



**DA GENEALOGIA DO ESPAÇO AO CONVÍVIO  
DAS DISTINTAS FUNÇÕES URBANAS:  
UMA PROPOSTA DE MASTERPLAN PARA A CIDADE DE FRANCA**

Universidade Federal de Uberlândia  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design – FAUeD  
Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação II  
Orientanda: Letícia de Paula Souza  
Orientador: Fernando Garrefa

Da genealogia do espaço urbano ao convívio das distintas funções urbanas: uma proposta de *Master Plan* para a cidade de Franca/SP

Uberlândia, 2021

## **AGRADECIMENTOS**

*Em primeiro lugar, a Deus, que fez com que meus objetivos fossem alcançados durante todos os meus anos de estudos. Aos meus pais, irmão, namorado e cunhada por todo o apoio e incentivo nos momentos mais difíceis e que compartilharam esse sonho de formação comigo. Aos colegas de curso, trabalho e professores com quem convivi intensamente durante os últimos anos, pelo companheirismo e pela troca de experiências que me permitiram crescer não só como pessoa, mas também como formanda.*

## SUMÁRIO

Introdução.....	1
1. Novos princípios do urbanismo contemporâneo.....	7
1.1 Panorama sobre os novos princípios do urbanismo contemporâneo.....	9
1.1.1 Planejamento do uso do solo .....	14
1.1.2 Densidade urbana.....	21
1.1.3 Mobilidade urbana.....	26
1.2 Estudos de casos.....	32
1.2.1 Cidade de Almere – Holanda.....	32
1.2.2 Conjunto habitacional Accordia, Cambridge – Inglaterra.....	41
1.2.3 Bairro Granja Marileusa, Uberlândia – Minas Gerais.....	48
2. A cidade de Franca – SP.....	56
2.1 Evolução urbana de Franca.....	59
3. Leitura da área e proposta urbanística.....	70
3.1 Análise macro da área escolhida.....	71
3.2 Análise e diagnóstico da área.....	73
3.3 Proposta urbanística.....	82
Referências.....	105

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A lógica da localização da moradia em relação ao comércio e serviços locais.....	15
Figura 2: A proporção entre o ônibus e automóveis e as mudanças da capacidade de suporte para um mesmo sistema viário.....	19
Figura 3: As vantagens e desvantagens da baixa e alta densidade.....	23
Figura 4: Estudos sobre densidade urbana.....	24
Figura 5: "Ruas completas" são projetadas para atender a todos os modais de transporte.....	29
Figura 6: Localização Almere, Holanda .....	33
Figura 7: Vista da área central da intervenção em Almere.....	34
Figura 8: Maquete da área central de intervenção em Almere.....	34
Figura 9: Proposta de conexão para Almere.....	36
Figura 10: Programa do Masterplan Almere.....	37
Figura 11: Equipamentos propostos no masterplan de Almere.....	38
Figura 12: Passagem de Citadel, Almere.....	39
Figura 13: Localização de Accordia, Inglaterra.....	42
Figura 14: Área de conservação da avenida Brooklands.....	43
Figura 15: Implantação de Accordia.....	44
Figura 16: Casa geminadas da avenida Brooklands.....	44
Figura 17: Pátio interno que integram as casas.....	44
Figura 18: Visão geral da proposta de Accordia.....	45
Figura 19: Visão geral dos tipos de circulação de Accordia.....	46
Figura 20: Entrada interna para o estacionamento das casas.....	46
Figura 21: Localização do bairro Granja Marileusa na cidade de Uberlândia-MG.....	49
Figura 22: Setorização do bairro Granja Marileusa .....	50
Figura 23: Distâncias dos principais pontos de referência do entorno.....	51
Figura 24: Calçadas com ciclovia do bairro Granja Marileusa .....	52

Figura 25: Mapa de implantação das ciclovias e sistema de bicicletário no bairro Granja Marileusa .....	52	Figura 37: Mapa de análise da ocupação urbana após o Plano Diretor de 2003.....	69
Figura 26: Equipamento de bicicletário no bairro Granja Marileusa.....	53	Figura 38: Mapa esquemático da gleba e equipamento da cidade de Franca.....	72
Figura 27: Ponto de ônibus do bairro Granja Marileusa.....	53	Figura 39: Mapa da cidade de Franca-SP e localização da gleba de estudo na região leste da cidade.....	73
Figura 28: Perspectivas do bairro Granja Marileusa.....	53	Figura 40: Mapa de cheio e vazio.....	74
Figura 29: Mapa do Brasil, destaque para o estado de São Paulo e a cidade de Franca.....	57	Figura 41: Mapa de densidade demográfica preliminar bruta (hab/ha).....	74
Figura 30: Estação ferroviária Mogiana em 1925.....	60	Figura 42: Macrozoneamento de Franca.....	75
Figura 31: Franca em 1912.....	61	Figura 43: Mapa de zoneamento e bairros vizinhos.....	76
Figura 32: Mapa de expansão urbana de Franca até 1949.....	62	Figura 44: Mapa de uso e ocupação do solo.....	77
Figura 33: Mapa expansão urbana de Franca até 1959.....	64	Figura 45: Mapa de equipamentos institucionais e de saúde.....	78
Figura 34: Mapa de expansão urbana de Franca até 1969.....	64	Figura 46: Mapa sistema viário.....	79
Figura 35: Localização das voçorocas em Franca em 1967.....	67	Figura 47: Mapa de transporte coletivo por demanda de ônibus.....	80
Figura 36: Mapa de evolução da área loteada do município de Franca.....	69	Figura 48: Mapa de gabarito.....	80
		Figura 49: Mapa de localização das visadas.....	85
		Figura 50: Imagem da rua existente e não asfaltada.....	85

Figura 51: Imagem da avenida que passa em frente a gleba, Avenida Adhemar Pereira de Barros.....	85	Figura 66: Exemplo de avenida: Vista aérea da avenida João Fiusa, Ribeirão Preto.....	91
Figura 52: Imagem da mesma avenida com alguns pontos comerciais.....	85	Figura 67 e 68: Croqui jardim de chuva.....	92
Figura 53: Imagem da avenida Presidente Getúlio Vargas.....	85	Figura 69 e 70: Exemplos de jardim de chuva.....	92
Figura 54: Imagem da rua sem saída.....	85	Figura 71: Mapa do sistema viário.....	93
Figura 55: Imagem da paisagem urbana.....	85	Figura 72: Corte Boulevard e corte via coletora .....	94
Figura 56: Imagem da gleba na cidade de Franca.....	86	Figura 73: Mapa de áreas verdes.....	95
Figura 57: Imagem aérea da gleba.....	86	Figura 74: Croqui de implantação do parque urbano.....	96
Figura 58: Maquete topográfica.....	86	Figura 75:: Croqui do detalhe da arquibancada.....	96
Figura 59: Imagem da gleba.....	86	Figura 76: Exemplo de espaço sensitivo e de contemplação com elemento água: Parque Hign Line, Nova York.....	96
Figura 60: Croqui de estudo da área.....	88	Figura 77: Mapa uso do solo.....	97
Figura 61: Imagem da rua com e sem asfalto.....	88	Figura 78: Croqui de estudo das tipologias .....	98
Figura 62: Croqui de implantação .....	90	Figura 79: Exemplo de fachada ativa, Porto Alegre.....	98
Figura 63: Croqui do boulevard.....	91	Figura 80: Exemplo de fachada ativa, King's Cross, Londres.....	98
Figura 64: Croqui perfil viário do boulevard.....	91	Figura 81: Maquete volumétrica: explicação de usos.....	99
Figura 65: Exemplo de avenida: Projeto Centro Novo, São Paulo.....	91		

Figura 82: Exemplo de equipamento institucional e cultural: Instituto Moreira Salles, São Paulo.....	99
Figura 93: Mapa de espaço público, semi-público e privado.....	100
Figura 84: Mapa de gabrito.....	101
Figura 85: Maquete volumétrica.....	102
Figura 86: Vista 1.....	102
Figura 87: Vista 2.....	102
Figura 88: Mapa de densidade.....	103
Figura 89: Mapa de implantação do master plan.....	104

#### **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Tipos de lugares.....	18
Tabela 2: Modais de transporte público relacionados com a densidade residencial.....	31
Tabela 3: População urbana e rural da cidade de Franca.....	62
Tabela 4: Loteamentos aprovados por quinquênio (1950-2004) no município de Franca.....	66

Tabela 5: Índices urbanísticos da área escolhida.....	81
---	----

#### **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: Divisão de transporte no Brasil.....	27
Gráfico 2: Porcentagem do uso do solo.....	78



## RESUMO

A discussão sobre o planejamento urbano voltou à pauta da construção das cidades nos últimos anos, uma vez que a urbanização das cidades se voltou progressivamente para um modelo de crescimento disperso, como resultante do encontro de interesses diversos e contraditórios entre os diversos agentes produtores e consumidores do território urbano. Assim, no contexto desse fenômeno urbano, somado à inexistência ou insuficiência de políticas e instrumentos urbanos, que de fato norteiam e regulamentam a ocupação dos territórios tem afetado e limitado de se viver a cidade em virtude da existência de desconexão entre os espaços de lazer, moradia, educação e trabalho. Sendo assim, com base em uma revisão bibliográfica e estudos de caso sobre o tema, o objetivo deste trabalho final da graduação é trazer uma nova proposta urbana para a cidade de Franca, localizada no interior de São Paulo, com um projeto de loteamento baseado na elaboração de um *master plan*, de maneira a identificar e suprir as deficiências da área estudada em relação à densidade urbana, diversidade de usos do solo e mobilidade voltados para distintas funções urbanas. Portanto, após o desenvolvimento do projeto urbanístico é possível concluir que articular as funções urbanas de morar, trabalhar, circular e recrear são a base para a vitalidade urbana e vivência social através de espaços qualificados colocando em garantia o direito à cidade de forma igualitária.

**Palavras-chave:** Planejamento urbano. Diversidade do uso do solo. Densidade urbana. Mobilidade.

## ABSTRACT

The discussion on urban planning has returned to the agenda of city construction in recent years, since the urbanization of cities has gradually turned to a dispersed growth model, as a result of the meeting of diverse and contradictory interests between the various producers and consumers of the urban territory. Thus, in the context of this urban phenomenon, added to the lack or insufficiency of urban policies and instruments, which in fact guide and regulate the occupation of the territories, has affected and limited the living of the city due to the existence of disconnection between leisure spaces, housing, education and work. Therefore, based on a bibliographic review and case studies on the subject, the objective of this final graduation work is to bring a new urban proposal to the city of Franca, located in the interior of São Paulo, with a subdivision project based on elaboration of a master plan, in order to identify and address the deficiencies of the studied area in relation to urban density, diversity of land uses and mobility aimed at different urban functions. Therefore, after the development of the urban project, it is possible to conclude that articulating the urban functions of living, working, circulating and recreation are the basis for urban vitality and social experience through qualified spaces guaranteeing the right to the city in an equal way.

**Keywords:** Urban planning. Diversity of land use. Urban density. Mobility.

# INTRODUÇÃO

O mundo tem se tornado urbano e, no entanto, diversos modelos de desenvolvimento urbano são vistos como desafios para se pensar esta realidade de crescimento no século XXI. Assim, torna-se de extrema importância (re)pensar o planejamento das cidades, em busca de um equilíbrio entre as questões de moradia, mobilidade, meio ambiente e qualidade de vida.

Neste sentido, é preciso tratar a problemática das cidades a partir do entendimento em que elas passaram por uma reestruturação com o advento da migração do campo para a cidade e intensificado posteriormente, pelo surgimento do capitalismo. Dessa forma, com as cidades sendo moldadas de acordo com as necessidades do capital, este modelo reverbera sob as sociedades, sendo um objeto central e estruturador das novas relações sociais, ao mesmo tempo em que acentua a desigualdade social.

O crescimento das cidades traz consigo um modelo que coloca em xeque a dinâmica das cidades, isso porque, observando com um processo rápido e desordenado, os diversos setores urbanos se apresentam ora desconectando os usos cotidianos das habitações, ora os misturando

desordenadamente, impactando negativamente a vida cotidiana dos moradores. Além disso, somasse o detrimento do domínio econômico, a baixa infraestrutura, a equidade de acessos e a limitação de se viver a cidade em virtude da existência de desconexão entre os espaços de lazer, moradia, educação e trabalho.

Sendo assim, o esforço deste trabalho se concentra nas contribuições e discussões da cidade a partir dos estudos sobre segregação socioespacial, que começam a ser analisados do ponto de vista crítico nos últimos trinta anos, justificada pela intensa urbanização e metropolização a partir de 1950. Como colocado por Ermínia Maricato (2015, p. 10) é preciso acabar com o “analfabetismo urbanístico”, isto é, trazer reflexões teóricas e práticas que auxiliem a compreensão do funcionamento do planejamento urbano e de organização do espaço urbano atualmente. A cidade, que anteriormente, era analisada sob o ponto descritivo e vinculada à ocupação humana ao meio físico, hoje ganha mais relevância do ponto de vista sociológico, principalmente, ao se discutir a problemática da pobreza e desigualdade social nas grandes cidades brasileiras.

Diante disso, é preciso compreender que vivemos hoje no atual modelo de organização capitalista, fruto da modernidade, originária de um processo de urbanização e industrialização, cujas cidades se tornaram grandes polos de atração populacional, com migração rural e também estrangeira. Nesse instante, as indústrias implantadas fora das cidades fazem com que um grande contingente de trabalhadores migre para áreas próximas que passam a ser locais associados à pobreza. Nessa situação, diversas modificações no contexto social e econômico refletem no espaço urbano, entre a pobreza e a riqueza, público e privado, potencializados pela cidade capitalista<sup>1</sup>.

Pode-se dizer que a concentração econômica, exclusão

---

<sup>1</sup> É necessário compreender o capitalismo a partir das condições sociais e econômicas, na medida em que o capital vai indicar os modos de ocupação no espaço pela sociedade, baseados no mecanismo de apropriação privada do uso do solo. Ao mesmo tempo, é preciso entender que o espaço geográfico surge enquanto produto humano, ao passo que o homem tem condições de por meio dela, enquanto instrumento de trabalho, transformar a natureza e produzir algo diverso dela. Neste sentido, a ordem de produção, necessariamente está ligada a uma ordem política, econômica, reforçado por Ana Fani (2005), em que a cidade só pode ser pensada a partir da organização política, e a estrutura do poder da sociedade, natureza e repartição das atividades econômicas, as classes sociais.

socioespacial e política têm caracterizado o processo de crescimento urbano das cidades. Sendo assim, a cidade se divide entre a porção legal que tem infraestrutura e a pobre e precária, que vive em situações desfavoráveis, tendo seu direito à cidade negado.

Tal comportamento não é exclusivo dos agentes do mercado informal: a própria ação do poder público muitas vezes tem reforçado a tendência de expulsão dos pobres das áreas mais bem localizadas, à medida que procura os terrenos mais baratos e periféricos para a construção de grandes e habitacionais. Desta forma, vai se configurando uma expansão horizontal ilimitada, avançando vorazmente sobre áreas frágeis ou de preservação ambiental, que caracteriza nossa urbanização selvagem e de alto risco. Esses processos geram efeitos nefastos para as cidades como um todo. Ao concentrar todas as oportunidades de emprego em um fragmento da cidade, e estender a ocupação a periferias precárias e cada vez mais distantes, essa urbanização de risco vai acabar gerando a necessidade de transportar multidões, o que nas grandes cidades tem gerado o caos nos sistemas de circulação. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2002, p. 23-24)

Por outro lado, com os chamados movimentos sociais, que atuam em combate a essa injustiça urbana tomada pela dimensão política presente nas cidades atuais, torna-se

possível aplicar uma leitura marxista segundo a qual “o sentido de injustiça tem sido historicamente uma das mais potentes fontes a animar a busca da mudança social” (MARCUSE *et al.*, 2009, p. 41 *apud* MARICATO, 2012, p.87). O Brasil se mostra historicamente com grandes avanços no campo das políticas territoriais, sobretudo com a Constituição Federal de 1988 e com Estatuto da Cidade, aprovado em 2001. Porém, a questão da terra no Brasil ainda é problemática, pautada na desigualdade e, principalmente, no controle do uso e ocupação do solo.

Hoje a cidade aparece como um bem material, como uma mercadoria consumida de acordo com a dinâmica do capital e, conseqüentemente, marcada pelas desigualdades socioespaciais. Isso porque, com a mundialização do capitalismo e a predominância urbana do século XXI, a cidade surge com a marca das disputas de usos, este determinado pelo processo de reprodução do capital, que, por sua vez, é estipulado pelo valor de troca, redefinindo o acesso do uso do solo. Como coloca Ana Fani Alessandri Carlos (2005, p. 47):

O uso do solo urbano será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflitos entre indivíduos e usos. Esses conflitos serão orientados pelo mercado, mediador fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produzindo um conjunto limitado de escolhas e condições de vida.

Logo, questionar as estratégias dos empreendedores imobiliários que produzem um espaço voltado para os seus interesses do grande capital e que, ao intervirem no urbano, interferem na prática socioespacial, conseqüentemente nos modos de apropriação da vida, são essenciais para se pensar a real efetivação do direito à propriedade e à cidade por meio dos documentos jurídico-urbanísticos.

Desse modo, o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU, 2017) traz uma nova abordagem para o planejamento das cidades, elencando cinco funções urbanas que implica o processo de urbanização integrado e planejado. São eles, a produtividade, infraestrutura, qualidade de vida, equidade e inclusão social e, a sustentabilidade ambiental.

É diante deste cenário que podemos destacar os novos conceitos, parâmetros e instrumentos presentes nas

tendências contemporâneas do desenvolvimento urbano, em particular os bairros e comunidades planejadas. Baseado nos paradigmas de baixa densidade, monofuncionalidade, dependência do automóvel, ocupação dispersa e espraiamento do tecido urbano da cidade é que, a partir de 1950, começam a surgir essa nova proposta de planejamento urbano, inaugurado nos Estados Unidos.

Logo, foi nos últimos 25 anos que o chamado “Novo Urbanismo” e “Crescimento Inteligente” tem ganhado destaque na busca pela cidade mais compacta e multifuncional. Assim, partem do princípio de maiores densidades, ocupação diversificada do uso do solo e mobilidade que privilegie o pedestre, proporcionando uma harmonia e integração entre todas funções urbanas. Como consequência, essas mudanças acabam por interferir na melhor qualidade de vida dos habitantes.

Já no caso brasileiro, mesmo sendo algo recente, percebe-se grande aplicação em relação aos bairros planejados, principalmente vindo pelas iniciativas privadas, aplicadas a loteamentos ou condomínio fechados. Porém, ao se tratar da realidade no século XXI, o Brasil ainda convive

com áreas segmentadas, monofuncionais, principalmente pela classe baixa, que são excluídos do acesso pleno do direito à cidade.

Nesse contexto, a cidade de Franca, interior de São Paulo, com cerca de 356 mil habitantes, vem crescendo ao longo dos anos, com grandes expectativas econômicas, ambientais e sociais. Contudo, devido a sua forma de expansão urbana, o município se configura com grandes vazios e, nos últimos anos, se configura como modelo disperso resultante do encontro de interesses diversos e contraditórios, da força que se manifesta entre agentes produtores e consumidores do território e também sob o prisma das relações socioespaciais. Observa-se que os diversos setores urbanos da cidade se apresentam de maneira desordenada, ora desconectando os usos cotidianos das habitações, ora os misturando desordenadamente, impactando negativamente a vida cotidiana dos moradores.

Por conseguinte, baseados nos novos princípios do urbanismo contemporâneo, busca-se trazer uma nova proposta urbana de planejamento para a cidade, com um

projeto de loteamento baseado na elaboração de um *Master Plan*, de maneira a identificar e suprir as deficiências da área estudada em relação à densidade urbana, diversidade de usos do solo e mobilidade urbana voltados para as distintas funções urbanas. Haja visto que, pensar a genealogia do espaço urbano está intrinsicamente ligado ao processo de transformações da cidade, que visa lidar com os desafios da urbanização gerados pelo aumento da população, pelo crescimento econômico e pelas fragilidades sociais e urbanas.

Para tanto, é baseado nessas reflexões que a discussão presente neste trabalho encontra-se dividido em três capítulos, complementares entre si. O primeiro capítulo trata sobre os novos princípios do urbanismo contemporâneo, desenvolvimento teórico do tripé do planejamento urbano, sendo eles a densidade urbana, uso do solo e a mobilidade urbana e por último, três estudos de casos que ilustram alguns pontos discutidos no capítulo. O segundo aborda sobre o desenvolvimento da cidade de Franca, com ênfase para um breve histórico e evolução urbana, juntamente com algumas reflexões urbanísticas. O terceiro capítulo trata sobre a

análise urbana do entorno da área escolhida para o projeto e também a proposta urbanística.

Sendo assim, a discussão do trabalho torna-se necessária ao entender que o direito à cidade coloca a sociedade contemporânea diante de diversas questões urbanas, considerando-a como o centro de poder, um espaço de convivência que deve atender de forma igualitária o viver coletivo e o viver individual, para que se efetive o ideal de cidadania. Logo, propor uma solução a essa problemática urbana implica compreender que a cidade é um organismo vivo que se modifica e se altera constantemente e, conseqüentemente, o convívio entre as distintas funções urbanas – morar, trabalhar, passear, comprar, conviver, circular – são a base da vitalidade urbana, de modo que sua eliminação, por meio de maus projetos, comprometem a própria permanência da vida urbana e da cidade.

