifamiliar e a multifamiliar. Primeiramente, com a unifamiliar, a principal intenção é de inserir uma sensação de vizinhança na região. Com isso, são propostos lotes de pequenas dimensões, que podem abrigar construções de até 2 pavimentos.

- **Lote mínimo:** 12x22m
- **Recuo frontal:** 3 metros
- **Recuo lateral:** 2 metros
- **Coeficiente de aproveitamento - CA:** 0,8
- **Taxa de ocupação - TO:** 70%
- **Área permeável:** 15%

Esses lotes podem ser convertidos a uma edificação de usos misto (habitação+serviço ou habitação+comércio), nunca podendo se desvencilhar do uso habitacional. Para um uso exclusivamento comercial e/ou de serviço são destinados os Lotes Tipo C.

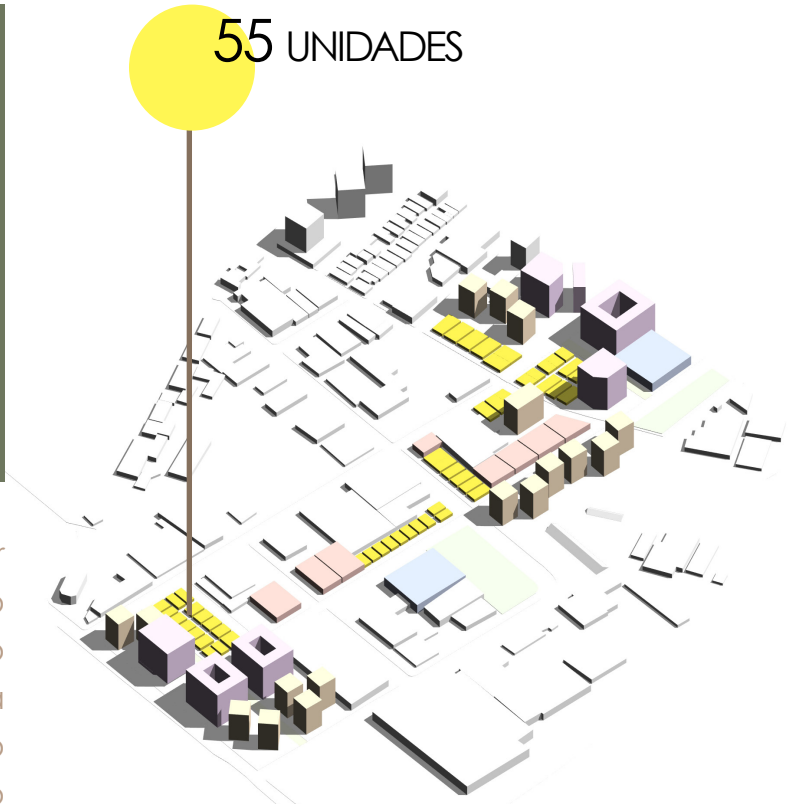


FIGURA 53: Volumetria do projeto de requalificação - unidades residenciais unifamiliares / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR B

Dada a necessidade de um acréscimo populacional para a região viu-se a necessidade da inserção do uso habitacional em duas esferas: a unifamiliar e a multifamiliar. Segundo, com a multifamiliar, a principal intenção é de aumentar o percentual de habitações com um maior adensamento construtivo. Afinal, como a região carece de quaisquer tipos de habitações, preza-se pela inserção da sociedade no local. Com isso, são propostos lotes de médias a grandes dimensões, que podem abrigar construções de até 12 pavimentos.

- **Lote mínimo:** 38x58m
- **Recuo frontal:** 5m
- **Recuo lateral:** calculado com base nas distâncias que as edificações tanto as do lote quanto as do entorno exercem entre sim
- **Coeficiente de aproveitamento -CA** : 3,0
- **Taxa de ocupação - TO**: 50%
- **Área permeável - AP**: 20%

Enfatiza-se que, caso o lote seja circundado seja circundado por mais de 2 vias deve haver ao menos 2 acessos, preferencialmente em vias opostas. A taxa de ocupação leva em conta somente as edificações que abrigam as plantas-tipo, subtraindo patamares destinados por exemplo somente a garagens e circulação. É oferecido ao empreendimento a possibilidade de acréscimo do CA caso haja aumento de AP.