**NOVOS PRINCÍPIOS DO  
URBANISMO CONTEMPORÂNEO**





É notório que as cidades brasileiras são palcos de grandes problemas e contradições em virtude do processo de planejamento e urbanização desde a era industrial. Isso porque a indústria conectou o capitalismo aos espaços urbanos, marcando o tecido urbano entre a riqueza e a pobreza, desigualdade social e segregação socioespacial.

Nesse contexto, as cidades na contemporaneidade possuem lacunas em seu processo de ocupação do território, com a descentralização progressiva de atividades diversificadas e segregação socioespacial, que provocam grandes discontinuidades. Dessa maneira, essa nova produção das cidades tem impedido ou limitado os cidadãos de viver a cidade em virtude da desconexão entre os espaços de lazer, moradia, educação e trabalho.

Assim, considerando esse contexto das cidades brasileiras, este capítulo pretende responder à seguinte indagação: quais são os novos princípios que regem o urbanismo contemporâneo? Diante dessa pergunta, busca-se demonstrar outro viés para o planejamento urbano, que reverta o cenário caótico em que se encontram as cidades, a fim de combater o planejamento periférico monofuncional,

espraiado e de baixa densidade, visando compreender que “o ambiente da moradia é a âncora do cidadão no espaço urbano” (2003, p. 15). Portanto, esses novos princípios são aplicados no intuito de melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

Ademais, para contribuir com a discussão, serão feitos três estudos de caso, dentre os quais dois são internacionais e o outro brasileiro. Variando entre as escalas – escala da cidade, conjunto habitacional e bairro –, esses estudos são capazes de ilustrar alguns pontos discutidos no decorrer do capítulo e, mais ainda, servir de exemplo para a proposta projetual deste trabalho final de graduação.

### **1.1 Panorama sobre os novos princípios do urbanismo contemporâneo**

Pode-se observar que as cidades passaram por diversas transformações em relação ao processo de ocupação territorial. Contudo, as maiores mudanças estudadas atualmente são abordadas pela compreensão da era industrial e também, na contemporaneidade, com o princípio do capitalismo que recai sobre o espaço urbano de maneira a reforçar a dispersão, monofuncionalidade, segregação e baixa densidade.

Historicamente, com o advento da Revolução Industrial no século XIX, as cidades passaram a enfrentar diversos problemas, em que a migração do campo para a cidade em busca de uma melhor qualidade de vida provocou um alto crescimento populacional. Logo, esse adensamento rápido e sem planejamento acarretou consequências negativas para a cidade, que passou a ser marcada pela desigualdade social e segregação socioespacial.

Posteriormente, reforçado pela chegada do

automóvel, as cidades começaram a crescer expressivamente, intensificando a construção de autoestradas, bairros espalhados e monofuncionais. Como colocado por Karina Diógenes Rodriguez (2016, p.42), essas áreas residenciais eram ligadas aos centros por essas “novas e velozes artérias” cada vez mais distantes dos postos de trabalho.

Já na atualidade, vivemos no modelo de organização capitalista, em que a terra passa a ser vista pelo valor de troca. Assim, encarados sob essa nova forma, os espaços urbanos estão cada vez mais dispersos e desconectados com os seus usos cotidianos. Sendo assim, o planejamento urbano presente nas últimas décadas é baseado em bairros monofuncionais, espaços públicos com pouca ou nenhuma utilização, carência de transporte público, ruas utilizadas apenas como um local de passagem e deslocamento do pedestre realizado com desconforto e insegurança (RODRIGUEZ, 2016).

Dessa maneira, reforçado no UN Habitat III de 2016, a Organização das Nações Unidas (ONU, 2017) afirma que a população em todo mundo está cada vez mais residente em

áreas urbanas. O Brasil, por sua vez, conta com 85% da população vivendo nas cidades. Dessa forma, está entre os países que não foram adequadamente planejados para essa rápida urbanização e, sendo assim, a população sofre com longos, onerosos e desgastantes deslocamentos diários, os quais estão sendo objeto de estudo nas mais diversas áreas do conhecimento.

Diante desse cenário, surge nos últimos 25 anos os chamados “Novo Urbanismo” e o “Crescimento Inteligente”, o qual buscam por mais densidade, ocupação do solo com atividades de uso misto e diversificado, privilegiando a circulação de pedestres, integração harmônica da edificação com o entorno imediato e o tecido urbano no território planejado com a cidade preexistente, aliando-se com os novos meios de transporte e mobilidade.

Com início nos Estados Unidos, a Carta do Novo Urbanismo (CNU) foi publicada em 1996. Visava combater o modelo de cidade espalhada, buscando compactação e aumento da densidade com planejamento e projeto urbano. Assim, esses novos princípios propõem diversos parâmetros que visem nortear um crescimento compacto e

multifuncional, que proporcione uma boa qualidade de vida nos bairros e que visem ao “urbanismo na escala humana” e às “cidades para as pessoas” (GEHL, 2013)

Dessa maneira, Leite (2012, p. 158 *apud* RODRIGUEZ, 2016, p. 46) atribui o que seria pensar esse novo padrão de urbanização de cidade compacta:

Uma definição atual da cidade compacta pode considerá-la como um modelo de desenvolvimento urbano que promova altas densidades (maior do que 250 habitantes por hectare) de modo qualificado, ou seja, com adequado e planejado uso misto do solo urbano, misturando funções urbanas (habitação, comércio e serviços). É baseado em um eficiente sistema de mobilidade urbana que conecte estes núcleos adensados e, além da eficiência de transportes públicos, tenha um traçado urbano que encoraje a caminhada e o ciclismo. Com isso, otimiza-se o uso das infraestruturas urbanas e promove-se maior sustentabilidade.

Dentre os 27 princípios contidos no documento, podemos destacar alguns pontos essenciais ao nível do bairro como a inclusão de diferentes tipos de uso, como habitação, comércio e serviços, distâncias seguras e confortáveis a serem percorridas a pé ou de bicicleta, tendo em vista todos os usuários da cidade, uma variedade de

tipos de habitação e níveis de preço, para assim, fortalecer as diferenças em comunidade, densidade construtiva de modo a criar dinamismo no bairro e nas ruas, além de potencializar o uso do transporte público, e uma grande variedade de áreas verdes (CNU, 2001). Assim, observa-se que a Carta do Novo Urbanismo é um referencial para arquitetos e urbanistas na busca pelo desenvolvimento urbano inteligente e inclusivo.

Paralelamente a esse novo modelo de urbanização criado nos Estados Unidos, foi elaborado recentemente pelos urbanistas Andres Duany, Jeff Speck e Mike Lidon o *The Smart Growth Manual* “O manual do crescimento inteligente”, que tem por objetivo nortear o crescimento inteligente de áreas urbanas por meio de princípios que visam promover uma boa urbanidade. Este documento, por sua vez, está dividido em quatro grupos que abarcam os princípios regionais, do bairro, da rua e do edifício.

Porém, essas tendências chegam no Brasil e passam a ser utilizadas na expansão da cidade, que na maioria das vezes são operações vindas da iniciativa privada, aplicados a loteamentos ou condomínios fechados, com o intuito de

uma melhor qualidade de vida (RODRIGUEZ, 2016). O exemplar mais emblemático é o bairro Alphaville situado no município de Barueri, região metropolitana de São Paulo, em que é visto como espaço de refúgio diante a deterioração urbana das cidades e assim, valorizado como espaço de melhor qualidade de vida para os moradores.

Observa-se que a utilização desses dois novos instrumentos urbanísticos são voltados prioritariamente aos bairros planejados de classe média e alta. Com isso, as cidades brasileiras do século XXI ainda convivem com áreas segmentadas, monofuncionais, exigindo deslocamentos rotineiros e espaços inseguros e com difícil mobilidade, principalmente pela classe baixa, que são excluídos do acesso pleno do direito à cidade.

Portanto, diversos problemas sociais, econômicos e ambientais são resultantes do modelo de urbanização vigente a partir do processo de urbanização dispersa na contemporaneidade. Com isso, a CNU e o Manual de Cidades Inteligentes são vistos como medidas para toda essa problemática envolvendo o tecido urbano.

Isto é, todos esses princípios se convergem para o que

chamamos de “cidades-compactas”. Estas cidades-bairros compactas colocam as pessoas como usuários dos espaços, já que as adequações são pensadas na integração do usuário e o local. A partir dessa compreensão, podemos destacar o pensamento da jornalista norte-americana Jane Jacobs em seu livro “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de 1967, no qual a autora coloca que as funções básicas desempenhadas na cidade são partes integrantes da vitalidade urbana e, é diretamente proporcional à boa urbanidade.

Por outro lado, podemos pensar a contribuição da obra do Jean Gehl para pensar a cidade do ponto de vista humano. Para isso, o arquiteto destaca 5 princípios para um bom planejamento urbano visando garantir que as pessoas e os eventos se reúnam nas áreas construídas das cidades, através da distribuição equilibrada entre reunião e dispersão de pessoas, integração e segregação de funções de modo a garantir diversidade, espaços públicos de uso comum com intuito de torná-lo convidativo a escala humana, integração de espaços externos e internos das edificações através da criação de espaços de transição e melhoria da qualidade

do espaço urbano para propiciar a maior permanência nestes espaços (GEHL, 2013).

Neste sentido, a gestão da cidade ainda permanece um desafio, com demandas crescentes, conflitantes e incompatíveis com a realidade contemporânea. Logo, pensar e planejar um espaço urbano é atender a uma multiplicidade de características urbanas demandadas pela própria população.

Diante de tantos parâmetros contemporâneos utilizados no planejamento urbano nesses últimos 25 anos, o setor imobiliário e o poder público ainda são carentes de informações e definições sobre o que de fato se caracteriza um bairro planejado. Dessa maneira, foram elencados três conceitos "tripé" do planejamento urbano para um estudo mais aprofundado, sendo eles a densidade, uso do solo e a mobilidade urbana, baseados na Carta do Novo Urbanismo (2001), no Manual do Crescimento Inteligente (2010) e alguns teóricos como Candido Malta Campos Filho (2003), Douglas Farr (2013) e Claudio Acioly e Forbes Davidson (1998).

### 1.1.1 Planejamento do uso do solo

Como bem colocado por Rodriguez (2016), para uma cidade e/ou um bairro ser considerado vivo, necessitam-se de boas concentrações de moradias, locais de trabalho e, acesso ao comércio e serviços dentro de um mesmo território. Partindo-se desse entendimento, a combinação equilibrada entre essas atividades complementares em um determinado lugar é vista como um ponto fundamental para a vitalidade urbana, além de reduzir a dependência de transporte particular.

Neste sentido, com o propósito de (re)pensar a organização do entorno do bairro em função das viagens serem realizadas a pé, o arquiteto e urbanista Candido Malta Campos Filho em seu livro intitulado Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade, estipula três níveis de classificação dessas atividades.

A primeira classificação diz respeito ao comércio e serviços de apoio imediato a moradia, que são utilizados com frequência diária ou semanal pelos moradores. Esses serviços se caracterizam como atividades locais, como a

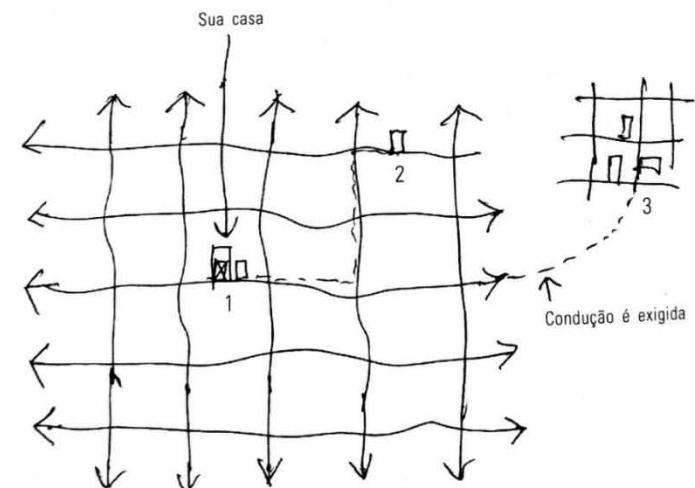
padaria, o bar, o “mercadinho”, o açougue, entre outros. A segunda classificação é considerada como serviços diversificados e atende com uma menor demanda o cotidiano dos moradores, como as lojas de sapato e roupas, supermercados maiores, etc. A última classificação utilizada pelo urbanista é o comércio e serviços com demanda esporádica, como as lojas de automóveis, equipamentos eletrônicos, serviços especializados, etc (CAMPOS FILHO, 2003).

Além disso, o arquiteto coloca que as escolas e outros equipamentos sociais são de uso frequente e, por isso, se relacionam com a questão de segurança envolvida na circulação urbana. Dessa maneira, estipula a distância máxima de 800 metros onde estes equipamentos devem ser implantados, a fim de permitir a segurança e tranquilidade para ir a pé até esses pontos. Ademais, Douglas Farr (2013) aponta que o tamanho do bairro deve ser adequado para o pedestre local, o qual estipula uma distância de 400 metros a ser percorrido a pé, cerca de 10 minutos, para os demais locais de comércio e serviço local. Isto é, parte-se do entendimento que as cidades e os bairros serão socialmente

mais inclusivos na medida que se assegura o acesso igualitário para todos os cidadãos.

Dessa maneira, a Figura 1 ilustra o que o autor menciona como importante para se pensar e planejar o bairro, ou seja, levando em consideração o usuário local, no qual “para o morador interessa que, quanto maior for a frequência da demanda, mais fácil deve ser o acesso a esse comércio ou serviço” (CAMPOS FILHO, 2003, p. 18).

**Figura 1:** A lógica da localização da moradia em relação ao comércio e serviços locais



**Fonte:** CAMPOS FILHO, 2003. (Adaptado pela autora, 2020).



\*O comércio e os serviços locais, de apoio a moradia, podem ficar ao lado da sua casa (1), perto a uma distância confortável a pé (2), ou distante o suficiente para exigir uma condução (3).

Conforme analisado por Douglas Farr (2013), o bairro é uma construção onde se formam assentamentos humanos duradouros e, por isso, os bairros tradicionais devem atender a todas as necessidades – habitação, trabalho, centros comerciais, funções cívicas, entre outras – mas, em formato compacto, mais inteligente, inclusivo, conectado e agradável. Complementando, segundo a Carta do Novo Urbanismo (1996) o bairro ideal é “compacto, orientado para o pedestre e de uso misto”.

Sendo assim, uma diversidade de usos permite que os moradores, além de morar, trabalhem, se divirtam, se exercitem, façam compras e satisfaçam suas necessidades diárias. Assim, os bairros multifuncionais propiciam diminuição no impacto do tráfego da cidade e otimizam a infraestrutura urbana em diversos dias da semana e diferentes horários do dia, como também, cria um dinamismo no bairro e nas ruas ao propor a diversificação de usos. Portanto, a vida urbana ganha um novo dinamismo, já que a variedade de usos em horários diversos contribuem para a manutenção das ruas

movimentadas e seguras, como afirma Iuri Moura (2018, *online*):

Quando existe uma combinação equilibrada de atividades complementares em um determinado bairro (ou seja, uma mistura de residências, locais de trabalho, comércio e serviços), parte significativa das viagens cotidianas de seus moradores podem permanecer curtas e caminháveis. Usos diversos, com horários de pico diferentes ao longo do dia, contribuem para manutenção de ruas movimentadas e seguras por mais tempo, estimulando a atividade de pedestres e ciclistas e promovendo um ambiente humano animado onde as pessoas desejam viver.

Como exemplificado na Tabela 1, podemos observar alguns tipos de atividades de acordo com os lugares e demais parâmetros para se planejar a cidade. Ao analisar os tipos de habitação, podemos acrescentar que essa diversidade permite que pessoas com diferentes rendas e estilos de vida vivam no mesmo bairro. Isso significa dizer que a diversidade de famílias traz interesses diferentes que contribuem para a vivacidade e também para a segurança no bairro.

Logo, a convivência de pessoas de diferentes perfis é essencial ao se pensar a criação de cidades socialmente

mais inclusivas e, como coloca Moura (2018), essa diversidade contribui para que aumente a possibilidade dos trabalhadores com diferentes rendas morem próximos ao local de trabalho.

**Tabela 1:** Tipos de lugares

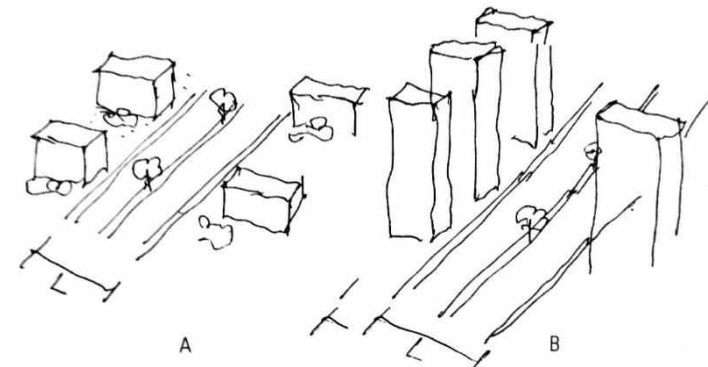
Lugares	Mescla de atividades	Tipos de habitação	Tipos de emprego em serviços	Escala proposta	Conectividade
<b>Grande centro urbano</b>	Escritórios, residências, comércio, entretenimento e usos cívicos	Multifamiliar/loft	Ênfase no emprego, com escritórios com mais de 23 mil m <sup>2</sup> e lojas com mais de 4.600m <sup>2</sup>	5 pavimentos ou mais	Equipamento intermodal/terminal de conexão de transporte público. Destino regional principal com alimentador de qualidade e conexões circulares
<b>Centro urbano</b>	Residências, comércio escritórios	Multifamiliar/pequeno edifício habitacional sem recuos laterais	Escritórios limitados e menores que 23 mil m <sup>2</sup> e, lojas com mais de 4.600 m <sup>2</sup>	3 pavimentos ou mais	Serviço de transporte público circular e alguns tipos de equipamentos do tipo "estacione e vá de transporte público"
<b>Bairro</b>	Residências e comércio de bairro	Multifamiliar/pequeno edifício habitacional sem recuos laterais/unifamiliar em lote pequeno	Lojas de comércio local. No máximo 4.600 m <sup>2</sup>	1-5 pavimentos	Serviço de ônibus local e expresso
<b>Rua de comércio</b>	Residências e comércio de bairro	Unifamiliar em pequeno lote	Ocupação de vazios urbanos com comércio na rua principal	1-4 pavimentos	Corredores de ônibus. Serviço de transporte alimentador. Sem estacionamento.

**Fonte:** FARR, 2013. (Adaptado pela autora, 2020).

No entanto, outro conceito importante colocado por Campos Filho (2003), que está diretamente relacionado com o planejamento do uso do solo é o de unidade ambiental de moradia. Segundo o autor, esse conceito corresponde a tranquilidade do local onde se mora. Ou seja, deve-se considerar o que provocam a degradação ambiental do espaço e, para ele, se relaciona primordialmente com os meios de circulação e pelo uso inadequado de algumas atividades junto com a moradia.

Seguindo essa lógica, o zoneamento deve nascer do cálculo de intensidade do uso solo, melhor dizendo “um cálculo que utiliza metodologia técnico-científica da capacidade de suporte para cada região, em função do sistema de circulação existente e do que se pretende implantar” (CAMPOS FILHO, 2003, p. 25), conforme ilustra a figura 2.

**Figura 2:** A proporção entre o ônibus e automóveis e as mudanças da capacidade de suporte para um mesmo sistema viário



**Fonte:** CAMPOS FILHO, 2003. (Adaptado pela autora, 2020).

\*Quanto maior for a proporção de automóveis usando tanto uma avenida como uma rua, menor será a sua capacidade de suporte. A mesma avenida no desenho A: se o uso dela é mais por automóveis ela suporta prédios baixos distantes entre si. A mesma avenida no desenho B: se o uso dela é mais por ônibus ela suporta prédios mais altos e mais juntos entre si.

Outro fator importante ao planejar o zoneamento do solo urbano são os lugares fora da moradia e o do trabalho que, conseqüentemente, são chamados por Farr (2013, p. 142) de “terceiros lugares”, onde as pessoas se encontram. Para eles, esses espaços são a âncora do bairro, significativos para o convívio dos seus habitantes. Entre os diversos tipos de espaços, a Carta do Novo Urbanismo propõe cinco tipos de espaços abertos para o bairro, tais como o campo de esportes, área verde comunitária, praça, praça cívica e jardim comunitário.

Além disso, esses “terceiros lugares”, podem ser outros espaços públicos, que permitem encontros sociais, melhorando a qualidade de vida e envolvendo as qualidades essenciais para tornar uma cidade mais segura, sustentável e saudável. Por isso, a cidade precisa de uma vida urbana variada, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas (GEHL, 2015).

Dessa forma, pensar sistematicamente as questões de moradia, trabalho e lazer inclui necessariamente, que o bairro seja vibrante da manhã à noite, que você consiga caminhar facilmente para suprir suas necessidades diárias,

bem como, se divertir e manter sua saúde física e mental próximo ao local onde vive. Mais que isso, é propor espaços mais qualificados que incentive a vivência coletiva que conseqüentemente, são a base para a vitalidade urbana.

### 1.1.2 Densidade urbana

Diante do cenário atual de discussão sobre os novos princípios do planejamento urbano, a densidade urbana ocupa uma posição central e parte de uma reflexão sobre quais são as melhores escolhas para se ter uma alta densidade e, ao mesmo tempo, preservar a qualidade de vida nas cidades.

Não obstante, há diversos fatores nas cidades para tomar uma densidade demográfica única, que oriente o planejamento urbano tendo como propósito melhorar a qualidade de vida. Neste sentido, as estimativas brasileiras para maximizar o bem-estar urbano variam de 100 a 450 habitantes por hectare<sup>1</sup>, dependendo do autor. Para Rodrigues (1986), o ideal é manter o nível de densidade acima de 100 habitantes por hectare. Já para Mascaró (1986), o ideal é que a cidade se mantenha entre 450 a 540 habitantes por hectare.

Em compensação à dispersão urbana presente nas cidades e com baixa densidade, podemos trazer à tona o

---

<sup>1</sup> Unidade internacional que equivale a 10.000 m<sup>2</sup> e representa um tamanho de quadra convencional.

conceito de vitalidade e a participação urbana ao propor uma ocupação mínima de 250 hab/ha, conforme expõe Jacobs (2000). Assim, podemos entender que “altas densidades e a compactação espacial construtiva são aceitas como prerrogativas inerentes à sustentabilidade e ao crescimento econômico das cidades contemporâneas na visão de diversos urbanistas e estudiosos do assunto” (SILVA; SILVA; ALEJANDRO, 2016, *online*).

Todavia, a densidade, mais do que um parâmetro quantitativo, deve estar associado também ao qualitativo, já que, deve responder às necessidades de uso e ocupação do solo, acesso pedonal, rua para circulação de pedestres, dinâmica do espaço público, mobilidade e diversas tipologias edificadas. Dessa forma, Acioly e Davidson (1998) consideram a densidade urbana um importante indicador do desenho urbano a ser utilizado no processo de planejamento e gestão dos assentamentos humano.

Entende-se que a densidade se torna um referencial para avaliar o consumo e distribuição de terra urbana, infraestrutura e serviços públicos em uma área residencial, como também serve de apoio à formulação e tomada de

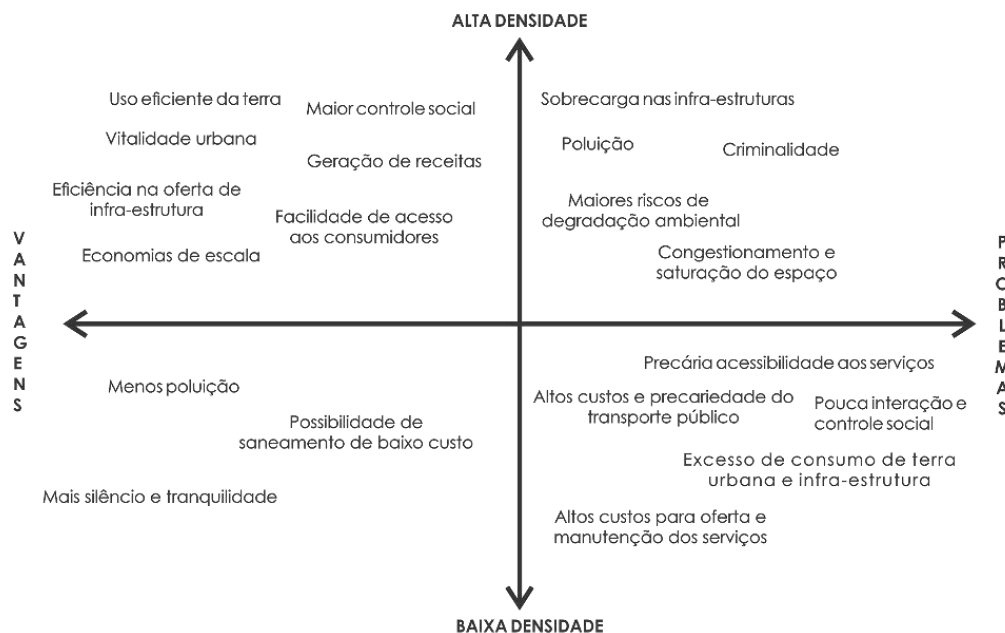
decisões sobre a forma e extensão de uma determinada área da cidade. Por sua vez, pode ser analisado por meio da densidade bruta, estimativa de habitantes por área loteada total e, densidade líquida, o número total de unidades habitacionais dividido pela área total destinada para a implantação dos domicílios. Desse modo, como aponta a Carta do Novo Urbanismo (1996) no tópico quinze sobre a vizinhança, o bairro e o corredor:

Densidades construtivas e usos do solo apropriados devem estar a distâncias de paragens de transportes públicos suficientemente reduzidas para que sejam acessíveis, permitindo que o transporte público se torne uma alternativa viável ao automóvel.

À vista disso, é possível pensar quais os prós e contras das baixas e altas densidades. Ao analisar as vantagens e desvantagens do estudo da densidade, Acioly e Davidson (1998) apontam que a suposição de altas densidades gera uma maximização dos investimentos públicos, tais como a infraestrutura, serviços, transportes e permite a utilização eficiente de terra disponível. Por outro lado, as baixas densidades causam uma precariedade ao acesso desses mesmos serviços. Entretanto, outros problemas surgem com

essa sobrecarga advinda da concentração de pessoas que são vistos como pontos positivos ao se pensar na baixa densidade, como a tranquilidade e menos poluição. Essas vantagens e desvantagens estão ilustradas na Figura 3, a seguir.

**Figura 3:** As vantagens e desvantagens da baixa e alta densidade

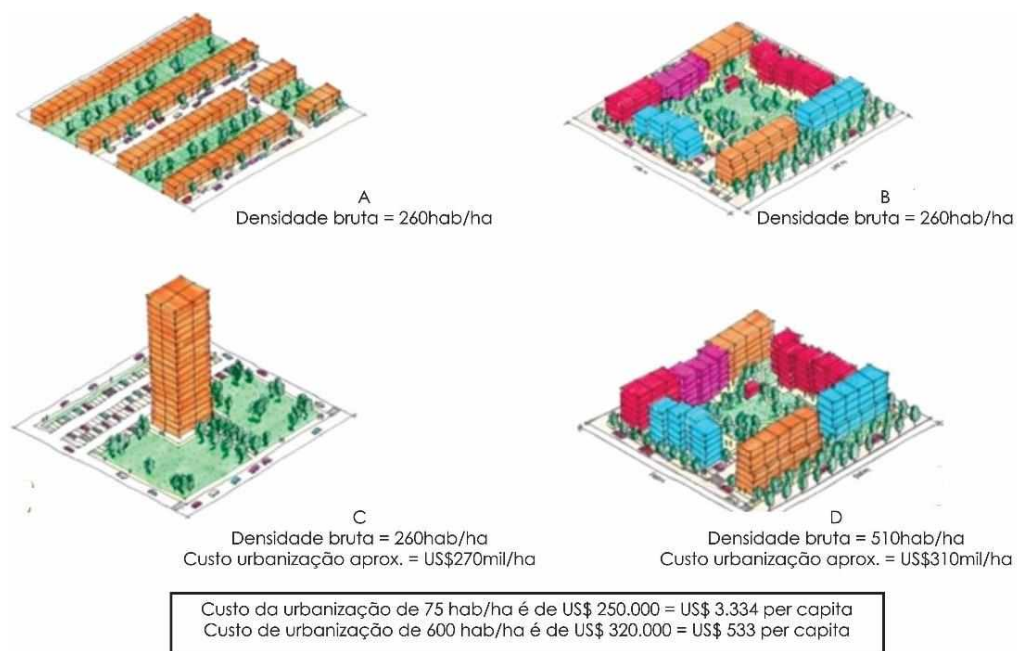


Fonte: ACIOLY; DAVIDSON, 1998. (Adaptado pela autora, 2020).

Exemplificando o que os autores trazem sobre os pontos positivos da alta densidade, ao analisar a Figura 4, podemos observar quatro exemplos morfológicos distintos de urbanização em relação a densidade populacional e tipologia arquitetônica utilizada. Nota-se que diferente do modelo unifamiliar nos exemplos A, B e C, o modelo D, multifamiliar se destaca pela alta densidade populacional, diversidade de usos, mais espaços públicos, quadra aberta, escala próxima ao nível da rua e do pedestre. Todos esses parâmetros referentes ao modelo D fortalece à existência de diversidade social nos espaços urbanos, como também, promove interações interpessoais, sentido de vizinhança e pertencimento. Como bem apontado por Geovany Jessé Alexandre da Silva, Samira Elias Silva e Carlos Alejandro (2016, *online*):

O modelo de urbanização habitacional unifamiliar apresenta uma série de desvantagens frente ao multifamiliar, não somente as de caráter formal e de custos, mas também com relação ao convívio e ao encontro das pessoas e, assim, à noção de vizinhança e de senso comunitário.



**Figura 4:** Estudos sobre densidade urbana

**Fonte:** SILVA, 2013 *apud* SILVA; SILVA; ALEJANDRO, 2016. (Adaptado pela autora, 2020).

\*Comparativo de densidades urbanas líquidas numa área de 1 hectare em distintas formas edificadas numa área urbanizada.

Ademais, estudos apontam que o custo de urbanização *per capita* possui uma redução direta em consequência da alteração da densidade habitacional ou populacional (SILVA; SILVA; ALEJANDRO, 2016).

Por outro lado, mais do que ter uma cidade viva, com alta densidade e grandes concentrações de moradias e trabalho, Jan Gehl (2015) acrescenta que também é necessário pensar a combinação de bons espaços, que inspire as pessoas a utilizarem todo o lugar.

Ao tratar sobre a alta densidade, o autor questiona a problemática entre estes espaços e a baixa qualidade dos ambientes secundários, como espaços públicos e áreas verdes. Assim, Gehl coloca que “construir edifícios altos para criar densidades muito altas e espaços públicos ruins não é uma receita útil para cidades vivas”. ( GEHL, 2015, p. 68)

Além disso, acrescenta (GEHL, 2015, p. 68):

A vida na cidade é uma questão de quantidade e qualidade. A densidade sozinha não produz, necessariamente, vida nas ruas. Enquanto muitas pessoas moram e trabalham em edifícios de alta densidade, os espaços urbanos do entorno, podem, facilmente, ficar escuros e ameaçadores.

Isso posto, pode-se concluir que as relações entre densidade, forma urbana e urbanidade na cidade contemporânea busca se definir a partir da interação entre a qualidade de densidade, forma propícia à existência de espaços urbanos dotados de intensidade e diversidade social e, ao mesmo tempo, provedores de interações interpessoais. Assim, entende-se que a densidade é um instrumento de planejamento e gestão urbana capaz de regulamentação urbana, já que remodela territórios, fortalece centros existentes, redistribui usos, equipamentos, espaços públicos e privados e aproxima os habitantes dos transportes e serviços, de maneira a tornar a vida cotidiana mais agradável, propiciando, enfim, o desenvolvimento da vitalidade urbana.

### 1.1.3 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana está associada à cidade e pode ser compreendida pelo fato de condicionar a livre circulação de pessoas entre diferentes áreas, uma condição básica e indispensável para o convívio humano e realização das suas atividades cotidianas, como estudo, trabalho e lazer. Diante disso, percebe-se que as cidades desempenham um papel importante nessas trocas de relações, na medida que existirem condições adequadas para a mobilidade de todas as pessoas.

Segundo o terceiro debate sobre Moradia e Desenvolvimento Sustentável das Cidades, a UN Habitat 3 de 2016, a ONU (2017) assegura que o transporte urbano está em posição proeminente na lista dos maiores desafios globais. Isso porque, ao tratar a questão da mobilidade sendo essencial para o exercício da cidadania, ela acaba sendo negada a uma grande parcela da população por ser refém dos modelos de reprodução econômica, justificado, como reforça o Ministério das Cidades “na desvinculação das políticas de uso do solo e transporte e na diminuição de

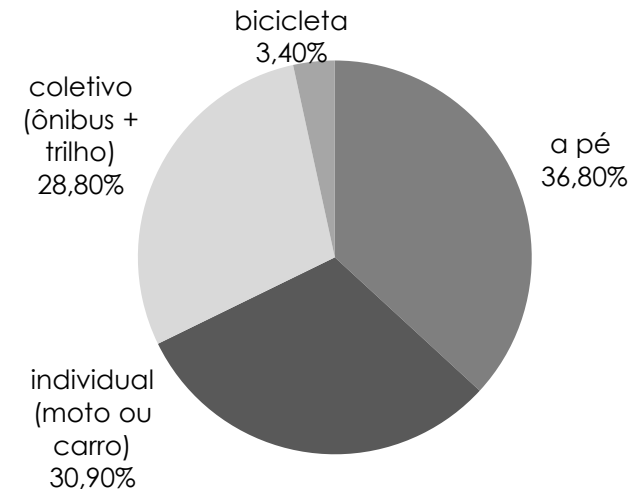
investimentos nos modos coletivos e não motorizados frente ao automóvel particular". (BRASIL, 2004, p.48)

No caso brasileiro, a problemática ligada à mobilidade urbana se encontra vinculada ao processo de exclusão social, principalmente ao se pensar o processo de dispersão das cidades, que torna o deslocamento cada vez mais demorado, as altas tarifas do transporte coletivo e, a baixa qualidade na infraestrutura. Dessa maneira, no contexto de crescimento urbano, é preciso pensar o sistema de transporte, principalmente quando este afeta negativamente a cidade e seus habitantes.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) 61,6 milhões de pessoas trabalham fora do seu domicílio e retornam para casa diariamente, dessa quantidade, 65,3% gastam até 30 minutos para chegarem ao local de trabalho utilizando o transporte público, enquanto 11,4% levam até uma hora. Assim, Marilene de Paula e Dawid Danilo Barlet (2016) colocam que o automóvel deixa de atender exclusivamente a função de objeto de luxo e passa a ser um modo de deslocamento humano e urbano rápido. O que pode ser exemplificado

pela taxa de mobilidade no Brasil, conforme o Gráfico 1.

**Gráfico 1:** Divisão de transporte no Brasil



**Fonte:** PAULA; BARLET, 2016. (Adaptado pela autora, 2020).

Ao analisar os dados, uma grande parcela da população percorre grandes, médias ou curtas distâncias para realizar suas atividades cotidianas a pé, fator explicado pelo custo elevado das tarifas de transporte público. Por outro lado, a taxa de mobilidade realizada por transporte individual se mostra como o segundo mais alto, já que levam em consideração o tempo e a rapidez para locomoverem

na cidade e assim, optam pelo automóvel particular.

Todavia, é diante deste cenário que a mobilidade urbana sustentável e inclusiva tem sido tratada nos últimos anos pelos planejadores urbanos, com o objetivo de proporcionar aos cidadãos a vivência do espaço urbano por meio de transportes sustentáveis e integrados, tais como a bicicleta, o caminhar e o transporte público. Ou seja, um sistema de mobilidade que equipare as oportunidades a todos, com espaços acessíveis, garantindo a efetividade do direito à cidade.

Podemos dizer que o tipo de lugar onde moramos, e todos os equipamentos que compõem essa vivência influenciam a saúde e o bem estar dos moradores. Assim, a mobilidade é um fator importante dentro dessa teia que compõem o bairro ou a cidade, para Paula e Barlet (2016, p. 11) "mais do que simples deslocamentos pela cidade, a mobilidade urbana envolve qualidade de vida, uma outra apropriação do espaço público, revalorização da cidade, além de outros aspectos."

Dessa maneira, ao entender que os modais de transporte definem os padrões de assentamentos das nossas

cidades, o Ministério das Cidades (2015) aponta que é necessário um novo desenho urbano que abarque e dê suporte para este novo sistema de mobilidade urbana sustentável. Além disso, acrescenta também, que é preciso gerenciar a infraestrutura inerente a esse processo de planejamento, como as calçadas, as vias para os diversos modais, equipamentos e mobiliários.

Para Farr (2013), o espaço construído precisa integrar a rua à forma e à função do uso do solo, de maneira a atender a todos os tipos de deslocamentos. Para tanto, pensar uma urbanização compacta, com diversidade de uso, estimula as pessoas a irem a pé até os destinos, ou então, permitir maior integração entre os modais de transporte, uma vez que este se encontra próximo as moradias. Segundo o autor, essa proximidade com o transporte público permite que as pessoas caminhem até as estações e também aumenta a utilização do transporte cinco vezes mais. Ademais, a variedade do uso do solo e a densidade urbana são facilitadores para a instalação do equipamento de transporte público de qualidade, sendo mais viável e eficaz.

Justificando esse ponto de vista, o Instituto de Políticas

de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) (2016, *online*) afirma que:

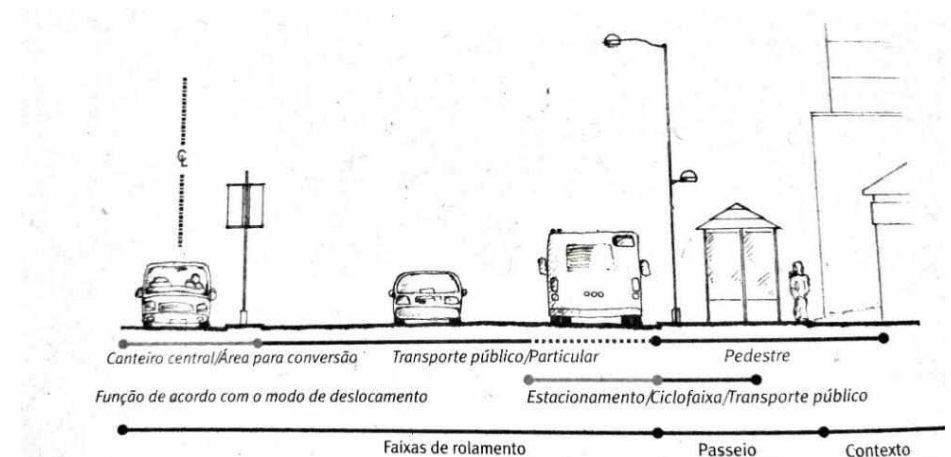
A distância até a estação não é o único fator para se medir o acesso ao sistema de transporte de média e alta capacidade. É fundamental que os caminhos até as estações ofereçam segurança, calçadas adequadas e agradáveis para se caminhar, infraestrutura ciclo inclusiva, atrativos no percurso (oferta de comércio local e mobiliário urbano, por exemplo), abrigo e proteção contra o sol e a chuva. Assim, devem buscar não só integrar diferentes usos do solo (empreendimentos comerciais, instituições de saúde e ensino, equipamentos de cultura, áreas verdes etc.) no entorno das estações, como também promover a descentralização das oportunidades de emprego e habitação.

Conforme um estudo feito pela ITDP, o Brasil precisa triplicar sua infraestrutura de alta e média capacidade, a fim de expandir a cobertura dos sistemas de transportes. Essa expansão segundo o instituto, precisa ocorrer em áreas mais densas, garantindo o acesso a pé e de bicicleta e, para isso, algumas medidas precisam ser feitas, tais como a priorização do entorno dos corredores em estratégias de adensamento do território, melhoria da qualidade de serviços de transporte público, como capacidade adequada, regularidade, conforto, limpeza, segurança, entre outros, e a implantação

efetiva de integração intermodal: infraestrutura física, operação/informação e tarifária.

Pensando na apropriação do usuário e também aos diversos modais, Farr (2013) traz um esboço de como é projetar as “ruas completas”, ilustrado na Figura 5. Observa-se que o arquiteto delimita áreas para diferentes tipos de circulação.

**Figura 5:** "Ruas completas" são projetadas para atender a todos os modais de transporte



**Fonte:** Farr, 2013. (Adaptado pela autora, 2020).

Entre os diversos modos de deslocamento, o caminhar é considerado essencial na criação de comunidades vivas, com interações de vizinhança, tornando um ambiente agradável e seguro. Nesse contexto, Jan Gehl (2015, p. 3) afirma que “reforça-se a potencialidade para a cidade torna-se vivida, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade.”

Pensando então na escala do pedestre, algumas medidas são importantes ao pensar o desenho urbano, principalmente das calçadas. Sendo assim, no Caderno de Referência para Elaboração de Plano de mobilidade Urbana, o Ministério das Cidades (2015) coloca sete requisitos para a calçada ideal, a saber:

- acessibilidade: deve assegurar a completa mobilidade dos usuários;
- largura adequada: deve atender as dimensões mínimas na faixa livre;
- fluidez: os pedestres devem conseguir andar a velocidade constante;

- continuidade: piso liso e antiderrapante. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres;
- segurança: não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço;
- espaço de socialização: deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública;
- desenho da paisagem: deve propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário.

Por outro lado, pensando sobre o fluxo de ônibus, Farr (2013) exemplifica na Tabela 2 abaixo como a quantificação da relação entre a densidade populacional em um corredor de transporte público e sua capacidade são essenciais para o urbanismo sustentável.