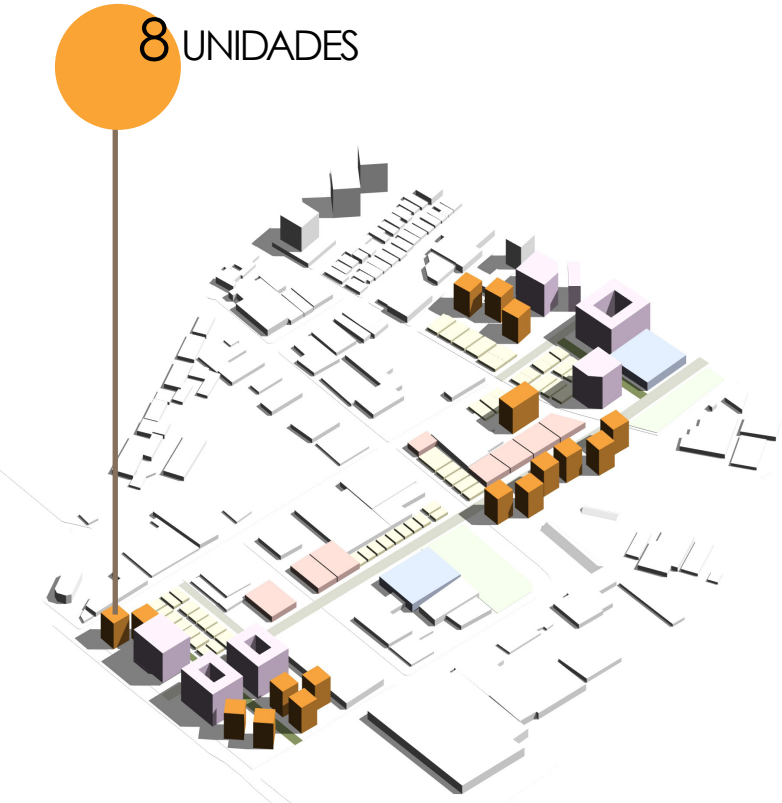


FIGURA 54: Volumetria do projeto de requalificação - unidades residenciais multifamiliares / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

COMERCIAL + SERVIÇOS

C

Com o intuito de impulsionar a circulação da região, percebe-se a necessidade de diversificar não somente construtivamente mas também em tipos de usos. Uma vez que o recorte analisado possue quase que exclusivamente pequenas fábricas, centros de distribuição e muitos vazios urbanos, reflete-se na inserção de usos que possam conversar com a população que venha residir nessa região, ou que transita por ela. Com isso se propõe a inserção de lotes médios destinados a esses comércios e serviços de até 3 pavimentos.

- **Lote mínimo**: 22x30m
- **Recuo frontal**: 5 metros
- **Recuo lateral:** isento
- **Coeficiente de aproveitamento - CA**: 2
- **Taxa de ocupação - TO**: 80%
- **Área permeável - AP**: 10%

Caso o lote esteja alocado na esquina da quadro, o afastamento frontal deve valer para as duas faces do lote, devendo haver acesso nas duas faces propiciando assim uma melhor Área de Fruição Pública. Para o uso comercial+serviço, também devem ser projetados estacionamentos exclusivos, podendo ser incluído no Recuo frontal.

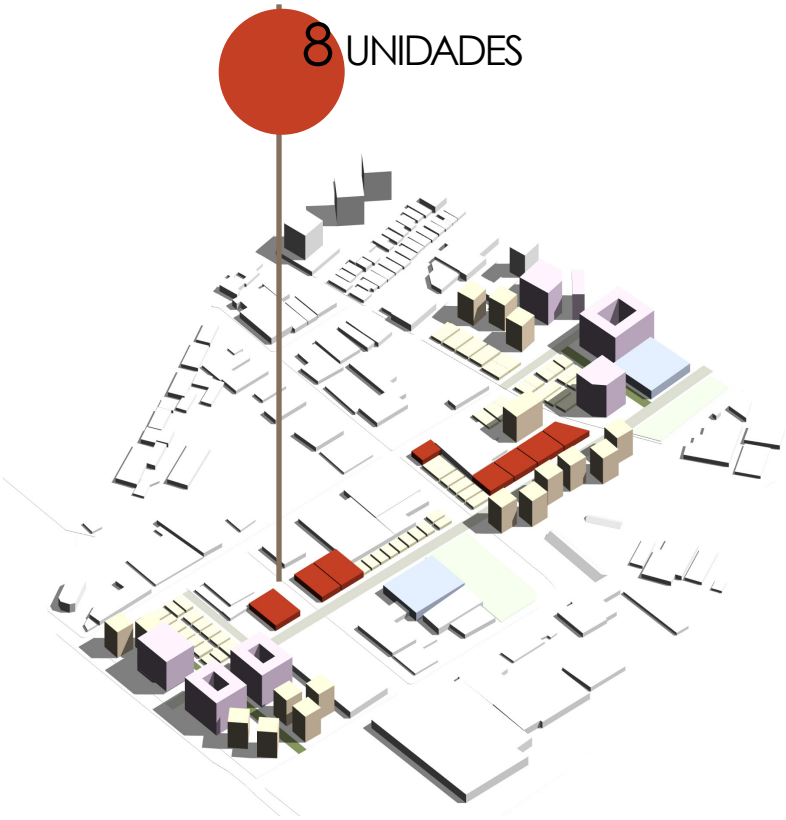


FIGURA 55: Volumetria do projeto de requalificação - unidades comerciais e de serviço / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

INSTITUCIONAL D

Diferentemente dos outros usos apresentados, o uso Institucional é de caráter mais específico, ou seja, foram destinados dois lotes com usos imprenscindiveis para ascender na região um sentido de comunidade. Os usos pensados foram: uma Escola Pública com ensino do infantil ao médio e também um Centro Cultural e de Artes, com lotes grandes destinados a edificações de até 4 pavimentos.

- **Lotes**: 64x60m e 70x56m
- **Recuo frontal**: 10 metros
- **Recuo lateral**: 5 metros
- **Coeficiente de aproveitamento - CA**: 3,0
- **Taxa de ocupação - TO**: 70%
- **Área permeável - AP**: 20%

Reinterando necessidade da maior integração do meio público com o privado, reflete-se na inserção de um múltiplo acesso também nesta tipologia, tendo ao menos acesso em duas faces da construção. Como ambos os lotes institucionais estão alocados próximos a Espaços Livres - Praças, é interessante uma melhor integração também com espaços fornecendo a continuidade entre esses espaços, entre o público e o privado, entre o construído e o não-construído.