Isto posto, podemos concluir que os novos princípios do urbanismo se torna mais coerente com a realidade urbana do século XXI, uma vez que tende a minimizar os deslocamentos ao estabelecer núcleos urbanos com maior densidade, compactos e multifuncionais, contribuindo para a

diminuição no gasto de tempo da população e dos recursos. Com isso, além de todas essas mudanças, pensar os meios de circulação são pontos importantes para se viver com maior ou melhor qualidade de vida.

**Tabela 2:** Modais de transporte público relacionados com a densidade residencial

Modal	Serviço	Densidade residencial mínima (unidade de habitação por hectare)
Ônibus local	“mínimo”: paradas a cada 800 metros, 20 ônibus por dia	10
Ônibus local	“intermediário”: paradas a cada 800 metros, 40 ônibus por dia	17,5
Ônibus local	“frequente”: paradas a cada 800 metros, 120 ônibus por dia	37,5
Ônibus expresso – acessado a pé	Cinco ônibus durante um período de pico de duas horas	37,5 Densidade padrão em uma área de cobertura de 5 km <sup>2</sup>
Ônibus expresso – acessado por automóvel	De cinco a dez ônibus durante um período de duas horas	7,5 Densidade padrão em uma área de cobertura de 50 km <sup>2</sup>
Metrô leve	Partidas a cada cinco minutos ou menos durante horários de pico	22,5 Densidade padrão para um corredor de 65 a 260 km <sup>2</sup>
Ônibus em corredor	Partidas a cada cinco minutos ou menos durante horários de pico	30 Densidade padrão para um corredor de 260 a 390 km <sup>2</sup>
Trem suburbano	20 trens por dia	2,5 a 5

Fonte: Farr, 2013. (Adaptado pela autora, 2020).



## 1.2 Estudos de caso

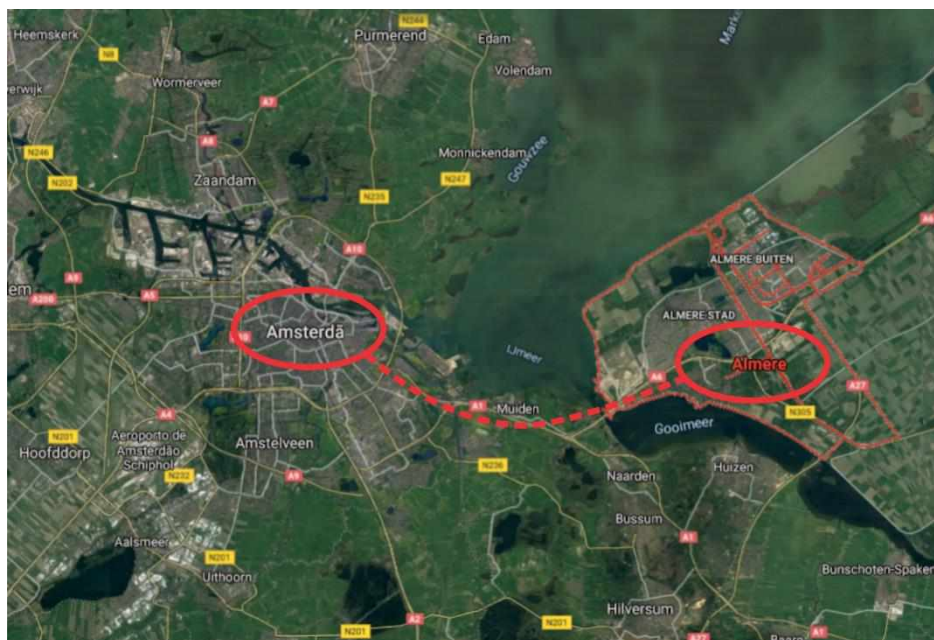
### 1.2.1 Cidade de Almere – Holanda

A cidade de Almere está localizada aproximadamente a 35 km ao leste de Amsterdã, na Holanda, conforme mostra a Figura 6. Historicamente, Almere surge em meados dos anos 60 por meio de uma política de criação de novas cidades Holandesas através da drenagem de áreas com mares, objetivando a contenção da expansão e conurbação das cidades existentes e, a manutenção de um cinturão verde entre elas, já que careciam de um espaço para a crescente população (CONSTANDSE, 1989, *apud* BARBEIRO, 2010).

Com esse propósito, as terras tinham como finalidade serem destinadas para área agrícola, já que o país contava com uma tecnologia eficiente e também por ter o solo fértil. Mesmo assim, Almere, por estar próximo de Amsterdã, não teve suas terras voltadas à agricultura, uma vez que, devido sua localização, a cidade poderia portar diferentes usos. Assim, o planejamento urbano da cidade pautou-se no modelo de baixa densidade, sem mistura de usos nas

quadras, dependência de veículos individuais, fazendo com que Almere fosse apenas uma cidade dormitório para a população mais rica, que buscava locais menos densos e com mais atrativos ambientais e de lazer (WOODWAN, 2007, *apud* BARBEIRO, 2010).

**Figura 6:** Localização Almere, Holanda



**Fonte:** Google Maps, 2020. (Adaptado pela autora, 2020).

Entretanto, observando este cenário e com a perspectiva de crescimento para a cidade, os planejadores urbanos viram uma problemática, pois não havia uma infraestrutura suficiente para atender a demanda de crescimento. Por isso, os holandeses viram a necessidade de realizar um concurso visando um novo projeto para a cidade, que trouxesse mais conectividade e um planejamento que a deixasse mais independente de Amsterdã. Além do mais, a tentativa era buscar mais equilíbrio entre as unidades habitacionais, promover mais usos a fim de aumentar o número de empregos (BARBEIRO, 2010).

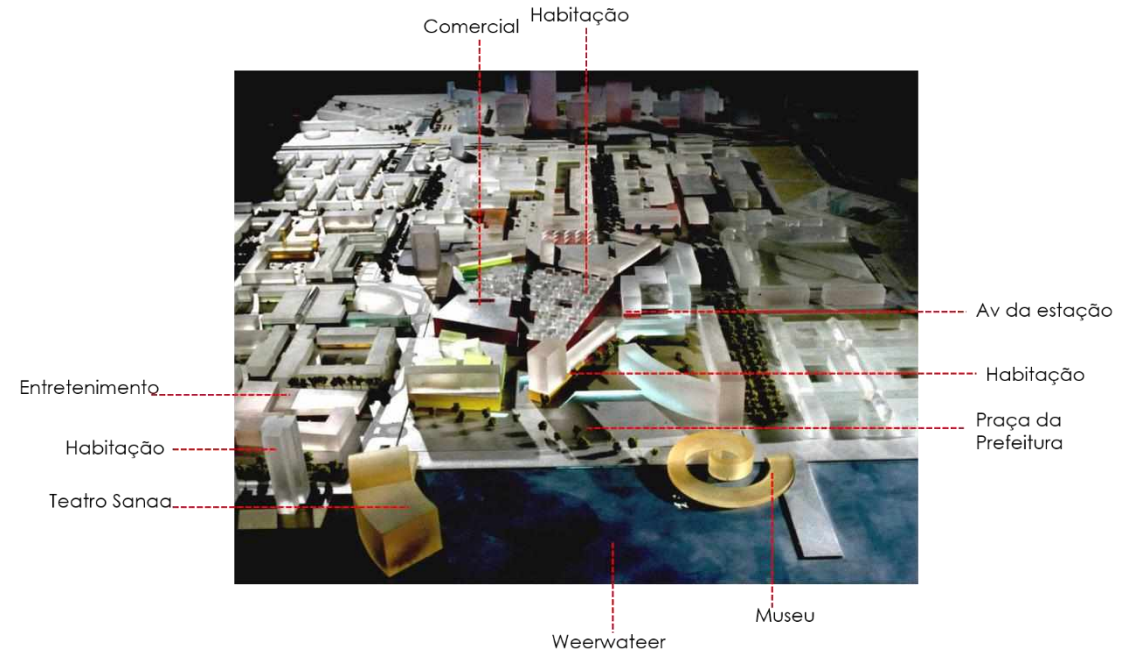
Dessa forma, diferentes escritórios de arquitetura iniciaram estudos e propostas de desenho urbano para vários setores da cidade de Almere, tendo como vencedor o escritório OMA, coordenado pelo arquiteto holandês Rem Koolhaas. Sendo assim, para marcar essa mudança da cidade, o OMA decidiu concentrar o novo programa para a cidade e o centro de negócios em apenas dois locais: entre a praça da prefeitura e a avenida ao lado de Weerwater e, entre a estação e o planejado Parque Nelson Mandela, Figura 7 e 8 (OMA, 2007).

**Figura 7:** Vista da área central de intervenção em Almere



Fonte: OMA, 2007. (Adaptado pela autora, 2020).

**Figura 8:** Maquete da área central de intervenção em Almere



Fonte: OMA, 2007. (Adaptado pela autora, 2020).

Assim, o escritório (2007, *online*) afirma que:

This concentration is essential for the unambiguous delineation of Almere's new status. It will also make it possible to create a new and recognizable form contrasting with the existing, low-density elements (specialist retailers, small-scale offices) which make Almere what it is today.<sup>2</sup>

Rem Koolhaas propõe na posição central da cidade uma maior vitalidade, pois esta área não possuía muitas opções de comércio, serviço, cultura e lazer. Assim, o arquiteto explica em uma entrevista para o site inglês *Building Design* (*apud* BARBEIRO, 2010, *online*) que “The plan is to a certain degree an attack on everything Almere is: Almere is low, the plan is high; Almere is a grid, the plan is full of diagonals; Almere is low density, the plan is high density.”<sup>3</sup> Dessa maneira, como ilustra a Figura 9, o OMA buscou aumentar a variedade do uso do solo, redefinir o desenho

urbano monótono com opções de circulação nas diagonais das quadras e aumentar a densidade da área (OMA, 2007).

Assim, como proposta ganhadora em 1994, a construção teve início em dezembro de 1998 e conclusão em 2007. Conforme o princípio proposto pelo escritório, o programa do *masterplan* desenvolvido para a cidade de Almere conta com diversas atividades, composta por 67.000 m<sup>2</sup> de área comercial, sendo destinado 13.000 m<sup>2</sup> ao norte da estação, aproveitando ao máximo sua localização, liberando a avenida para programas culturais e de lazer, sendo 9.000 m<sup>2</sup> de área de lazer, 890 unidades habitacionais novas e 3.330 vagas de estacionamento (ver Figura 10). Além disso, inclui uma biblioteca, um hotel, um espaço para concertos, um teatro, entre outros, exemplificados na Figura 11 (OMA, 2007).

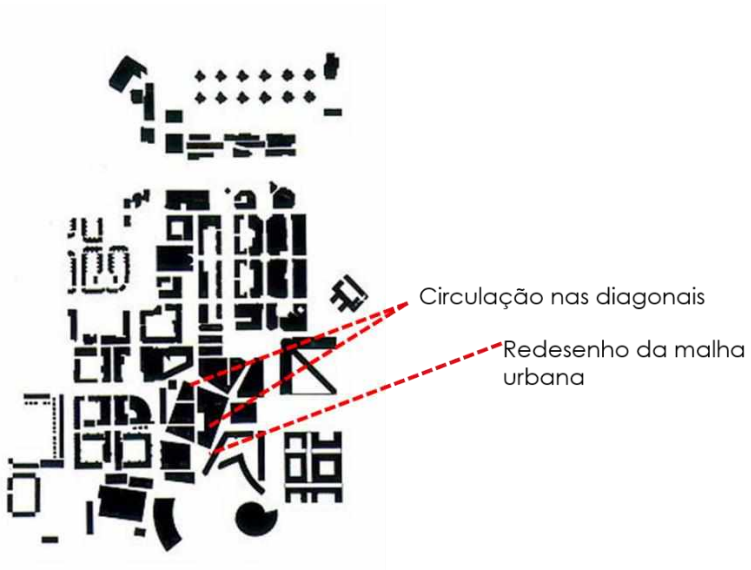
---

<sup>2</sup> Tradução livre: Essa concentração é essencial para o delineamento inequívoco do novo status de Almere. Também possibilitará a criação de uma forma nova e reconhecível, contrastando com os elementos existentes de baixa densidade (varejistas especializados, escritórios de pequena escala) que tornam a Almere o que é hoje.

<sup>3</sup> Tradução livre: O plano é até certo ponto um ataque a tudo o que Almere é: Almere é baixo, o plano é alto; Almere é uma grade, o plano está cheio de diagonais; Almere é de baixa densidade, o plano é de alta densidade.

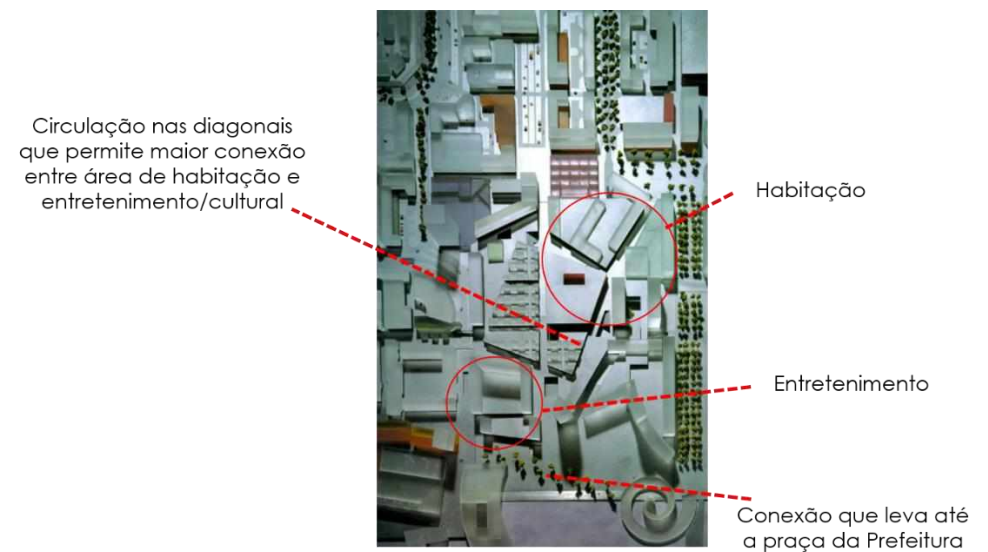
**Figura 9:** Proposta de conexão para Almere

A)



Fonte: OMA, 2007. (Adaptado pela autora, 2020).

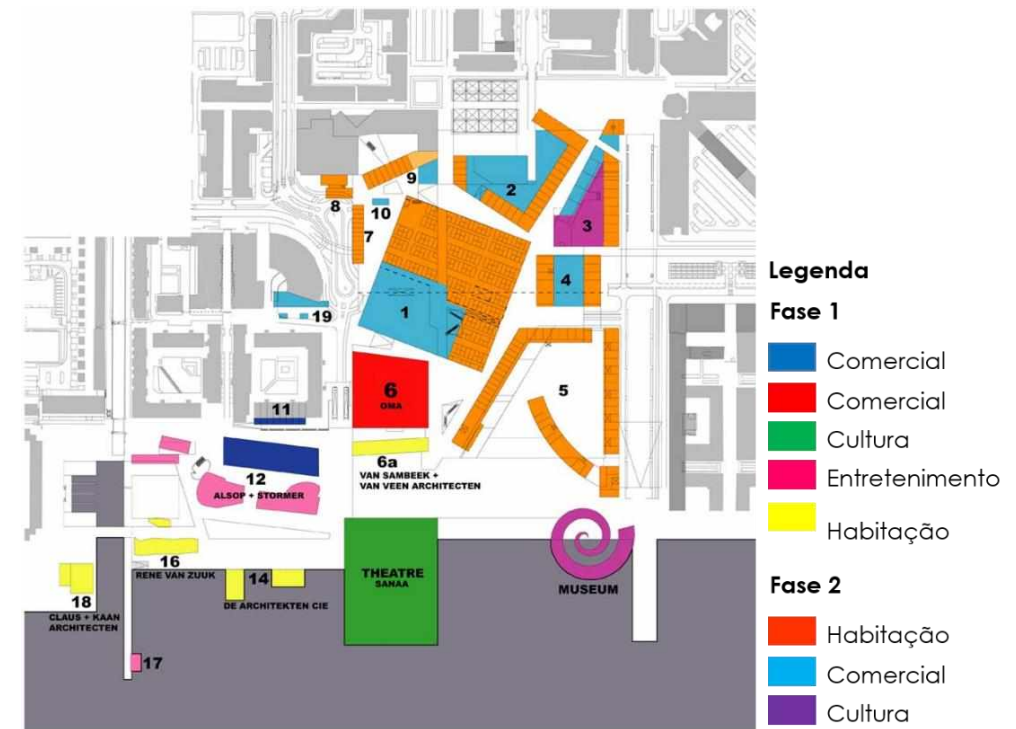
B)



Fonte: OMA, 2007. (Adaptado pela autora, 2020).

Segundo o arquiteto Rem Koolhaas, os espaços comerciais foram pensados a partir de uma combinação híbrida de programas. No caso do complexo de escritórios, a parte de baixo de cada edifício consiste em programas de serviços tais como, copiadoras, salas de conferências, lojas de agências de emprego e entre outros, complementares aos escritórios acima. Já a avenida ao lado do Weerwater é utilizada para programas de lazer, vida noturna e culturais para alcançar um espaço cheio de vitalidade (LOMHOLT, 2020). Portanto, o centro de Almere oferece uma grande acessibilidade de carro, trem e de pedestre, ilustrado na Figura 12, em que mostra a passagem no interior de uma quadra que leva até a estação central de trem da cidade.

Figura 10: Programa do Masterplan Almere



Fonte: OMA, 2007.

**Figura 41:** Equipamentos proposto no Masterplan de Almere

A) Nova Biblioteca, Almere Centrum



**Fonte:** VIDOTTO, 2011.

B) Complexo Cidadel, Almere Centrum



**Fonte:** VIDOTTO, 2011.

C) Praça do Fórum e cinema Utopólis, Almere Centrum



**Fonte:** VIDOTTO, 2011.

D) Cidadel: área livre de grande circulação



**Fonte:** VIDOTTO, 2011.

E) Teatro da cidade e escritório Sanaa, Almere Centrum



Fonte: VIDOTTO, 2011.

Figura 52: Passagem de Citadel, Almere



Fonte: VIDOTTO, 2011.

F) Três edifícios no Almere Centrum: habitacional e escritório Amsterdã



Fonte: VIDOTTO, 2011.

A partir da análise feita sobre o *masterplan* da cidade de Almere, na Holanda, observa-se que o escritório OMA trabalha com os novos princípios do urbanismo já discutidos neste capítulo, como a densidade urbana, planejamento do solo urbano e alguns pontos de mobilidade urbana. Portanto, mesmo com a discussão recente naquele momento sobre a Carta do Novo Urbanismo de 1996 e a proposta do projeto de 1994, nota-se a preocupação do arquiteto em relação a monofuncionalidade, que no caso de Almere, era de cidade dormitório.



Ademais, é possível afirmar que o projeto foi pensando para trazer uma nova identidade urbana na cidade, integrando as estruturas novas com a existente, ou seja, combinar o papel da tradição e a da invenção. Além disso, inclui o uso do automóvel e ao mesmo tempo, assegurando a acessibilidade para o pedestre. Diante disso, Rem Koolhaas (LOMHOLT, 2020, *online*) diz que a proposta:

Superposes pedestrians and buildings on top of a layer that organizes all infrastructures, creating a density of public presence in the (new) center as a place "other" than the existing city in terms of density, spatial diversity and orientation to achieve a place of maximum public interaction.<sup>4</sup>

Com isso, podemos refletir que todas essas mudanças para Almere foram pensadas para trazer uma melhor qualidade de vida para os moradores, com maior presença de pessoas no local, o que deu maior vitalidade e interação no espaço público.

---

<sup>4</sup> Tradução livre: Sobreposição de pedestres e edifícios no topo de uma camada que organiza todas as infraestruturas, criando uma densidade de presença pública no (novo) centro como um local "diferente" da cidade existente em termos de densidade, diversidade espacial e orientação para alcançar local de interação pública máxima.

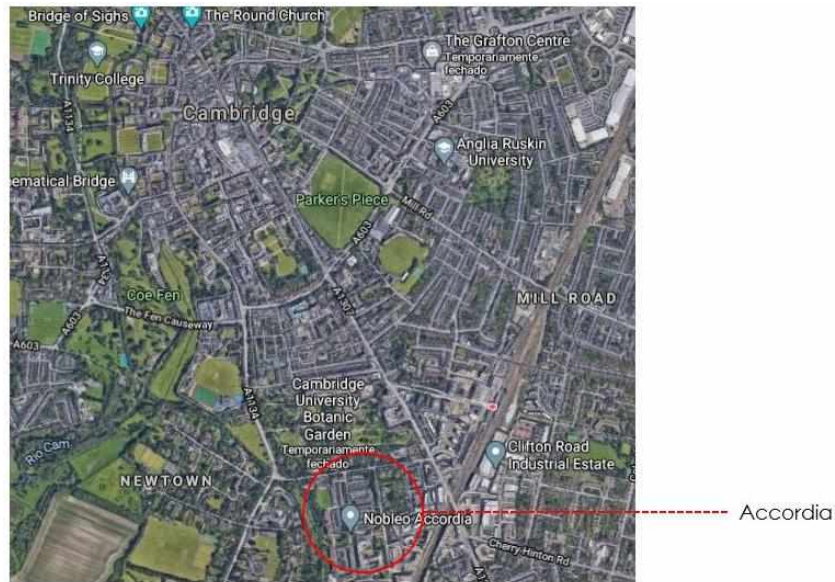
### **1.2.2 Conjunto habitacional Accordia, Cambridge – Inglaterra**

O conjunto habitacional Accordia está localizado ao sul da cidade de Cambridge, na Inglaterra, conforme mostra a Figura 13. Historicamente, o terreno onde se encontra o conjunto fazia parte do jardim de uma casa de campo, chamada Brookland's House, próximo à avenida Brooklands. Essa área era de propriedade do Ministério da Defesa, concluída após a Segunda Guerra Mundial (HISTORIC ENGLAND, 2017).