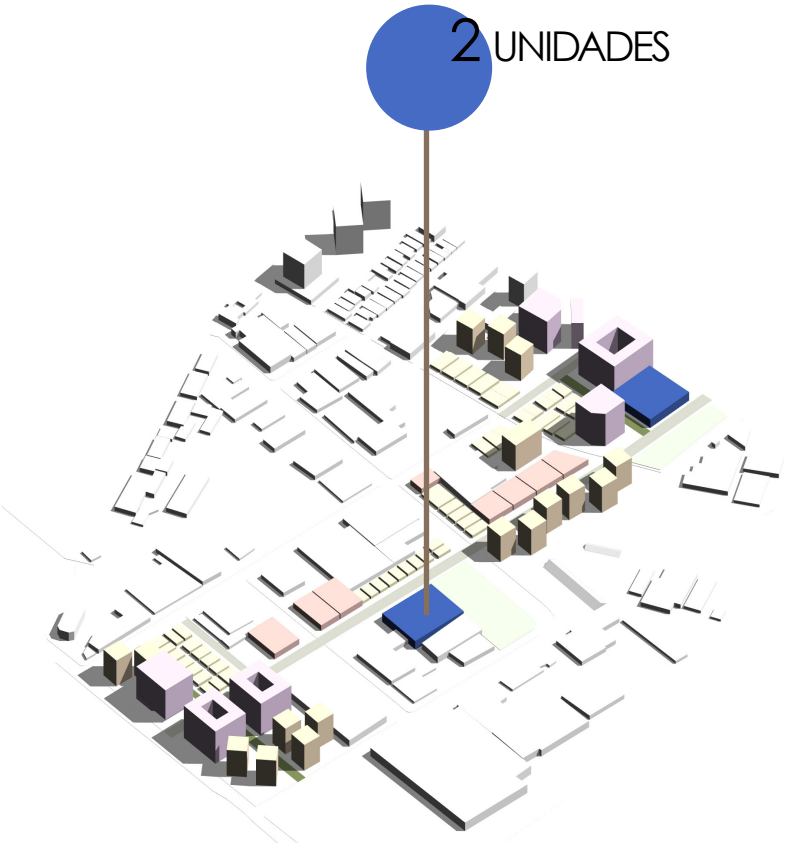


FIGURA 56: Volumetria do projeto de requalificação - unidades institucionais / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

EDIFÍCIOS HÍBRIDOS

E

Assim como foi abordado anteriormente neste trabalho, os edifícios híbridos são construções essencialmente relacionados com o meio público, são edificações que não somente somam o habitação com comércios e serviços, mas tem como intuito garantir que o meio público perpasse o seu programa. A eles são concedidos alguns artifícios extras que auxiliem na garantia das funções. Os lotes desta tipologia são também de grandes dimensões, abrigando edificações de até 15 pavimentos.

- **Lote mínimo**: 52x50m
- **Recuo frontal:** 8 metros
- **Recuo lateral**: 8 metros
- **Coeficiente de aproveitamento - CA**: 3,0
- **Taxa de ocupação - TO**: 70%
- **Área permeável - AP**: 20%

Como forma de interpor uma área de fruição pública mais agradável, deve ser feito um afastamento obrigatório de 8 metros de todas as faces da edificação, sendo concedida a possibilidade dos níveis superiores avançarem o afastamento frontal em até 3 metros, servindo de projeção sobre o pavimento térreo. Tomando como base os conceitos que envolvem o "Híbrido", refere-se a necessidade de elaborar múltiplos acessos em todas as faces da edificação.

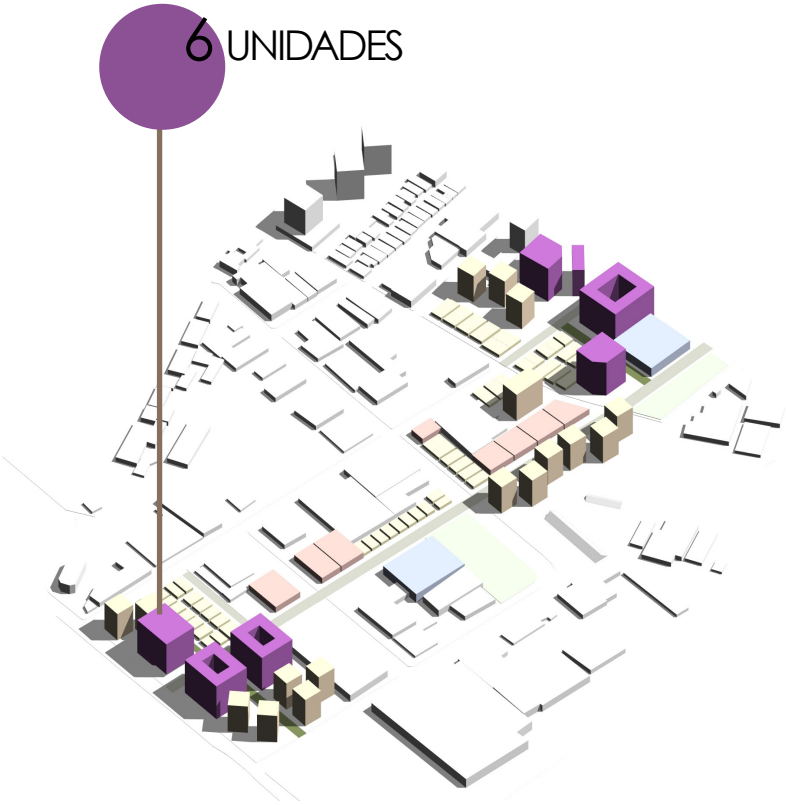


FIGURA 57: Volumetria do projeto de requalificação - unidades de edificações híbridas/ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