Entretanto, em 1996, o Conselho da Cidade de Cambridge aprovou uma solicitação para o desenvolvimento habitacional a ser implantado em um local na avenida Brooklands. Posteriormente, em 2003, o governo da Inglaterra adquiriu a sobredita casa para a criação do projeto habitacional. Dessa maneira, Feilden Clegg Bradley Studio e Alison Brooks Architects foram nomeados para elaborar o projeto, sob as orientações da Lei de

Planejamento da Cidade e Países<sup>5</sup> e, dentro do *masterplan* 378-Unit Accordia (ALISON BROOKS ARCHITECTS, *online*).

**Figura 63:** Localização de Accordia, Inglaterra



**Fonte:** Google Maps, 2020. (Adaptado pela autora, 2020).

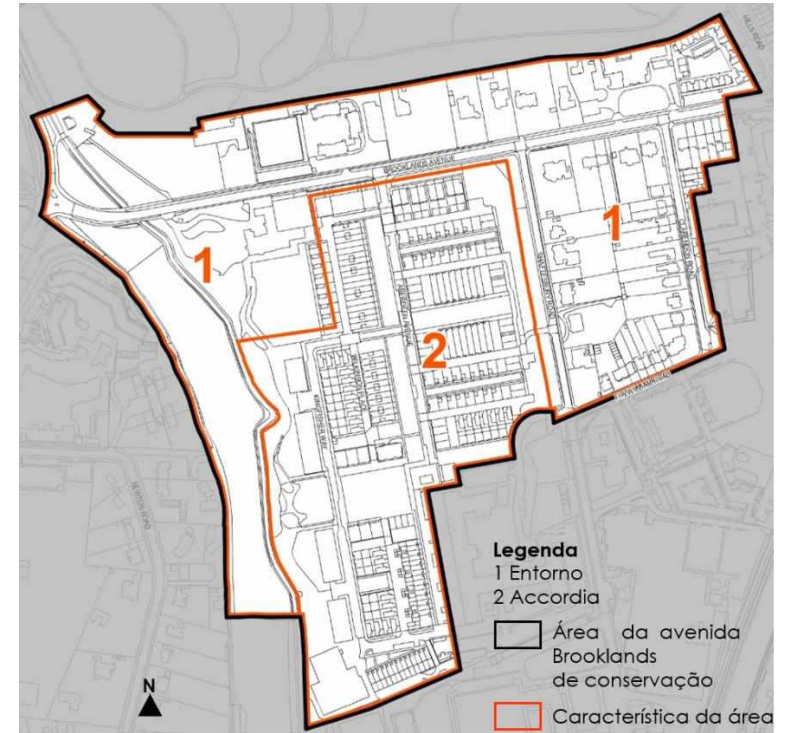
<sup>5</sup>A Lei de Planejamento de Cidades e Países de 1990 é um ato do Parlamento do Reino Unido que regula o desenvolvimento da terra na Inglaterra e no País de Gales. É uma parte central da lei fundiária inglesa, pois diz respeito ao planejamento espacial no Reino Unido. Revogado em parte pela Lei de Planejamento e Remuneração de 1991, agora também é complementado pela Lei de Planejamento e Compra Obrigatória de 2004 (CAMBRIDGE, 2013).

Segundo os arquitetos, o conjunto está implantado em uma área de 9,5 hectares (Figura 14 e 15), com 378 unidades habitacionais, dispostas em 212 casas de vários tamanhos, 166 apartamentos e 114 casas acessíveis, com uma densidade total de 40 hab/ha. Os apartamentos estão na borda oeste do terreno, divididos em quatro blocos, já as 114 unidades acessíveis estão na borda sul que, conforme dispõe o Plano Diretor local, 76% são para aluguel e 24% são de propriedade compartilhada (CAMBRIDGE, 2013).

Assim, o projeto teve início em setembro de 2003 e conclusão em 2006. De acordo com a proposta e, levando em consideração o *masterplan*, o desenvolvimento de Accordia é um exemplo de bom crescimento influenciado pelo contexto histórico, da paisagem urbana e sua localização adjacente à área de conservação existente, identificado na Figura 14. Diante disso, em frente à avenida Brooklands, as moradias são geminadas (Figura 16), relacionadas aos padrões das vilas vitorianas encontradas ao norte e leste do local. Cada quarteirão compreende no interior das casas um pátio que as interligam (Figura 17). Por

outro lado, os blocos maiores de apartamentos estão localizados adjacentes aos espaços abertos definidos pela antiga área de jardim restaurada ao sul da Brookland's House e a linha histórica de Hobson's Creek (HISTORIC ENGLAND, 2017).

**Figura 74:** Área de conservação da avenida Brooklands



Fonte: CAMBRIDGE, 2013. (Adaptado pela autora, 2020).

**Figura 85:** Implantação de Accordia



Fonte: ALISON BROOKS ARCHITECTS, *online*. (Adaptado pela autora, 2020).

**Figura 16:** Casas geminadas da avenida Brooklands



Fonte: ALISON BROOKS ARCHITECTS, *online*.

**Figura 17:** Pátio interno que interligam as casas



Fonte: Google Maps, 2019.

**Figura 18:** Visão geral da proposta de Accordia

Arquitetura de alta qualidade  
Via para pedestre e ciclovia  
Jardim  
Variedade de tipos de habitação

**Fonte:** Google Maps, 2019. (Adaptado pela autora, 2020).

Além disso, seguindo o *masterplan*, o projeto propõe uma interação social, com a destinação das “casas acessíveis” (CAMBRIDGE, 2013, p. 26), alta qualidade espaciais para os moradores, alta qualidade da arquitetura, confirmado por vários projetos premiados<sup>6</sup>. Como também,

<sup>6</sup> De acordo com o site do Estúdio Feilden Clegg Bradley, o projeto recebeu 12 premiações, a saber: 2008 The RIBA Stirling Prize; 2009 RICS East of England Awards: Regeneration Award; 2009 Hauser Award: hortlist; 2008 RIBA National Award; 2007 Civic Trust Award; 2006 Building for Life Awards: Gold Standard; 2006 Housing Design Awards: Overall Winner; 2006 Housing

rotas para os pedestres e ciclovias, promovendo seu uso incorporando ruas paisagísticas, vias compartilhadas e estacionamento integrado para todas as residências, conforme identificado nas Figuras 18 e 19. Ou seja, conforme dispõe o documento Cambridge South East (COMERCIAL STATE GROUP, 2013), a proposta de Accordia é trabalhar com uma série de vias verdes percorrendo o bairro, garantindo acesso fácil e seguro com uma ampla rede de espaços abertos informais, integrando a vizinhança existente a uma rede de rotas caminháveis ou de ciclovias para os principais equipamentos próximos.

Sendo assim, ao receber o Prêmio Stirling do Institute of British Architects - RIBA em 2008, os juízes comentam que (HISTORIC ENGLAND, 2017, p. 2):

This is high density housing at its very best. Beautifully thought-through houses are linked by a series of public, semi-public and private but visible spaces, making the whole development a joy to walk through. This development proves that good

Design Awards: Medium Housebuilder Winner; 2006 National Homebuilder Design Awards: Best Housing Project of the Year; 2006 National Homebuilder Design Awards: Best House of three or more storeys; 2004 National Homebuilder Design Awards: Project Award; 2003 Housing Design Awards: National Project Award.

modern housing sells, that a committed local authority can have a very positive influence on the design, that a masterplan with a range of architects can be successful and that the very best architecture does not have to rely on gimmicks.<sup>7</sup>

**Figura 19:** Visão geral dos tipos de circulação de Accordia



**Fonte:** Google Maps, 2019. (Adaptado pela autora, 2020).

<sup>7</sup> Tradução livre: Esta é uma caixa de alta densidade no seu melhor. Casas maravilhosamente pensadas estão ligadas por uma série de espaços públicos, semi-públicos e privados, tornando todo o empreendimento uma alegria para percorrer. Esse desenvolvimento prova que boas casas modernas vendem, que uma autoridade local comprometida pode ter uma influência muito positiva no design, que o masterplan com um conjunto de arquitetos pode ser bem-sucedido e que a melhor arquitetura não tem a ver com truques.

**Figura 20:** Entrada interna para o estacionamento das casas



**Fonte:** ALISON BROOKS ARCHITECTS, *online*.

Logo, ao analisar o projeto, percebem-se os princípios da boa qualidade de vida urbana com diferentes espaços externos permitindo a permeabilidade de pedestres e ciclistas, áreas de lazer e outros ambientes recreativos com o paisagismo marcante, desenvolvimento com alta densidade, bem como, a arquitetura sendo pensada detalhadamente em seu processo de construção, desde o desenho até a escolha de materiais. Por isso, afirmam que “Accordia is consistently recognized as one of the most important recent housing developments in terms of its provision of a high

density mix of housing types implemented to a very high standard of architectural and urban design” (HISTORIC ENGLAND, 2017, p. 1).<sup>8</sup>

Com isso, diferente do projeto de Almere, o conjunto de Accordia é desenvolvido em uma pequena área, com diretrizes de um *masterplan*, em que tem por objetivo maior trabalhar a densidade urbana, a escala do pedestre em relação aos tipos de vias e a circulação imediata às residências. Outro ponto importante de Accordia está na integração social, principalmente ao estipular casas para diferentes tipos de renda. Isto é, proporcionar que diferentes rendas e estilos de vida vivam no mesmo bairro traz consequentemente, a diversidade de famílias com interesses diferentes que contribui para a vivacidade e também segurança no bairro.

Para além de alguns conceitos acima retratados da Carta do Novo Urbanismo de 1996, o projeto ainda exemplifica o que Farr (2013, p. 142) chama de “terceiros

lugares”, sendo os pátios internos e a presença de áreas de recreação e lazer como espaços âncoras do conjunto, que permite a convivência dos seus habitantes. Ademais, é possível afirmar que o projeto foi pensando para criar um local desejável para morar que equilibrasse espaço privado utilizável com espaço público de alta qualidade.

---

<sup>8</sup> Tradução livre: Accordia é consistentemente reconhecido como uma das casas mais importantes de desenvolvimento em termos de fornecimento de uma mistura de alta densidade, de tipos de habitação implementado com um alto padrão de arquitetura e design urbano.



### 1.2.3 Bairro Granja Marileusa, Uberlândia – Minas Gerais

O bairro Granja Marileusa, localizado no setor leste da cidade de Uberlândia – MG (ver Figura 21), foi lançado em 2013 e, é um empreendimento privado e planejado especificamente dentro dos princípios do Novo Urbanismo (CARMINATI, 2019). Historicamente, o planejamento do Granja Marileusa tem início em 1997, por meio da empresa Algar que deseja criar um pólo de inteligência e serviços, com o slogan “Algar 2100” (MALISEURA, 2019, p. 2). Entretanto, com algumas falhas de implantação, 1998 houve a instalação de algumas empresas do grupo na área e, no ano de 2002, com o projeto do primeiro *masterplan* para a área, mas que se tonou inviável devido a fraqueza do mercado imobiliário naquele momento (MARILEURA, 2019).

Para tanto, o bairro é tido como local que aspira a “ser um bairro com uma atmosfera colaborativa e criativa, onde o convívio faça parte da rotina das pessoas. Ser um destino um para se morar, viver, trabalhar, fazer negócio e inovar” (MARILEUSA, 2019). Com isso, projeto se estrutura em seis elementos, os quais a setorização, a mobilidade, energia,

segurança, praças e parques e a questão da telecomunicação identificadas como propósito de criação e desenvolvimento do bairro, apontados pela Carta do Novo Urbanismo.

**Figura 21:** Localização do bairro Granja Marileusa na cidade de Uberlândia - MG



Fonte: CARMINATI; GARREFA, 2019.

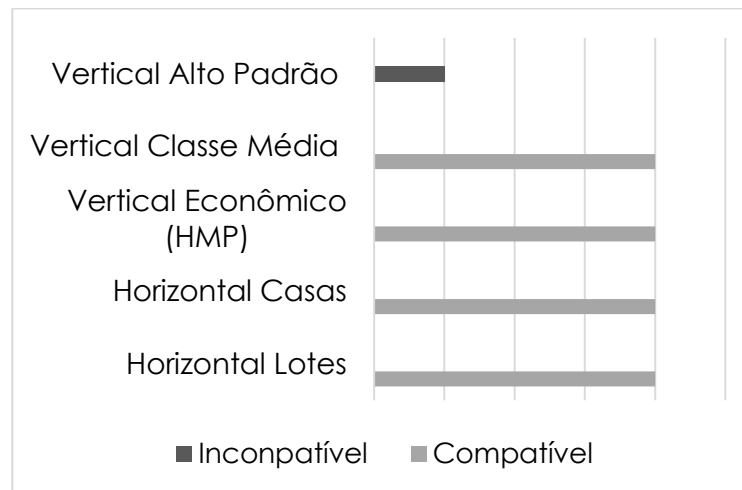
Primeiramente, em relação a setorização, o empreendimento buscou mesclar os usos, com áreas definidas conforme ilustra a Figura 22. Assim, ao analisar a imagem abaixo, é possível afirmar que o zoneamento visa mostrar a importância que o uso do solo tem em relação ao incentivo de pedestrianismo e ao encontro, já que, é por meio dessa diversidade que grande parte dos deslocamentos motorizados podem diminuir.

Além disso, o bairro contempla uma variedade de tipos, tamanhos e preços de moradias. Preferencialmente, os dados do Gráfico 2 identifica as tipologias residenciais viáveis para o empreendimento do Granja Marileusa. Isso porque, foi justamente com as pesquisas realizadas pela *Urban Systems* (CARMINATI; GARREFA, 2019) que se pode entender o perfil da maioria dos moradores da cidade, a fim de buscar a diversidade social por meio de quaisquer tipos de família. Ademais, de acordo com os dados do Gráfico 2, Valeika Carminita (2020, p. 101) diz que:

As pesquisas de mercado feitas pela *Urban Systems* para definir as principais formas de ocupação do empreendimento, apontam que edifícios verticais de alto padrão não são viáveis dentro do bairro, entretanto, ao deixar criar

edifícios de alto padrão por uma quantidade significativa de condomínios horizontais de alto padrão, eleva-se automaticamente os valores da terra fazendo com que o imóveis no local passem a ter valores mais alto do que os praticados no mercado em opções similares, fato que conseqüentemente, impossibilita a diversidade de perfis de moradores.

**Gráfico 2:** Pesquisa de mercado desenvolvida pela *Urban Systems* para avaliação das tipologias residências mais viáveis para o empreendimento residencial imobiliário



**Fonte:** CARMINITA; GARREFA, 2019. (Adaptado pela autora, 2020).

**Figura 22:** Setorização do bairro Granja Marileusa



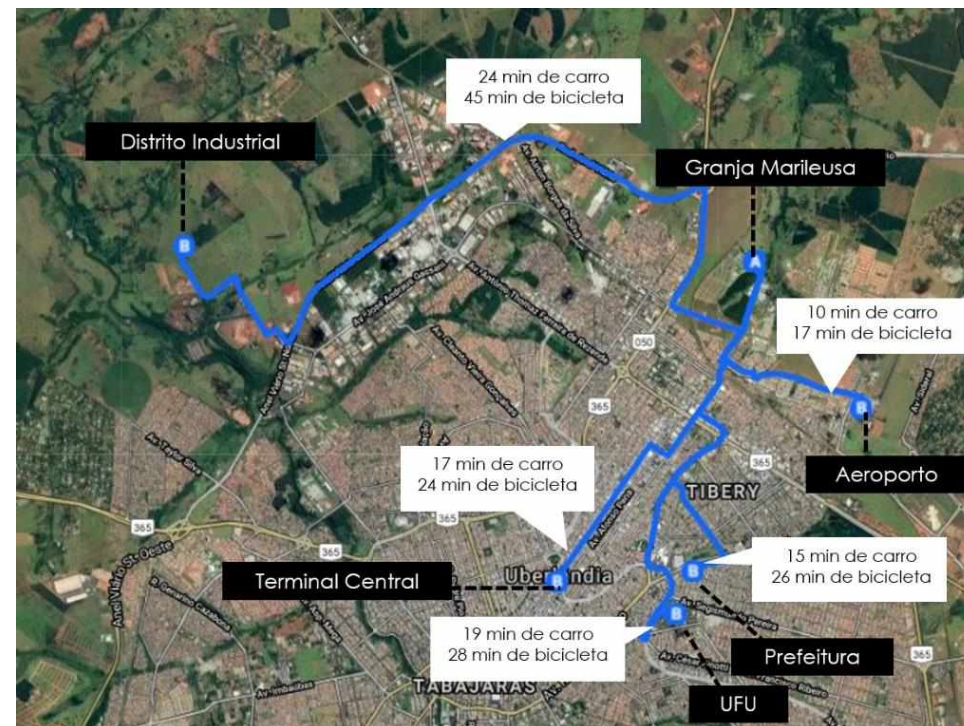
**Fonte:** MARILEUSA, s.n.t. (Adaptado pela autora, 2020).

No segundo momento, mesmo com a funcionalidade que o bairro possua ou adquira, é essencial que o bairro faça parte de um conjunto maior que é a cidade, por isso, é preciso pensar a conectividade com seu entorno. Desse ponto de vista, o Granja Marileusa possui uma grande

conexão com a malha viária existente, com acessos existentes na Avenida Afonso Pena, além de outros previstos através do prolongamento da Avenida José Andraus Gassani, fazendo a conexão com a BR-050, outro pelo Anel Viário e, por fim, com o aeroporto, shopping, parque do sabiá, entre outros (CARMINITA, 2019). No entanto, analisando o mapa da Figura 23, percebe-se que alguns pontos importantes de demanda pela população encontram-se em uma distância bastante problemática, principalmente ao se tratar de viagens com bicicletas.

Atrelado a questão de mobilidade e acesso ao entorno, o projeto do bairro proporciona ruas e calçadas acessíveis a circulação de ciclistas e pedestres (ver Figura 24), com um desenho que permita aos moradores chegarem aos lugares sem o uso dos automóveis, isto é, com “ciclovias planejadas e bicicletários pelo bairro criam a liberdade de esquecer que o carro existe”(MARILEUSA, s.n.t). Para isso, contribuindo com a caminhabilidade, o empreendimento visa fachadas ativas, iluminação e arborização adequada e calçadas livres.

**Figura 23:** Distâncias dos principais pontos de referência do entorno



Fonte: Google Maps, 2020; Autora, 2020.

Contudo, podemos concluir que os transportes públicos incentivados no bairro são o ônibus, o sistema de bicicletas públicas (ver Figura 25 e 26) e as futuras linhas de VLT que chegarão no bairro. Além disso, o empreendimento

buscou deixar mais agradáveis e interessantes os pontos de ônibus, garantindo maior conforto aos seus usuários, conforme ilustrado na Figura 27.

Por último, mesmo não sendo possível e nem mesmo tendo dados sobre a densidade urbana utilizada no planejamento do bairro, pode-se notar uma preocupação com a verticalização da área central 01, na Figura 28, onde são implantados os comércios e serviços do bairro e, também na área de uso misto, conforme demarcado na Figura 22 (p. 32).

**Figura 24:** Calçadas com ciclovia do bairro Grana Marileusa



**Fonte:** CARMINITA, 2019.

**Figura 25:** Mapa de implantação das ciclovias e sistema de bicicletário no bairro Granja Marileusa



**Fonte:** MARILEUSA, s.n.t. (Adaptado pela autora, 2020).

**Figura 26:** Equipamento de bicicletário no bairro Granja Marileusa



Fonte: MARILEUSA, 2019.

**Figura 27:** Ponto de ônibus do bairro Granja Marileusa



Fonte: MARILEUSA, 2019.

**Figura 28:** Perspectivas do bairro Granja Marileusa

A)



Fonte: DEF PROJETOS, s.n.t.

B)



Fonte: DEF PROJETOS, s.n.t.

À vista disso, diante das análises feitas a partir do planejamento projetual do empreendimento em Uberlândia, entende-se que o mesmo se encontra em sintonia com os novos princípios do urbanismo contemporâneo que tem desenvolvido. Assim, na busca por uma cidade melhor, com espaços mais funcionais e com vitalidade, juntamente ao conceito de sustentabilidade o projeto utiliza-se do discurso de viver, morar, trabalhar e recrear. Todavia, uma pesquisa realizada recentemente por Valeika Carminita (2019) sobre a eficácia desse novo modelo urbano, os resultados não foram tão positivos e demonstram uma dificuldade em aliar as diretrizes projetuais com a prática<sup>9</sup>.