ESPAÇOS LIVRES

F

Como foi abordado anteriormente neste trabalho, existem diversos tipos de Espaços Livres - ELs, os quais foram inseridos ao longo desse Projeto de Requalificação. Evideciam-se nesse ponto os dois lotes de grandes dimensões destinados a abrigar praças de programa mais completo e que posssam servir também para eventos culturais e e artísticos e também um lote menor que refere-se a Rua Exclusiva para pedestres.

- **Lotes**: 120x56m e 98x27m
- **Área permeável - AP**: 60%

Esses Espaços tem como intuito garantir a permanência das pessoas no meio público. Para tanto, deve-se prezar a construção de espaços agradáveis, que além do 50% mínimo de área permeável existam:

- Equipamentos públicos;
- Mobiliário público;
- Áreas verdes para a melhoria do conforto ambiental;
- Acessibilidade, etc.

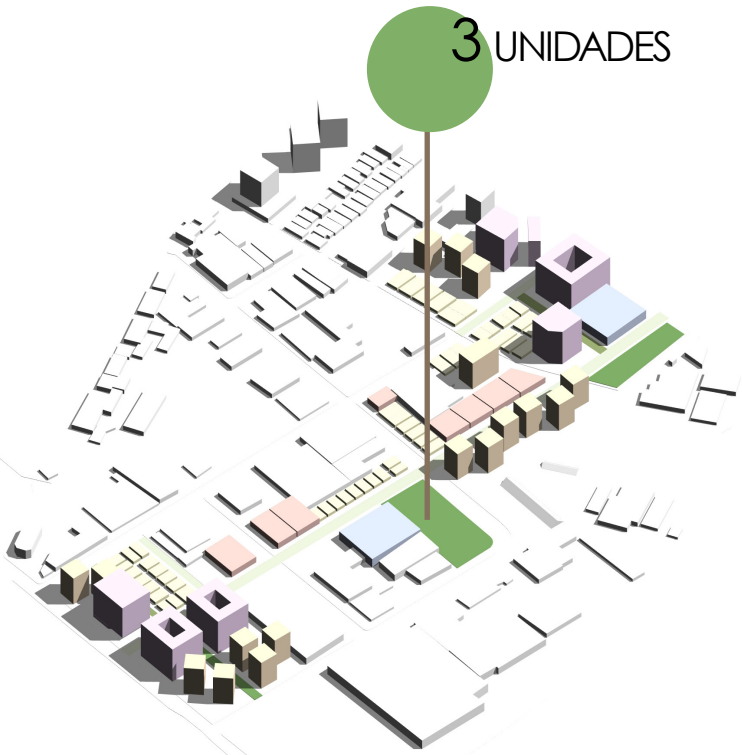


FIGURA 58: Volumetria do projeto de requalificação - unidades de espaços livres/ FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

Além desses ELs, há também outros modelos inseridos ao longo do projeto, pois, assim como foi destacado anteriormente, as vias de circulação, além daquela exclusiva para pedestres, também configuram-se como tipos de ELs, sendo espaços projetados não somente para os automóveis, pois têm como premissa serem confortáveis e seguras para os pedestres e ciclistas que por ali transitam (Figura 59).

FIGURA 59: Espaços Livres - Vias de circulação / FONTE: Yuri Augusto Silva, 2022.

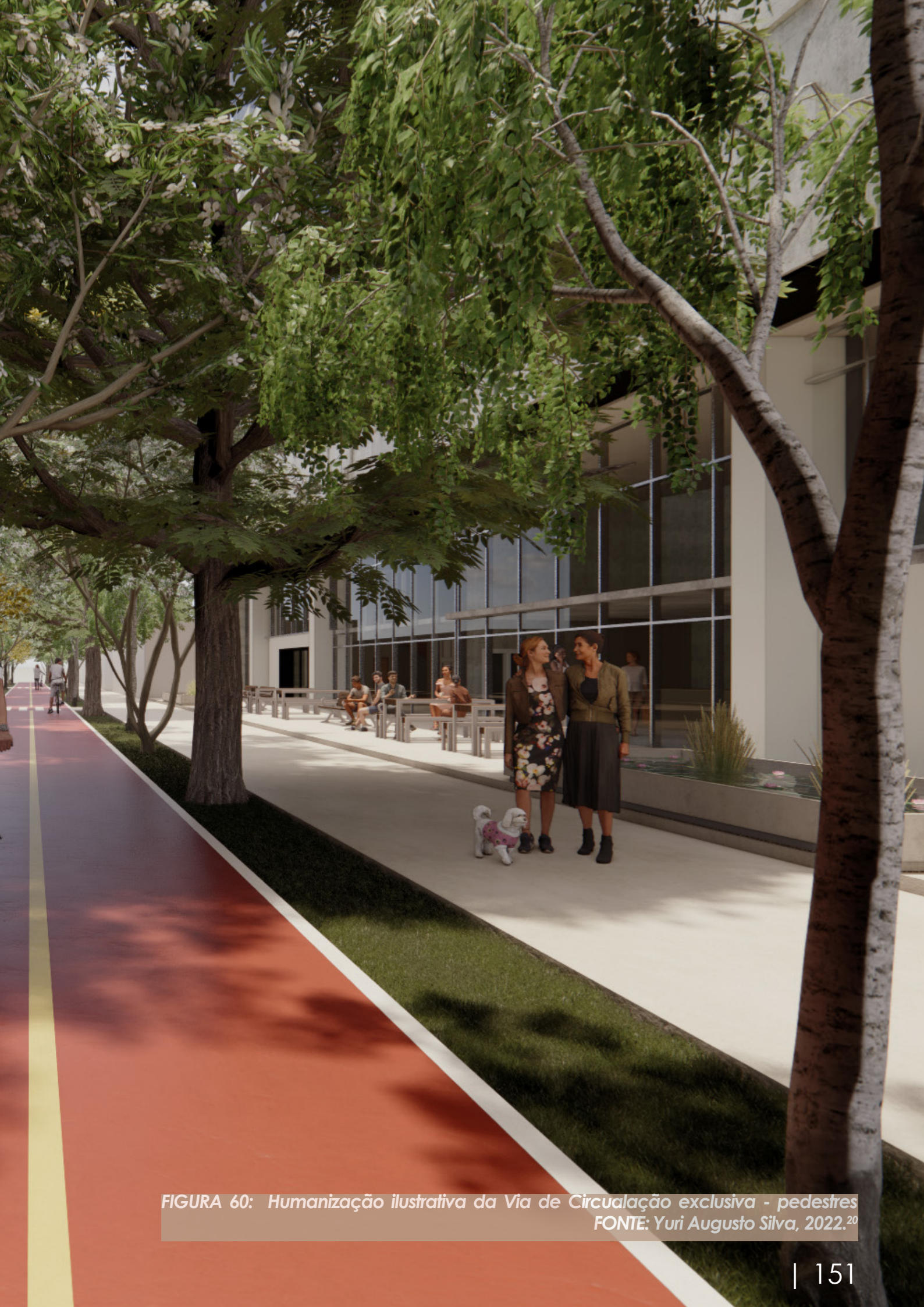


FIGURA 60: Humanização ilustrativa da Via de Circulação exclusiva - pedestres
***FONTE:** Yuri Augusto Silva, 2022.*[20]

CONSIDERAÇÕES

A teoria modernista, elucidada no começo deste trabalho, trouxe algumas reflexões muito importantes dentro do campo do urbanismo, sendo um dos seus principais aspectos a setorização e o seu grau de influência na cidade. Se por um lado, temos um malefício à vida urbana, quando falamos de habitação, comércio e serviços, por outro, temos um benefício, quando o assunto é a indústria. Afinal, é de interesse próprio das indústrias se manterem longe dos pólos habitacionais, pois isso assegura a melhor circulação de mercadorias e também o decréscimo de poluição sonora e visual para o restante da cidade.

MAS O QUE ACONTECE QUANDO UMA EDIFICAÇÃO PERDE O SEU USO? E O QUE SURGE COM A CRIAÇÃO DO VAZIO?

Viu-se que os vazios urbanos são um grande impedimento não somente para o traçado da cidade mas para a vida urbana como um todo. E se já é uma tarefa complexa reestruturar um vazio inserido numa zona habitacional, o que dirá um Distrito Industrial, uma região que nunca fora associada a um uso social, onde há a falta da escala humana e a presença de lotes e quadras de grandes dimensões. Aspectos esses que somam-se às ruas projetadas para a passagem de automóveis de grande porte e também a falta de espaços públicos.

É nesta conjuntura que se encontra o recorte analisado neste trabalho, o Distrito Industrial de Aracaju - o DIA. Formado por alguns lotes industriais, alguns edifícios de usos variados e principalmente por inúmeros vazios urbanos, que resultam numa enorme falta de dinâmica tanto econômica quanto social. Entretanto, com a análise realizada, foi possível observar que o DIA conta também com alguns potenciais. Por isso afirma-se que hoje essa região encontra-se em descompasso, onde, por um lado, existe infraestrutura e também uma localização estratégica dentro da malha aracajuana, mas, por outro lado, não há dinâmica social e econômica condizente a esses aspectos.

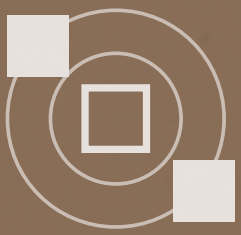
Assim, a fim de retomar a vida para o Distrito deve-se trabalhar com a escala arquitetônica mas também na escala urbana e como intervir no existente para que ele passe de uma condição de vazio para um estado de vida. Para tanto, este trabalho prezou na concepção de um Projeto de Requalificação Urbana que teve como base dois pilares conceituais: o Edifício Híbrido e o Sistema de Espaços Livres - SEL. Enfatizando-se inclusive como é importante realizar a apropriação dos vazios urbanos, inserindo neles estratégias de revitalização e novos usos.

Ainda que a criação de um projeto arquitetônico ou urbanístico não tenha feito parte da construção deste trabalho, foram utilizados conceitos inerentes ao Edifício Híbrido e ao SEL para o desenvolvimento dos princípios e estratégias anunciados. Além disso, a requalificação soma-se a esses sistemas articuladores como um caminho para atingir tais conceitos. Portanto, como forma de alcançar um sistema articulado, é necessário se apropriar de formas de intervenção urbana para recriar - ou requalificar - a cidade.