De acordo com os resultados obtidos pela pesquisadora, tem-se que, mesmo com a implantação de alguns comércios e serviços no local, as viagens feitas pelos moradores não diminuíram, ao contrário, teve um aumento

---

<sup>9</sup> A pesquisa de Valeika Carminita (2019) buscou avaliar o comportamento de viagens de moradores em empreendimentos planejados especificamente para o uso misto, a fim de traçar um comparativo com a moradia anterior desses moradores. Portanto, o trabalho concentrou no estudo sobre o bairro Granja Marleusa, na cidade de Uberlândia-MG e, para isso, foram aplicados questionários e grupos focais processados por meio de ferramentas digitais de análise espacial, permitindo traçar um quadro analítico das respostas.

significativo. Isso porque, apenas 12,5% dos moradores trabalham nos bairros e, o restante deslocam-se diariamente do endereço atual para trabalhar e levar os filhos para a escola, já que, até o momento que a autora realizou a pesquisa não havia escolas de ensino médio e fundamental implantado. Além disso, devido a mudança de locais de trabalho, outros moradores se deslocam para irem trabalhar no novo bairro. O que, conseqüentemente, torna a demanda por automóvel motorizado necessário em muitos casos.

Por outro lado, Carminita (2019) coloca que mesmo havendo um bom sistema de pedestrianização e cicloviário não existe uma demanda grande de utilizados pelos próprios moradores, tanto internamente ao bairro, quanto para viagens mais longas, justificado pela sua inserção urbana periférica e desconectada com outros setores urbanos, como também, pela arborização ainda recente, dificultando a caminhada confortável em quesito climático.

Afinal, outra problemática discutida está relacionada com a integração social das moradias. Conforme analisado, no bairro já existem três condomínios horizontais fechados, o

que traz consequências negativas para a proposta inicial do empreendimento. Isto é, com a presença desses condomínios, não se tem uma vitalidade tão presente no dia a dia, uma vez que, os moradores se isolam dentro do conjunto, que dispõe de diversos equipamentos de lazer e recreação, não permitindo o contato com o externo (CARMINITA, 2019).

Sendo assim, com a presença da classe alta na localidade, o quesito financeiro acaba por influenciar nas demandas de comércio e serviço, que veem como oportunidade de deixar os preços mais altos, tornando-se inacessível para outra parcela dos moradores locais. Como também, a preocupação ainda é maior sobre os equipamentos educacionais, que segundo os moradores, tem interesse em colocar os filhos mais próximos, porém, tudo isso vai depender do valor das parcelas, já que a proposta é para instituições particulares.

Portando, é possível afirmar com os resultados apresentados pela pesquisa que muito se tem em analisar e observar o desenvolvimento desse empreendimento, justamente por ser recente e em construção. Ao contrário do

que é colocado pelos novos princípios do urbanismo, o bairro está se moldando por um único perfil de moradores, a classe alta já existentes ali, desconsiderando a proposta inicial de interação econômica e social, o que torna os espaços sem uso, com pouca vitalidade e dinâmica urbana. Entretanto, ao refletir que a situação não condiz com o cenário futuro projetado, espera-se que o bairro consiga realizar ações para difundir as ideias fundamentais do projeto, contribuindo para que o local seja um espaço vivo, seguro e saudável.

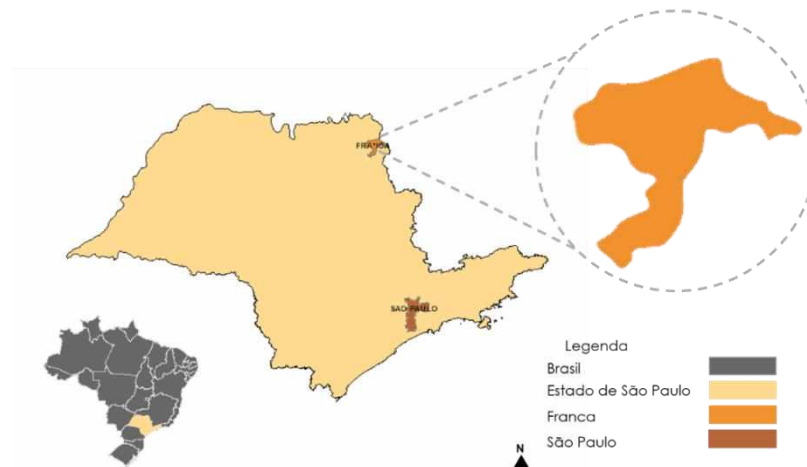




**A CIDADE DE FRANCA – SP**

O município de Franca está localizado à nordeste do Estado de São Paulo (ver Figura 29), distando aproximadamente 400 km da capital. Atualmente, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a cidade possui uma população estimada em 2020 de 355.901 habitantes, ocupa uma área de 605, 679 km<sup>2</sup> e tem uma densidade demográfica de 526,09 hab/km<sup>2</sup>.

**Figura 29:** Mapa do Brasil, destaque para o estado de São Paulo e a cidade de Franca



**Fonte:** AUTORA, 2020.

De acordo com o estudo publicado em “Regiões de Influência das Cidades”<sup>1</sup>(IBGE, 2007), Franca se configura como uma cidade de porte médio ou intermediária que não passou por um processo de metropolização.

Dessa maneira, influenciada por São Paulo, grande metrópole nacional, a cidade de Franca consolida-se a partir do crescimento industrial, que gerou um intenso processo de expansão urbana, principalmente com o crescimento demográfico, ocasionando uma demanda maior por habitações, infraestrutura e demais serviços. Justificando assim, a forte relação que os ciclos econômicos no Brasil têm com o desenvolvimento das cidades.

Comumente chamada de “terra do calçado”, o município tem sua economia fortemente ligada à indústria do ramo couro-calçadista desde o início do século XX. O que a destacou como pólo de atração populacional em que milhares de trabalhadores vindos de cidades vizinhas, principalmente mineiras e também da área rural da cidade,

<sup>1</sup> Regiões de Influência das Cidades: porções do espaço submetidas à influência de centros urbanos, cujos fluxos de pessoas, mercadorias e informações permitem a conformação de estruturas territoriais relativamente estáveis no decorrer do tempo (CHIQUITO, 2006).

migraram em busca de trabalho e melhores condições de vida (MOLINARI, 2006).

Nesse contexto, podemos destacar a inauguração, em 1887, da Estação Ferroviária Mogiana, centralizando as transações de produtos agrícolas entre São Paulo e os Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O que, por sua vez, passa a refletir no modo de ocupação na cidade.

Assim, tendo-se em mente que o desenvolvimento urbano está intrinsecamente relacionado às diversas modificações de caráter político, econômico e social, vê-se a necessidade de, a partir do destacado, entender o processo de expansão urbana de Franca, como também a abertura de novos loteamentos para a construção de habitação social.

## 2.1 Evolução urbana de Franca

Historicamente, Franca faz parte das poucas cidades da região que não foram fundadas em razão da expansão da cafeicultura, sendo ela um povoamento antigo de São Paulo. Isso porque, a região começou a ser povoada no início do século XVIII com a abertura das estradas de Goiás em 1722 e do Desemboque, formando vários núcleos povoados desta área (PREFEITURA DE FRANCA, 2017).

Posteriormente, no início do século XIX, a região recebe um grande fluxo populacional vindo das Minas Gerais, explicado pela decadência da mineração. Sendo assim, procurando outra atividade que estivesse ligada à terra, os mineiros começam a habitar a região de Franca para criar gado e plantar suas lavouras.

Em 1805 foi criada a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Franca e do Rio Pardo, em homenagem ao governador da capitania Antônio José da Franca e Horta. Contudo, é em 1824 que a freguesia se emancipa e passa para a denominação de Vila Franca do Imperador, localizado entre o córrego do Bagres e Cubatão

Neste momento, o povoado de Franca se estabelece como centro comercial, em função do mercado de gado e de sal entre o sertão central e o sul paulista, economia que sustenta todo o município ao longo do século XIX, principalmente pela inauguração em 1887, da Estação Ferroviária Mogiana (ver Figura 30), centralizando as transações de produtos agrícolas entre São Paulo e os Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso (MOLINARI, 2006).

Além disso, nessa época, eram os grandes fazendeiros que concentravam as maiores porções de terra do município, como também, a cidade é construída por meio das concessões de datas urbanas.<sup>2</sup> Com isso, uma reflexão de Bentivoglio (1997 *apud* MOLINARI, 2006) é que as concessões corresponderam ao momento inicial de parcelamento do espaço urbano e revelam como o Poder Público interviu no processo de construção da cidade, além de indicar o momento exato de surgimento dos lotes, quarteirões e ruas.

---

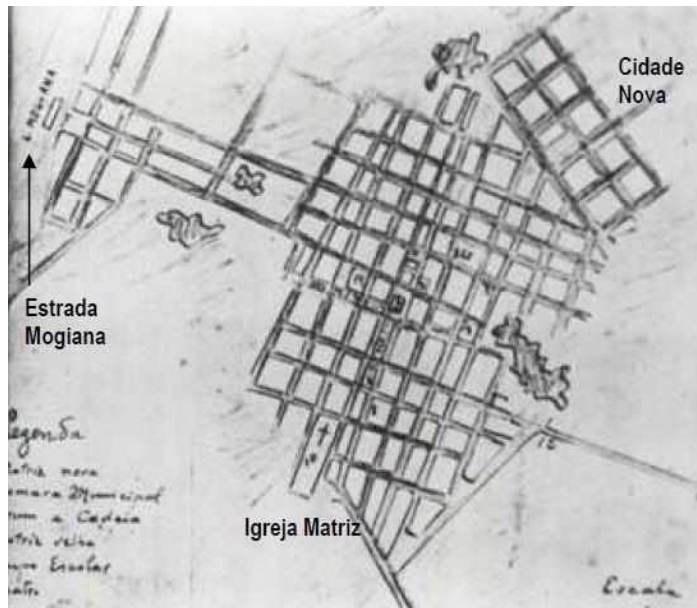
<sup>2</sup> Lotes urbanos concedidos pelo Poder Municipal para exploração econômica.

**Figura 30:** Estação Ferroviária Mogiana em 1925



**Fonte:** PREFEITURA DE FRANCA, 2019.

Contudo, é no final do século XIX que a cidade de Franca passa por significativas mudanças econômicas com consequências territoriais. Com a crise da cafeicultura os grandes fazendeiros passaram a se desfazer das porções de terras para poder saldar suas dívidas. Nesse contexto, os bairros começam a ser criados e a cidade se expande para o norte com o bairro Cidade Nova e na direção da estação ferroviária, conforme mostra a Figura 31.

**Figura 31:** Franca em 1912

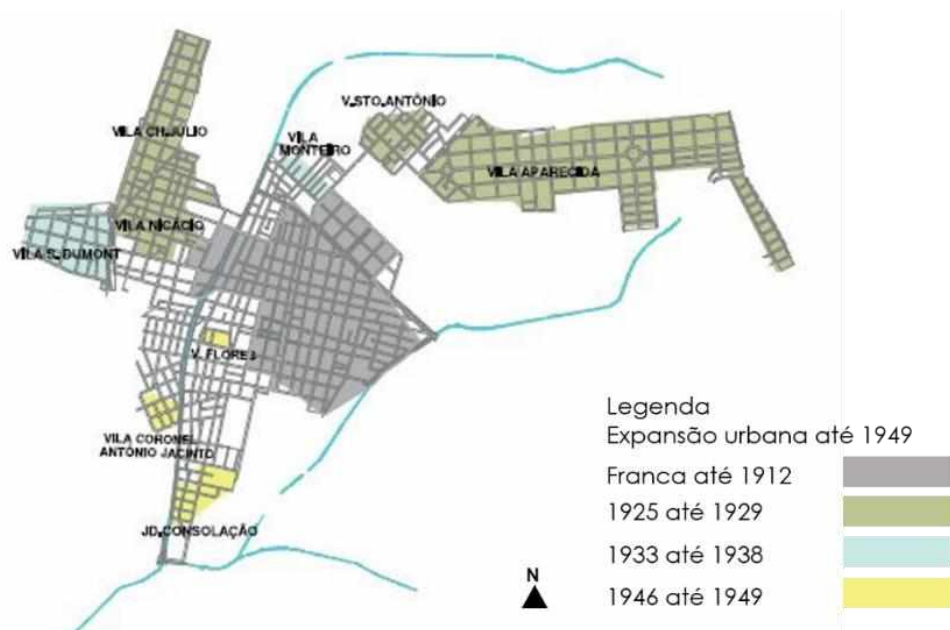
**Fonte:** MUSEU DO CALÇADO, 2005 *apud* MOLINARI, 2006.

Entretanto, mesmo com a fragmentação das propriedades, a expansão urbana é lenta e gradual na cidade, conforme podemos conferir no mapa da Figura 32. Mas é com o desenvolvimento da atividade calçadista que a cidade de Franca, como mostra os dados da Tabela 3, aumenta expressivamente seu índice populacional em sua

região urbana. Dessa forma, a cidade precisava se adequar para atender à grande demanda de moradia.

Analisando os dados demográficos da Tabela 3 nota-se uma inversão na estrutura habitacional da cidade. Enquanto no ano de 1940 a população urbana era de 20.568 habitantes, até 1960 houve um aumento de 13,51%, passando para 47.244 habitantes. Esse crescimento populacional pode então ser explicado a partir da atividade industrial, uma vez que, no mesmo ano que a cidade começa a se modernizar o número de população residente na área urbana começa a aumentar concomitantemente. Resultando, conforme afirma Garcia (1997, p. 41) na paisagem urbana da cidade:

(...) dos grandes centros urbanos de produção industrial e mesmo do poder, a cidade de Franca apresentou um desenvolvimento urbano e industrial considerável a partir da década de 1950. Sua indústria tradicional de couros e calçados teve um papel muito importante nesse processo que modificou essencialmente a paisagem urbana em poucas décadas.

**Figura 32:** Mapa de expansão urbana de Franca até 1949

Fonte: MOLINARI, 2006.

**TABELA 3:** População urbana e rural da Cidade de Franca (1940-1960)

Cidade de Franca					
Censos	Rural	%	Urbano	%	Total
1940	9.070	30,60	20.568	69,40	29.638
1950	9.547	26,40	26.629	73,60	36.176
1960	9.743	17,09	47.244	82,91	56.987

Fonte: SILVA, 2007.

Conseqüentemente, é a partir do desenvolvimento industrial couro-calçadista, que Franca, localizada no interior de São Paulo, passa em meados do século XX por diferentes transformações no seu processo de urbanização, aliado ao seu perfil urbano. Primeiramente ocorreu o crescimento populacional, resultado da intensificação migratória do campo para a cidade e também das cidades vizinhas, nos quais buscavam emprego e melhores condições de vida. Posteriormente, com a consolidação do operário urbano, surgem as transformações sociais e novas relações entre o capital e o trabalho.

A partir de 1950, com a consolidação da indústria calçadista na cidade e conseqüentemente, a decorrência de migração na região, começam a surgir bairros periféricos. Então, nesse período, a cidade se expande graças aos novos empreendimentos residências diante à nova demanda por habitação, que por sua vez, estavam de acordo com as possibilidades aquisitivas das pessoas, que, no entanto, eram migrantes e de baixa renda. Dessa maneira, optavam por terrenos de baixo custo e, portanto, em loteamentos em

áreas menos valorizadas, distantes da área urbanizada e de infraestrutura (MOLINARI, 2006).

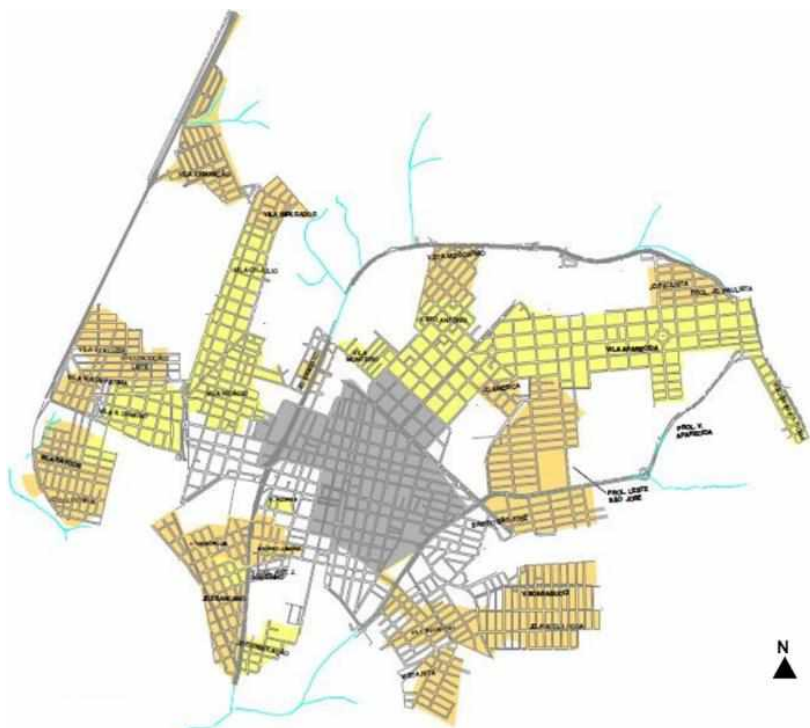
É notório que pelo desenvolvimento econômico desenvolvido neste período, decorrente aos incentivos à indústria, há um processo de urbanização do território. Com isso, sob esta ótica, Elisângela de Almeida Chiquito (2006) coloca que enquanto nos anos de 1940 tinham sido loteados apenas 20,82 ha, nos anos de 1950 houve 37 loteamentos aprovados, equivalentes a uma área de 510,21 ha. Assim, conforme mostra o mapa da Figura 33, podemos identificar o crescimento da cidade de acordo com o período de 1950, com uma expansão no contorno da área já urbanizada.

Já nos anos de 1960 e 1970, o desenvolvimento urbano continua intenso e periférico, conforme é mostrado no mapa da Figura 34. Contudo, a expansão segue uma direção dispersa, no qual houve aprovações de loteamentos para fins populares, destinados à população de baixa renda, distantes da área urbanizada, fragmentados. Segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais de Franca (2001 *apud* MOLINARI, 2006), a taxa de crescimento foi de 4,03% ao

ano, passando de 66.702 habitantes em 1960 para 93.638 habitantes em 1970.



**Figura 33:** Mapa expansão urbana de Franca até 1959



Fonte: MOLINARI, 2006.

**Figura 34:** Mapa de expansão urbana de Franca até 1969



Fonte: MOLINARI, 2006.

Entretanto, ao longo dessas décadas de expansão fragmentada que contribuiu para problemas urbanos, sociais e ambientais, tem início no ano de 1969 um diagnóstico para elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade. De acordo

com a análise da empresa contratada, Grupo de Planejamento Integrado (GPI), a expansão urbana de Franca é injustificada e danosa, que o volume de loteamentos aprovados não corresponde às necessidades do mercado local, acarretando uma ocupação rarefeita e muitas vezes precária pelo alto custo de se levar infraestrutura (MOLINARI, 2006).

Sendo assim, apontam três problemáticas principais na estrutura físico-territorial de Franca. A primeira são as baixas densidades de ocupação e a produção de lotes acima da demanda existente, a segunda diz respeito a expansão periférica desenfreada e precária destes loteamentos e a terceira, é o aumento dos rios erosivos do solo. Ainda acrescentam (MOLINARI, 2006, p. 61):

Enquanto as áreas centrais da cidade e ao longo dos principais eixos viários alcançam densidades brutas de 100hab/ha, as áreas periféricas de ocupação mais recente dificilmente ultrapassam a 20 ou 30hab/ha. Cerca de 40% da área loteada ou corresponde a áreas vazias ou possui ocupação inferior a 10hab/ha. Esta ocupação rarefeita na periferia urbana acarreta problemas bastantes graves com relação à extensão dos equipamentos sociais e de infra-estrutura.

Diante disso, a proposta elaborada pelo GPI foi de controlar a expansão urbana, promover a estrutura urbana existente promovendo o adensamento da cidade através da aprovação de novos loteamentos e ficando o perímetro urbano nos atuais limites da área urbanizada.

Após esta análise, em 1972 é aprovado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Franca (PDI), juntamente com as leis de Parcelamento e Uso e Ocupação do Solo. Entre as principais regulamentações estão a divisão do território municipal em áreas distintas e integradas, possibilitando um planejamento adequado (Art. 20), estabelecimento de regras para a delimitação da área urbana, assim como equipamentos e melhoramentos urbanos obrigatórios para alcançar o seu adequado crescimento (Art. 21), definição de requisitos e padrões urbanísticos especiais para estimular a construção de habitação destinada á baixa renda (Art. 163), definição de zonar urbanas destinadas para fins populares (Art. 164) e entre outros.

Com a implantação do Plano Diretor, seu impacto começa ser efetivado entre 1972 e 1975, com uma expansão

urbana reduzida se comparada aos anos anteriores, sendo aprovados apenas dois loteamentos (MOLINARI, 2006). Porém, a partir de 1976 o número de aprovações volta a crescer. Assim, mesmo em vigor as regulamentações do PDI, houve uma grande expansão nos anos seguintes de 1976 como mostra os dados da Tabela 4, identificando o crescimento de loteamentos aprovados na cidade de Franca.