FINAIS

Algumas das premissas básicas contidas em ambas as partes também podem ser adequadas para as finalidades da requalificação urbana. A exemplo delas temos a permeabilidade e a diversidade de usos integradas neste sistema de vivências do espaço livre público em um campo social, ambiental, etc. Para que assim seja possível garantir a plena utilização dos espaços da região pela sociedade em um sistema simbiótico e articulado.

O projeto de requalificação se baseou na construção de três princípios base:



ARTICULAÇÃO DE ESPAÇOS

ACESSO, MOVIMENTO & CIRCULAÇÃO

ATRATIVIDADE & PERMANÊNCIA

E através deles foram formulados instrumentos e estratégias urbanísticas, a exemplo das áreas de fruição pública, as ruas completas e as fachadas ativas. Posteriormente a essas concepções iniciais, foi desenhado um novo traçado para a região estabelecendo uma conversa entre o existente ativo e o projeto. Além disso, foi definido um novo loteamento que prezou pela indicação de uma maior diversidade construtiva e de usos, sendo criadas:

- ► 55 lotes de residências unifamiliares;
- ► 8 lotes de residências multifamiliares;
- ► 8 lotes de comércio+serviço;
- ► 2 lotes institucionais;
- ► 6 lotes de edifícios híbridos;
- ► 2 lotes de espaços livres;

Ressalta-se que os espaços livres apontados representam as praças do loteamento, afinal, outros espaços livres foram inseridos ao longo das ruas, que, afinal, ganham um novo destaque, dando enfoque a ruas exclusivas para pedestres, a vasta arborização e também a garantia da acessibilidade.

Por fim, ressalta-se que mesmo com a natureza acadêmica que esse trabalho possui, lança-se como um aspecto tangente a realidade da região a inserção de leis e decretos que acompanhem, de fato, as características atuais do local e a sua relação com o entorno. O processo de mudança é sim possível e necessário, dada a valorização do entorno e a presença dos vazios assinalados. Mas, para isso, é preciso analisar a região atualmente, para que se possa lançar mão de um projeto particular que, tem o peso de transformar também a dinâmica aracajuana.

REFERÊNCIAS

ABASCAL, Eunice Sguizzardi; BILBAO, Carlos Abascal. A tênue fronteira entre o público e o privado. Arquitextos: 2018 (218.05). Disponível: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.218/7029> Acesso em 20 de julho de 2022.

ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Rio de Janeiro: Mauad, 1998

ALBUQUERQUE, Hannah Lydia Almeida. A produção do espaço urbano e suas relações com as transformações econômicas. Os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.) - Coleta de dados para a elaboração de imagens sobre a evolução urbana do D.I.A. Relatório Semestral - Projeto de Iniciação Científica - Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFS, 2015.

ALVARO, Ana Lúcia Pinto do Nascimento. A produção do espaço urbano e suas relações com as transformações econômicas. Os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.) - Coleta de dados para a elaboração de imagens sobre a evolução urbana do D.I.A. Relatório Semestral - Projeto de Iniciação Científica - Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFS, 2016.

ALVARO, Ana Lúcia Pinto do Nascimento. Proposta para uma nova estrutura socioespacial do DIA: a busca da transformação da vida urbana e do espaço público em prol da dimensão humana. Trabalho de Conclusão de Curso - Departamento de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal de Sergipe. Laranjeiras, 2019.

ALVARENGA, André Lima. Docklands: disputas intestinas na formação da paisagem urbana de Londres. Geousp – Espaço e Tempo, v. 23, n. 2, 2019.

ALVES, José Diego Gobbo; BRAGA, Roberto. Avaliação dos vazios urbanos na cidade de Piracicaba - São Paulo - Brasil. Revista Latinoamericana de Estudiantes de Geografía, Vol. 5, No. 1, 2017.

ARAÚJO, Rozana Rivas. As relações entre as transformações econômicas e o ritmo da produção do espaço urbano. Estudo de caso: Aracaju. Tese de doutorado - Programa de Pós-graduação em Planejamento

REFERÊNCIAS

Urbano e Regional - UFRGS. Porto Alegre, 2011.

ARRUDA, Antonio Aureliano Moreira. Por uma cidade com mais urbanidade: uma nova leitura para o plano de estruturação urbana da sede do distrito de Manhoso, Viçosa do Ceará. Trabalho de Conclusão de Curso - DeVry Brasil | FANOR - Faculdades Nordeste. Fortaleza, 2016.

ARRUDA, Guilherme. Interface sócio-espacial para o diálogo problematizador em Glaura-MG In: VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - Eixo temático: Projeto, políticas e práticas. Brasília, 2020.

ARGAN, Giulio Carlo. História da arte como história da cidade "Storia Dell'arte come storia della città". 5ª edição. São Paulo, 2005.

AZEREDO, Gabriel Johansson. Estratégias formais dos edifícios híbridos. Dissertação de Mestrado em Arquitetura - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2016.

BELO HORIZONTE. Plano Diretor - Lei nº 11.181, 2019.

BELO HORIZONTE. E-book Plano Diretor de BH - Entenda os principais pontos. Secretaria Municipal de Política Urbana (Prefeitura de Belo Horizonte), 2020

BENEVOLO, Leonardo. História da cidade "Storia della Città". 3ª edição. São Paulo, 1997.

BIFULCO, Agnese. LAND presents Parco Unione, the green lung of the former Falck areas. Flornature, Architecture & Surfaces. s/d. Disponível em: <https://www.floornature.com/land-presents-parco-unione-green-lung-former-falck-areas-16993/> Acesso em 06 de maio de 2022.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. Percorrendo os Vazios Urbanos. In: X ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. Sessão Temática 4.4 - Mercado Imobiliário e Produção do Ambiente Construído, 2003.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas. Tese de doutorado em urbanismo - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro - 2006.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Estatuto da Cidade. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Congresso Nacional. Brasília-DF, 2001.

CARDOSO, Kelen Arigoni; VIEIRA, Jorge Luiz. O edifício híbrido na cidade compacta. Revista Território, Espaço Construído e Meio Ambiente, vol. 01, n. 01, 2020.

CARVALHO, Bárbara Zaneti. Vazios urbanos - A construção de um novo espaço público para Bauru. Trabalho de final de graduação - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (UNESP). Bauru, 2016.

CAVALCANTI, Emanuel Ramos; ALVIM, Angélica Tanus Benatti. Os vazios urbanos industriais na cidade contemporânea: o caso de Fortaleza-CE. XVIII ENANPUR, Natal, 2019.

CUNHA, Érika Jorge Rodrigues. A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea. Dissertação de mestrado. Escola de Arquitetura - UFMG. Belo Horizonte, 2008.

CUNHA, Marta Saraiva Resina da. Edifícios híbridos como geradores de uma nova lógica urbana. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitectura e Artes - Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa, 2013.

CHOAY, Françoise. O urbanismo: utopias e realidades. São Paulo, 1992.

DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. Paisagem e Morfologia de vazios urbanos: análise de transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba, Paraná. Dissertação de Mestrado - Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2006.

DORNELES, Vanessa Goulart. Apostila de Projeto de Paisagismo. Curso de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina. s/d.

DUARTE, Rui Barreiros. Vazios úteis. Desenho, representação, conteúdo e vivência. Actas do Seminário de estudos urbanos – 2007. ISCTE, Lisboa, 2007.

REFERÊNCIAS

FABIANI, Denize; PANDOLFO, Adalberto; KALIL, Rosa Maria Locatelli. Requalificação urbana: análise da atratividade dos elementos físicos construídos e naturais em espaços públicos de lazer na cidade de Passo Fundo/RS. Cadernos PROARQ - UFRJ - nº 31. Rio de Janeiro, 2018.

FENTON, Joseph. Hybrid Buildings: from Pamphlet Architecture - Nº 11. New York, 1985.

FERNANDES, Inês Neto Capaz Coutinho. Requalificação do espaço público urbano: caso de estudo Bairro Olival de Fora. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura Paisagística), Universidade Técnica de Lisboa, Portugal, 2012.

FERRAZ, Yara. Grande ABC abriga hoje mais de 300 galpões ociosos. Matéria - Diário do Grande ABC. Disponível em: <https://www.dgabc.com.br/Noticia/3678403/grande-abc-abriga-hoje-mais-de-300-galpoes-ociosos> Acesso em 26 de julho de 2022.

FERREIRA, Josué Catharino. Aspectos históricos e geográficos da industrialização de Santo André. XI Congresso Brasileiro de História Econômica (12ª Conferência Internacional de História de Empresas). Vitória, 2015.

FRANÇA, Vera Lúcia Alves. Relatório Final do Diagnóstico da Cidade de Aracaju. Secretaria Municipal do Planejamento e Orçamento - Prefeitura Municipal de Aracaju. Aracaju, 2014.

GASPAR, Caroline Rosá. Requalificação urbana da Rua Lauro Muller em Tubarão | SC. Trabalho de Conclusão de Curso - Universidade do Sul de Santa Catarina. Santa Catarina, 2017.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 2ª edição. São Paulo, 2013.

GIACOMET, Luciane. Revitalização portuária: Caso Puerto Madero. Dissertação de mestrado - Faculdade de Arquitetura - UFRGS. Porto Alegre, 2008.

GIEDION, Sigfried. Espaço, tempo e Arquitetura: O desenvolvimento de uma nova tradição. São Paulo, 2004.

REFERÊNCIAS

HUDSON, Danny. renzo piano: masterplan for the ex falck area, milan. Designboom, 2013. Disponível em: <https://www.designboom.com/architecture/renzo-piano-masterplan-for-the-ex-falck-area/> Acesso em 06 de maio de 2022.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3ª ed. São Paulo, 2011.

LANZI, Ana Maria Eder; OSSANI, Thais. London Docklands - Os limites do empreendedorismo urbano como estratégia neoliberal de promoção do território. Arquitextos: 2018 (215.03). Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/18.215/7017> Acesso em 21 de julho de 2022.

LEFÉBVRE, Henri. O direito à cidade. 3ª edição. São Paulo, 2011.

LE CORBUSIER. Planejamento urbano "Maniére de penser L'urbanisme". 3ª edição. São Paulo, 2000.

LIERNUR, Jorge Francisco. Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado. Arquitetextos: 2004 (054.03). Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526/pt> Acesso em 21 de julho de 2022.