Outro fator importante contido na análise do GPI foi a problemática ambiental, sendo determinante para conter a expansão urbana na cidade. No entanto, a contenção dos processos erosivos ocasionados pelas voçorocas não foi adotada e no decorrer dos 80 e 90, aumentaram de 21 para 51, como comprova o mapa da Figura 35 sobre os processos erosivos em Franca (MOLINARI, 2006).

**Tabela 4:** Loteamentos aprovados por quinquênio (1950-2004) no município de Franca

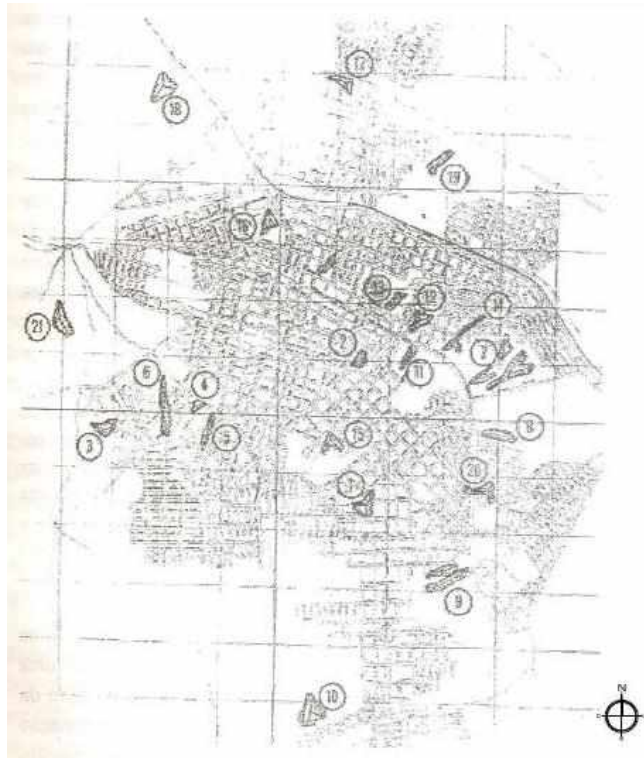
<b>Período</b>	<b>Nº de loteamentos aprovados</b>	<b>Área total dos loteamentos aprovados (ha)</b>
<b>1970-1974</b>	13	119,2200
<b>1975-1979</b>	34	463,6380
<b>1980-1984</b>	42	874,3500
<b>1985-1989</b>	19	357,8464
<b>1990-1994</b>	28	545,0757
<b>1995-1999</b>	19	253,0679
<b>2000-2004</b>	27	495,7271

**Fonte:** RINALDI, 1982 *apud* CHIQUITO, 2006.

Nas décadas seguintes à implantação do PDDI, percebe-se uma prática muito comum: a aprovação de leis que alteram e permitem o desmembramento de áreas. Com essas mudanças na legislação e o auge do crescimento da indústria calçadista entre 1980 e 1990, a produção de loteamentos neste período é intensa. No mapa da Figura 37

podemos observar a expansão ocorrida no município até a década de 1990.

**Figura 35:** Localização das voçorocas em Franca em 1967



**Fonte:** BENTIVÓGLIO, 1999 *apud* MOLINARI, 2006.

Contudo, no final deste mesmo ano, novos instrumentos são introduzidos com o intuito de se repensar a

política urbana praticada até então, tais como o controle dos impactos ambientais e sociais decorrentes da implantação dos novos loteamentos. Com a revisão em 1977 do Plano Diretor de 1972 são apontados novos instrumentos de intervenção urbanística e maior rigidez em relação às exigências mínimas de infraestrutura necessária para os novos loteamentos (MOLINARI, 2006).

A partir de então, nos anos seguintes, há uma continuidade a este processo de aprovação de loteamentos, ampliando a área urbana de Franca em 370% até 2004 (CHIQUITO, 2006). Desta maneira, a expansão urbana de Franca, no contexto industrial que incentivou a sua urbanização, trouxe impactos principalmente referente à moradia, devido ao crescimento populacional e às transformações econômicas e sociais que perduram até os dias atuais.

Isto posto, percebe-se que a expansão urbana de Franca deve ser entendida com base nos interesses econômicos e políticos que impulsionaram seu desenvolvimento. Historicamente marcado, na virada do século XIX, pelo café e instalação da ferrovia e a indústria de

calçados a partir do ano de 1950. No primeiro momento, a expansão seguia uma ocupação lenta e gradual. Já após o ano de 1950, observa-se que, como parte desse processo de crescimento econômico, o fenômeno da urbanização segue acelerado com a abertura de novos loteamentos, caracterizando a expansão urbana e surgimento de vazios urbanos em Franca, conforme é observado na Figura 36, por meio dos mapas cronológicos.

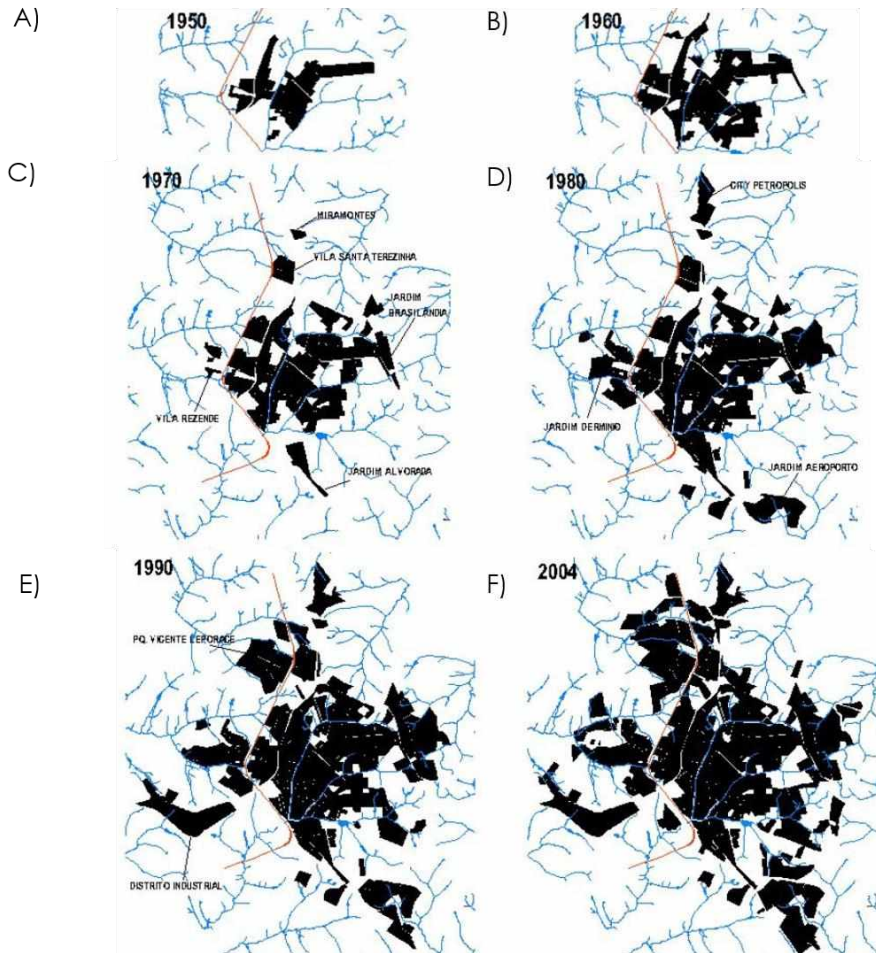
Assim, Mauro Ferreira (2007), coloca que a dinâmica da indústria calçadista refletiu no processo decisório do espaço urbano e, conseqüentemente, mesmo com a proposta do Plano Diretor de controlar o uso e ocupação do solo, uma vez que a prefeitura tinha dificuldade para atender a demanda de infraestrutura na cidade em virtude do crescimento, começa a surgir novos vazios urbanos agravando ainda mais as dificuldades da municipalidade em atender as necessidades locais.

Já em 2003, mesmo com a retomada de questões postas no Plano Diretor de 1972, como controlar o excessivo crescimento horizontal da cidade e os vazios urbanos, tem-se a criação de macrozonas de edificação e/ou urbanização

compulsórias, sob pena de aplicação do chamado IPTU progressivo, mas que, na realidade ainda são ineficientes, haja vista o cenário nos últimos anos de expansão, que só até 2004 aumentou cerca de 370% até 2004 (CHIQUITO, 2006) e a presença de resíduos não utilizados no tecido urbano, como aponta o mapa da Figura 37.

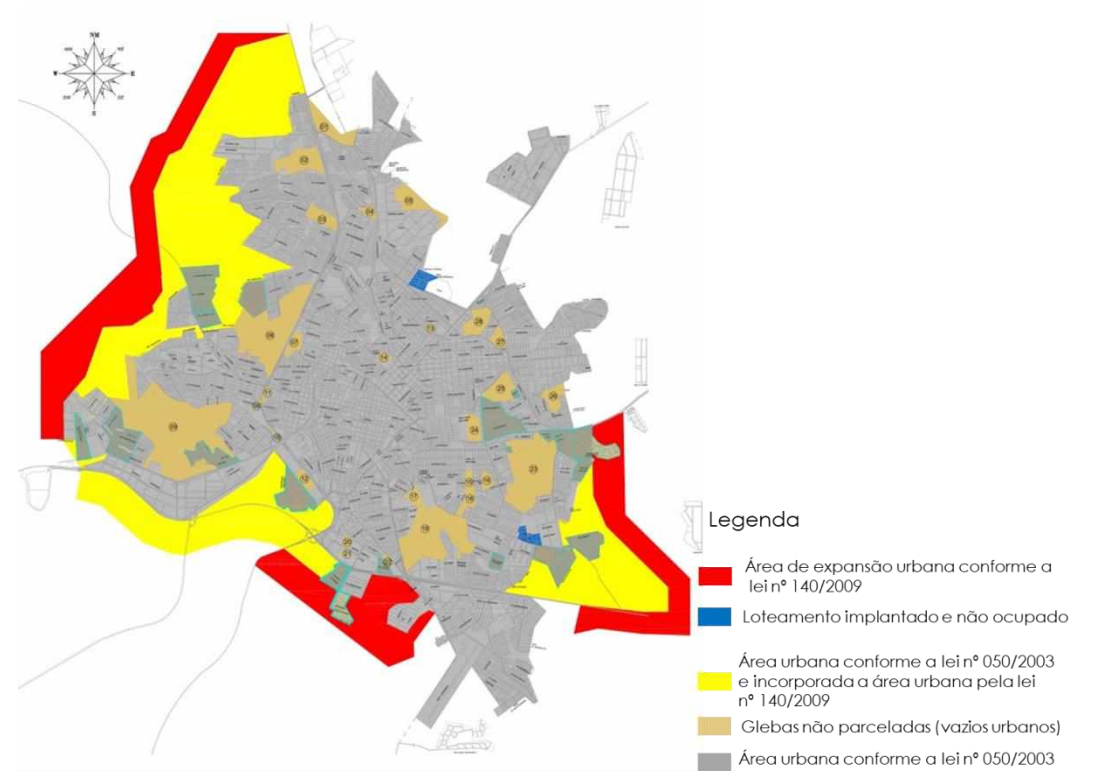
Sendo assim, ao compreender a interferência da lógica de mercado na configuração da cidade de Franca de modo disperso, ao passo que há áreas especulativas sem uso na cidade, este trabalho, especialmente o próximo capítulo, abordará uma proposta urbana para um loteamento que transforme essas áreas em potenciais para permitir um maior viver da população, baseado nos novos conceitos de urbanismo contemporâneo já tratado anteriormente.

**Figura 36:** Mapa de evolução da área loteada do município de Franca



Fonte: CHIQUITO, 2006.

**Figura 37:** Mapa de análise da ocupação urbana após o Plano Diretor de 2003



Fonte: LABORATÓRIO DE ESTUDOS SOCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2013.

**LEITURA DA ÁREA E  
PROPOSTA URBANÍSTICA**

**3**

### 3.1 Análise macro da área escolhida

Como mencionado no capítulo anterior, o ponto de partida para a proposta deste trabalho final de graduação é trabalhar um projeto de *master plan* em um vazio urbano na cidade. Assim, após a escolha do vazio localizado no setor Leste da cidade de Franca, podemos analisá-lo com os principais pontos da cidade.

De acordo com os mapas esquemáticos da Figura 38 foram pontuados alguns lugares da cidade essenciais de uso frequente e necessário, tais como: o centro da cidade, terminal central e terminal da estação, distrito industrial, os dois shopping da cidade, faculdades, hospitais públicos e áreas de lazer.

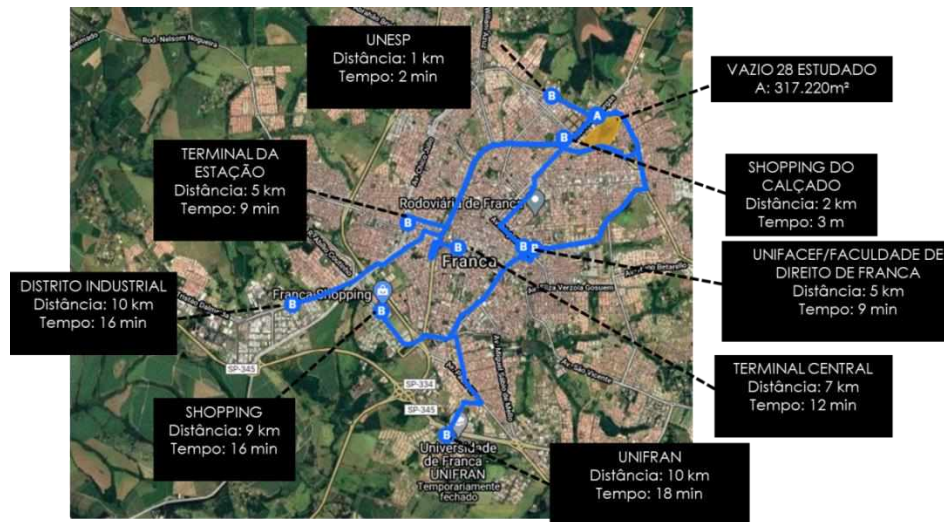
Ao analisar a distância desses equipamentos tem-se que o percurso varia entre 1 km a 10 km, enquanto o tempo gasto para acessá-los varia entre 1 a 16 minutos, todos sendo realizados com automóvel público ou particular. Ao tratar da acessibilidade de acesso por bicicleta ou a pé, tem-se que somente alguns equipamentos se enquadram à uma distância adequada para o usuário, como a Unesp, o



shopping do calçado e o hospital do coração, já os demais equipamentos, principalmente de lazer e educação superior ficam distantes da área de estudo.

**Figura 38:** Mapa esquemático da gleba e equipamentos da cidade de Franca

A)



Fonte: Autora, 2020.

B)

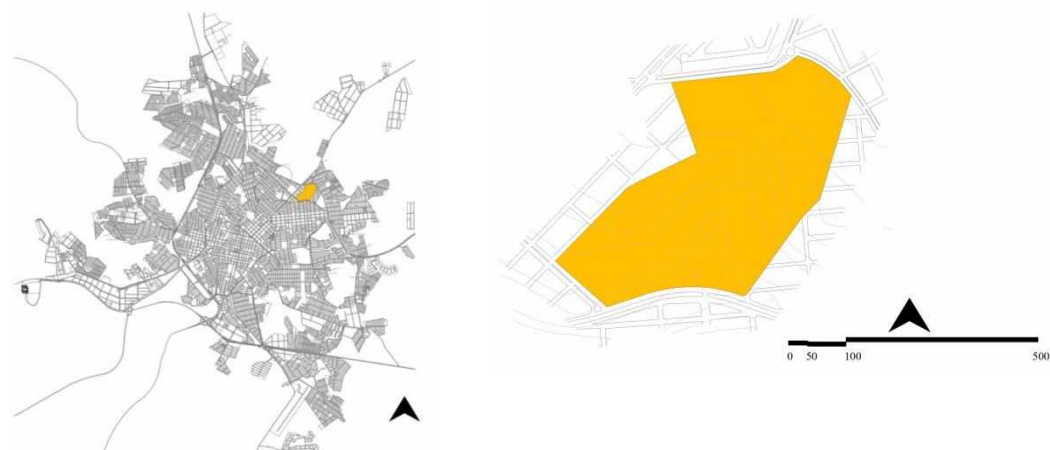


Fonte: Autora, 2020.

### 3.2 Análise e diagnóstico da área

A gleba escolhida para a proposta deste trabalho final de graduação está localizada no setor Leste da cidade de Franca-SP (Figura 39), sendo uma área vazia e especulativa da cidade, inserida em um tecido urbano consolidado, servidos por redes de água, esgoto tratado e energia elétrica.

**Figura 39:** Mapa da cidade de Franca-SP e localização da gleba de estudo na região leste da cidade



**Fonte:** Autora, 2020.

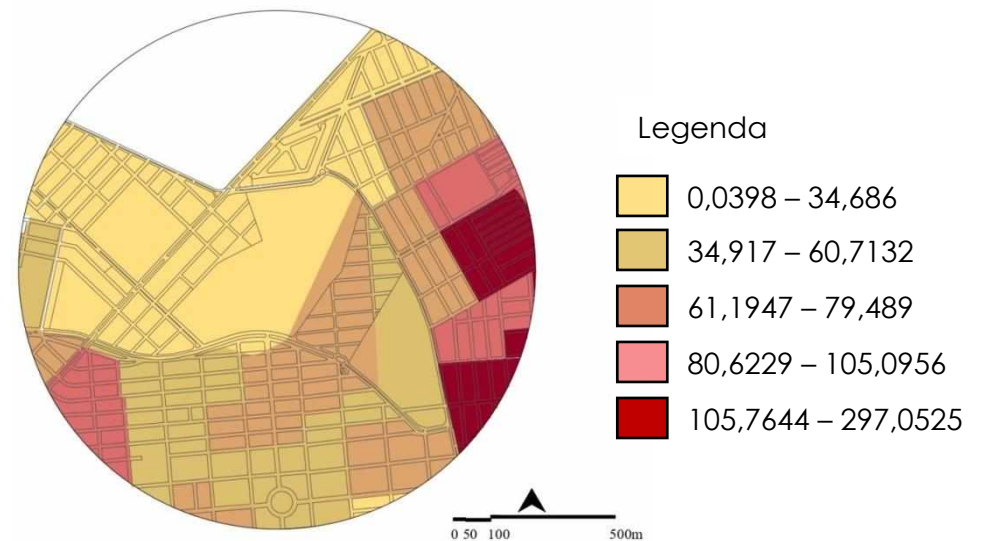
Isso porque, conforme mostra o mapa da Figura 40, observa-se que a região possui significativos lotes vazios, como também uma grande área –gleba escolhida – que estão inseridos em bairros já consolidados e bem servidos de equipamentos e estruturas urbanas, que ao mesmo tempo, conta com uma baixa densidade ao analisarmos seu entorno imediato (Figura 41).

**Figura 40:** Mapa de cheio e vazio



Fonte: Autora, 2020.

**Figura 41:** Mapa de densidade demográfica preliminar bruta (hab/ha)

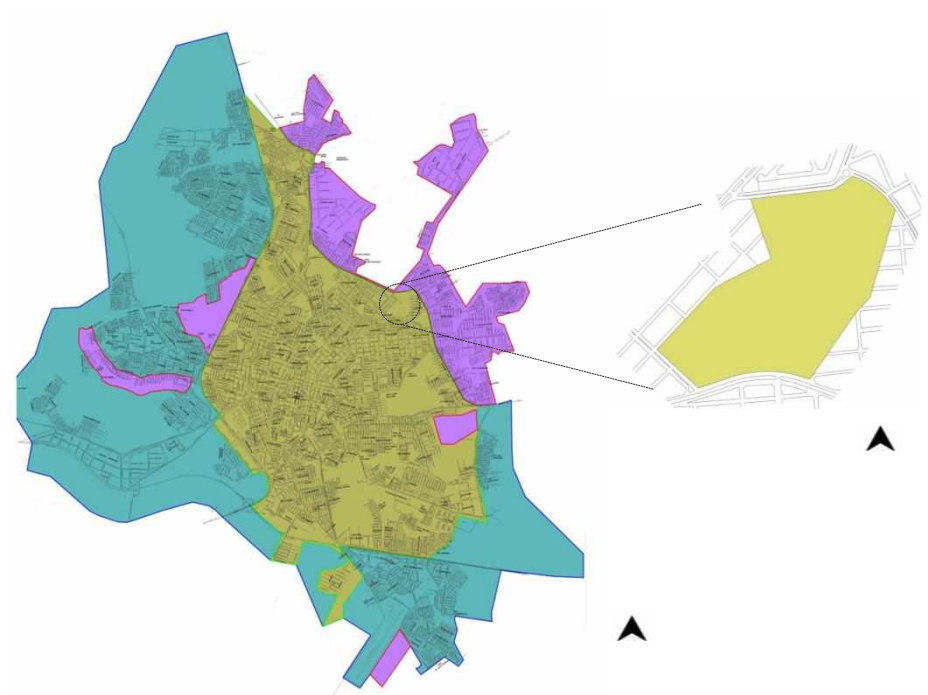


Fonte: LABORATÓRIO DE ESTUDOS SOCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2013. Adaptado pela autora, 2020.