MACEDO, Sílvio Soares. Paisagismo Brasileiro na Virada do Século: 1990-2010. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

MACEDO, Silvio Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; GALENDER, Fany Cutcher; CAMPOS, Ana Cecília de Arruda; CUSTÓDIO, Vanderli; DEGREAS, Helena; GONÇALVES, Fabio Mariz. Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: Produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II) In: Paisagem Ambiente: ensaios - n. 30 - São Paulo, 2012.

MASSEY, DOREEN B. Pelo espaço: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro, 2008.

MENDONÇA, Adalton da Motta. Vazios e ruínas industriais - Ensaio sobre friches urbaines. Arquitextos: 2001 (014.06). Disponível em <https://

REFERÊNCIAS

vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.014/869> Acesso em 8 de abril de 2022.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João. A Revitalização Urbana - Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. In: Relatório de Politicas Publicas de Revitalização: reflexão para formulação estratégica e operacional das actuações a concretizar no QREN. Lisboa, 2005.

NEVES, Andreia Sofia Felisberto da. O edifício híbrido residencial. Dissertação de mestrado. Instituto Superior Técnico - Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2012.

PASQUOTTO, Geise Brizotti & OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva. As periodizações nas intervenções urbanas: uma análise das classificações de "Vargas & Castilho", "Boyer" e "Simões Jr.". Labor & Engenho - v.4 nº3, Campinas, 2010.

PESSOA, Denise Falcão. Desafios do desenho urbano para a cidade contemporânea. Arquitextos: 2016 (192.06). Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.192/6063> Acesso em 27 de março de 2022.

OTT, Clara. Praça Superilla de Sant Antoni. Site - ArchDaily, 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/938818/praca-superilla-de-sant-antoni-leku-studio> Acesso em 06 de maio de 2022.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. Sistemas de espaços livres urbanos: Construindo um referencial teórico In: Paisagem Ambiente: ensaios - n. 24 - São Paulo, 2007.

ROGERS, Richard. Cidades para um pequeno planeta. 1ª Edição. Barcelona, 2001.

RPBW, Renzo Piano Building Workshop architects. Masterplan for the ex-Falck Area, s/d. Disponível em: <http://www.rpbw.com/project/masterplan-for-the-ex-falck-area> Acesso em 06 de maio de 2022.

REFÊNCIAS

ROLNIK, Raquel. O lazer humaniza o espaço urbano: SESC SP. (Org.). Lazer numa sociedade globalizada. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

SANTOLIN, Rodrigo Bruno; CATEN, Carla Schwengber ten. Modelos de distritos industriais sob a ótica da sustentabilidade: uma revisão bibliográfica. IJIE - Revista Iberoamericana de engenharia industrial - v.7, n.14. Florianópolis, 2015.

SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Lei nº 16.050, 2014.

SCHLEE, Monica Bahia; NUNES, Maria Julieta, REGO, Andrea Queiroz; RHEINGANTZ, Paulo; DIAS, Maria ngela; T NGARI, Vera Regina. Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras - Um debate conceitual In: Paisagem Ambiente: ensaios - n. 26 - São Paulo, 2009.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. Requalificação Urbana - O exemplo da intervenção Polis em Leiria. Dissertação de mestrado em Geografia - Universidade de Coimbra. Coimbra, 2011

SILVA, Helena Menna Barreto. Vazios urbanos – requalificando o problema na Grande São Paulo. In: Anais do Seminário Internacional sobre vazios urbanos. Rio de Janeiro, 1999.

SCHMITZ, H.; MUSYCK, B. Industrial Districts in Europe: policy lessons for developing countries? Brighton University of Sussex Institute of Developing Studies, Discussion Paper 324, 1993.

SOBRINHO, J. T. Aspectos históricos da economia de Sergipe. Departamento de Economia - Universidade Federal de Sergipe. Aracaju, 1994.

TARDIN, Raquel. Espaços livres: sistema e projeto territorial. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

TOFT, Jason; HEERHARTZ, Sarah; CORDELL, Jeffery; ARMBRUST, Elizabeth; OGSTON, Andrea; FLEMER, Emilie. Olympic Sculpture Park: Year 2 Fish, Epibenthos, and Physical Monitoring, Including Additional Beaches.

REFERÊNCIAS

School of aquatic & fishery sciences - University of Washington, 2009.

VARGAS, Heliana Comin. Centro urbanos: Por que intervir? Palestra apresentada no Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais - EPUSP. São Paulo, 2006 .

VARINI, Valerio. L'opera condivisa la città delle fabbriche - Sesta San Giovanni: 1903 - 1952. Ministero dell'Istruzione - Milão, 2006.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. As revitaliações dos espaços portuários de Puerto Madero - Buenos Aires - e do Cais Mauá - Porto Alegre - e suas relações com o entorno. Por uma análise de aproximação. Dissertação de mestrado - Programa de pós-graduação em Geografia - UFRGS. Porto Alegre, 2011.

XULULABS, Olympic Sculpture Park. Architect Magazine - 2012. Disponível em: https://www.architectmagazine.com/project-gallery/olympic-sculpture-park. Acesso em 06 de maio de 2012.

YAMAUCHI, Gisele. A INDÚSTRIA FOI EMBORA, E AGORA? AS ÁREAS INDUSTRIAIS OCIOSAS NA REGIÃO DO GRANDE ABC PAULISTA: Identificação e dimensionamento da problemática entre 1989 e 2019. Dissertação de mestrado - Universidade São Judas Tadeu. São Paulo, 2020.