## MACROZONEAMENTO

De acordo com o Plano Diretor da cidade, Franca fica subdividida em quatro macrozonas, definidas em função das condições geomorfológicas, ambientais e de infraestrutura, são elas: Macrozonas de Ocupação Preferencial, Macrozonas de Ocupação Restrita, Macrozonas de Expansão Urbana e Macrozonas de Ocupação Rural. Sendo assim, a gleba está localizada na Macrozona de Ocupação Preferencial (Figura 42), constituído por área de boas condições geomorfológicas e ambientais para a urbanização e dotado de infraestrutura mínima, o que reforça a discussão deste trabalho sob a ótica de utilização dos vazios urbanos.

**Figura 42:** Macrozoneamento de Franca

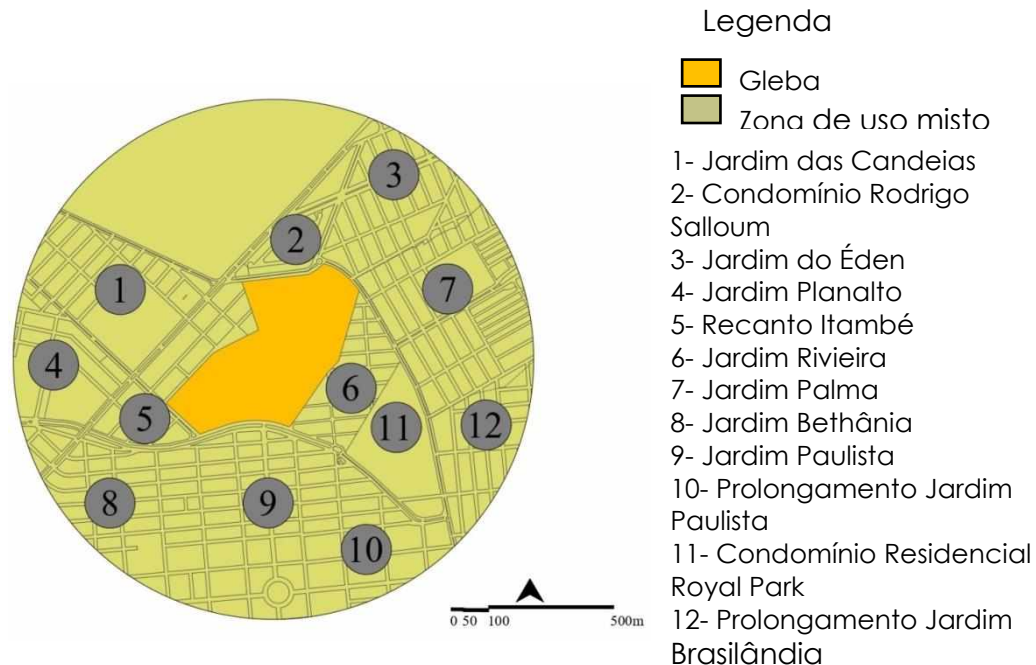


**Fonte:** Plano Diretor, 2003. Adaptado pela autora, 2020.

## ZONEAMENTO

De acordo com o zoneamento urbano, a gleba está localizada na zona de uso misto e está rodeada por 12 bairros, conforme mostra o mapa abaixo.

**Figura 43:** Mapa de zoneamento e bairros vizinhos



Fonte: Autora, 2020.

## USO DO SOLO

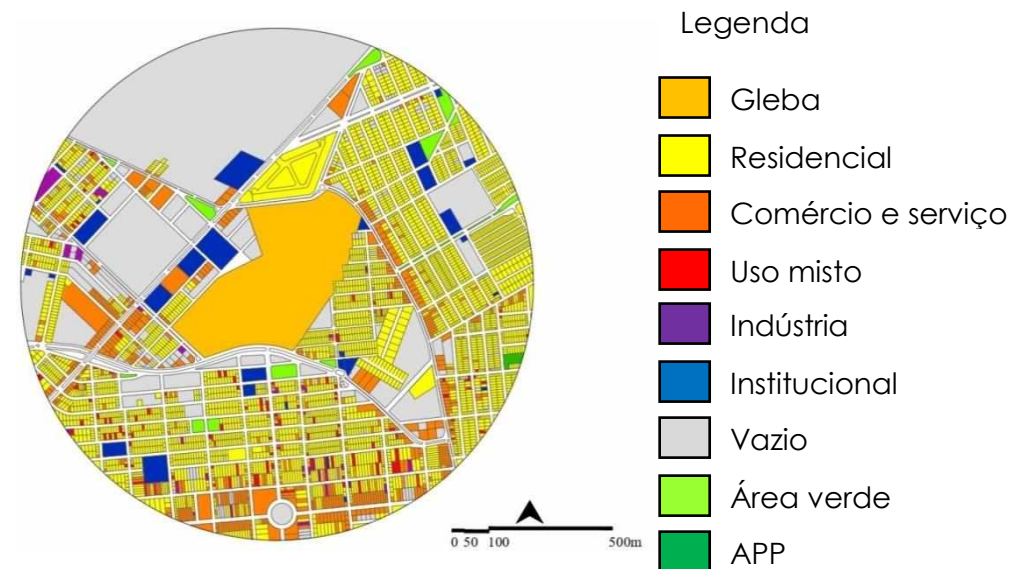
Após o levantamento e mapeamento de uso e ocupação do solo elaborado nesse trabalho, Figura 44, percebe-se que a área tem grande variedade de usos. Por estar localizada na confluência de importantes avenidas da cidade (Figura 47) há comércio e serviço ao redor. Próximo às avenidas Presidente Getúlio Vargas, Dr. Hélio Palermo e Adhemar Pereira de Barros são possíveis encontrar áreas institucionais, postos de abastecimentos, supermercados, lojas de serviços automobilísticos e lojas no geral. Já na Avenida Eufrásia Monteiro Petraglia, podemos identificar comércio e serviço voltados ao apoio imediato à moradia, como bares, padaria, salão de beleza, uma vez que ali próximo encontra-se a Universidade Estadual Paulista (UNESP), o que gera uma demanda frequente pelos alunos. Além disso, ainda é marcante na área o uso de indústrias de pequeno porte, como bancas de pesponto e demais serviços de calçados.

Todavia, ao compararmos a porcentagem do uso do solo no entorno da gleba escolhida (Gráfico 2), nota-se que

a área é carente em área verde e espaço de lazer, como também, pouca funcionalidade em relação ao uso misto, tornando a dinâmica diária do local um pouco monótona em alguns horários. Assim, essa defasagem da convivência de habitação com outros usos vai de encontro aos outros parâmetros urbanísticos, como a fachada ativa e a fruição pública, que visam na escala local, potencializar a vida urbana nos espaços e passeios públicos e, na escala urbana, equilibrar a oferta de habitação e emprego.

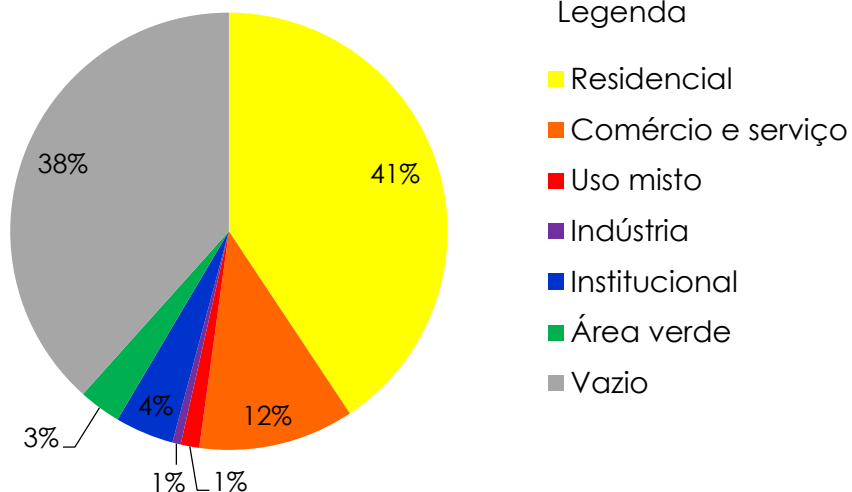
Em contra partida, conforme mostra o mapa da Figura 45, identificam-se alguns pontos institucionais e de assistência próximos à área estudada. Vale lembrar que, todos estes pontos demarcados estão localizados a 600 metros da gleba escolhida, ou seja, uma distância acessível a pé e que permite maior mobilidade dos usuários locais, como ressaltado no capítulo 1 sobre mobilidade urbana.

**Figura 44:** Mapa de uso e ocupação do solo



Fonte: Autora, 2020.

**Gráfico 2:** Porcentagem do uso do solo

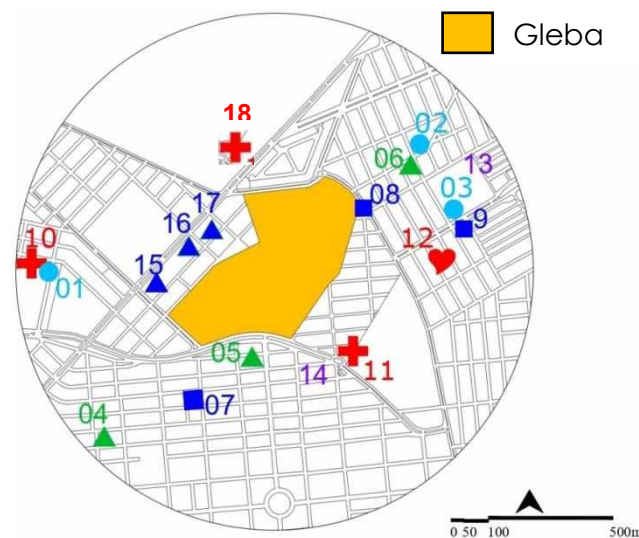


Fonte: Autora, 2020.

**Figura 45:** Mapa de equipamentos institucionais e de

saúde

Legenda



Fonte: Autora, 2020.

- 01- EMEB Prof. Antônio Balduino Filho
- 02- EMEB Frei Lauro de Carvalho Borges
- 03- EMEB Profª Djanira Pimental Leandro
- 04- Carmem Munhoz
- 05- Carmen Nogueira
- 06- Adelina Pasquino Cassis
- 07- Creche Breno Moacyr Bastos Marson (obras sociais da igreja evangélica pentecostal "O Brasil para Cristo")
- 08- Creche Frei José Luiz Egea Sainz
- 09- Creche escola Profª Maria de Lourdes Aímola Carriço (Ijepam Tarsila unidade V)
- 10- UBS Planalto – Dr. Tomaz Novelino
- 11- UBS Paulista – Dr. Vilfredo Bulamah
- 12- Estratégica da saúde da família – Jardim Palma
- 13- Centro Comunitário do Jardim Palma
- 14- Associação dos Moradores do Jardim Paulista e Rivieira Benedita de Andrade Goulart
- 15- Ministério Público do Estado de São Paulo
- 16- Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI)
- 17- Fórum de Franca
- 18 - Hospital do Câncer e do Coração

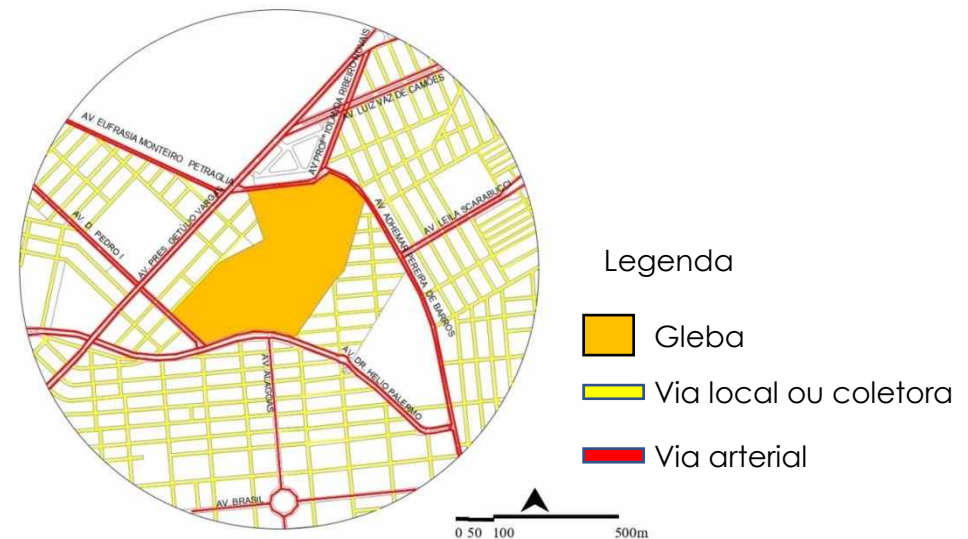
## SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE

Ao analisar a área de estudo (Figura 46), identificou que a gleba encontra-se rodeada por três avenidas, sendo elas a Av. Dr. Hélio Palermo, Av. Presidente Getúlio Vargas e Av. Adhemar Pereira de Barros, que fazem ligações de vários bairros da cidade. Portanto, é possível perceber que a área de estudo está localizada em avenidas principais que interliga diferentes bairros na cidade e traz um grande fluxo de veículos e pessoas para a região, facilitando o acesso a gleba. Ademais, no seu entorno imediata, as vias locais dão continuidade e o suporte para o acesso aos lotes.

Além disso, como bem pontuado por Candido Malta Campos Filho (2003), o comércio e o serviço deve estar próximos a corredores de transportes, sendo assim, acessível. Dessa forma, de acordo com o mapa da Figura 47, a área próxima da gleba escolhida conta predominantemente com uma frequência de 1 a 10 linhas de ônibus, principalmente nas avenidas que a rodeia. Entretanto, por se tratar de uma área que está contornada por avenidas, a circulação de

pedestre se torna um pouco arriscada e inacessível em horários de pico, devido ao intenso fluxo de carros no local.

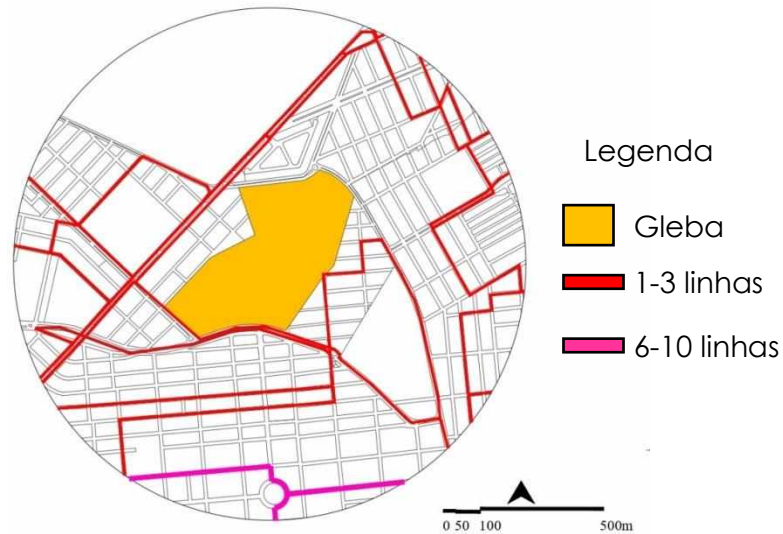
**Figura 46:** Mapa sistema viário



**Fonte:** Autora, 2020.



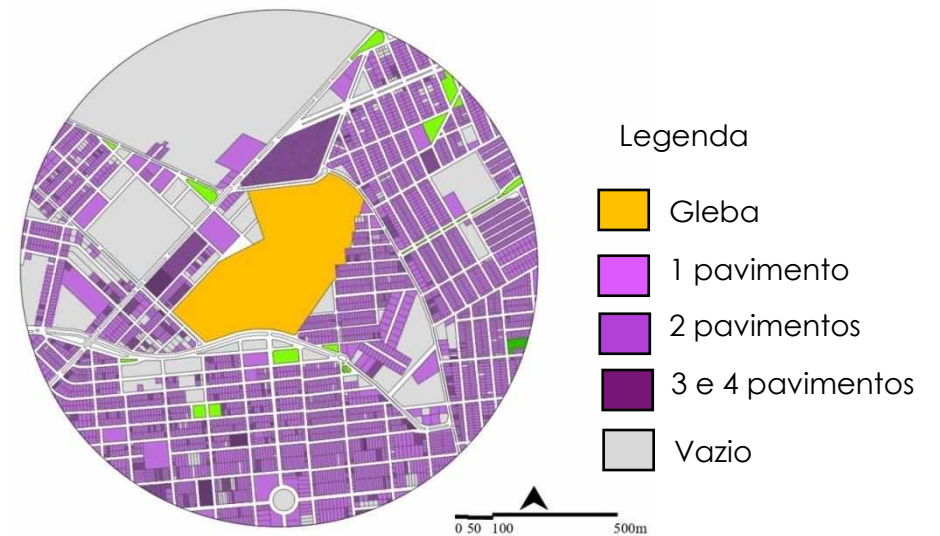
**Figura 47:** Mapa de transporte coletivo por demanda de ônibus



**Fonte:** LABORATÓRIO DE ESTUDOS SOCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2013. (Adaptado pela autora, 2020).

quantidade de novos edifícios, com uma média de 20 pavimentos que estão sendo construído.

**Figura 48:** Mapa de gabarito



**Fonte:** Autora, 2020.

## GABARITO

A análise do gabarito na área de estudo mostra uma região onde prevalece as construções térreas e prédios de até 4 pavimentos. Observa-se que Franca está em um processo de verticalização, identificado pela grande

Além disso, por se tratar de uma proposta urbana de loteamento, após a leitura e diagnóstico da área escolhida, é preciso levar em consideração os parâmetros urbanísticos de acordo com a Lei de Parcelamento do Solo (137/2008) que dispõe dos seguintes parâmetros: i) para áreas de loteamentos de glebas com área superior a 10.000 m<sup>2</sup> serão destinados no mínimo 10% para áreas verdes, 5% para áreas institucionais e 20% para vias de circulação de veículos e pedestres; ii) a área do lote e a testada deve ter no mínimo 160 m<sup>2</sup> e 8 metros lineares respectivamente, já o comprimento máximo das quadras deve ser de 300 m lineares; iii) por último, levando em consideração a localização da gleba escolhida, tem-se os seguintes recuos obrigatórios:

**Tabela 5:** Índices urbanísticos da área escolhida

Tipo de zoneamento	Coeficiente de aproveitamento			Taxa de ocupação	Recuos mínimos (metros)		
	Min.	Bas.	Máx.		Frontal	Lateral	Fundo
<b>Uso misto</b>	1	2	Até 4	80%	2 metros/ Comércio pode encostar na divisa frontal do lote	1,5+H/ 10*	2+H/1 0*

**\*Os recuos laterais e do fundo é determinado de acordo com a altura (H) do edifício.**

**Fonte:** Lei de Parcelamento do Solo, 2008.

### 3.3 Proposta Urbanística

A gleba escolhida para o estudo desse projeto está localizada no setor Leste da cidade de Franca-SP, entre as Avenidas Adhemar Pereira de Barros, Presidente Getúlio Vargas e Hélio Palermo, com uma área de aproximadamente 29 ha.

Historicamente, esse grande vazão urbano pertenceu ao grupo Samello<sup>1</sup>, fazendo parte de uma chácara, mas que devido ao processo de falência da empresa de calçado o bem da família foi colocado em hipoteca. Entretanto, por ser um terreno central na cidade e com toda a infraestrutura ao redor, tornou-se uma área de grande especulação pelo setor

---

<sup>1</sup> Empresa de calçado fundada em 1926 na cidade de Franca pela família Sábio de Mello, se tornando umas das maiores fabricas nacionais de calçados de couro masculino por volta de 1993. Entretanto, por apresentar maus resultados a empresa perdeu alguns bens, que posteriormente foram resgatados judicialmente e gradualmente reiniciar a produção de calçado.

imobiliário, que não tardou para surgirem diversos projetos de loteamento, sendo um deles do paisagista Benedito Abbud<sup>2</sup>.

Deste modo, a partir de todo o diagnóstico realizado com os estudos da área escolhida, do conteúdo teórico e das contribuições dos estudos de caso, o propósito do projeto é criar um loteamento urbano para a cidade de Franca a partir da elaboração de um *master plan*. Portanto, a proposta é pautada em trazer conceitos ligados aos princípios da carta do novo urbanismo, buscando a melhoria das distintas funções urbanas em equilíbrio com a vivência social, integração e qualidade de vida.

Sendo assim, as decisões projetuais são baseadas nos seguintes eixos norteadores:

1. Diversidade do uso do solo: trabalhar com usos complementares com a finalidade tornar as viagens mais curtas e caminháveis, além de contribuir para a manutenção das ruas mais seguras e ativas. Propor uma combinação

---

<sup>2</sup> Relatos fornecidos por meio de conversas com o Prof.Dr. Mauro Ferreira e a Profª.Drª. Maria Cecília Sodré Fuentes.

equilibrada de atividades parte do princípio do acesso igualitário da cidade para todos os cidadãos e sendo assim, torna-se fundamental pensar sistematicamente as questões de moradia, trabalho e lazer. Além disso, mais do que pensar apenas a variedade de usos, é proposto à diversidade de moradia para família multi ou unifamiliar, casa de aluguel e/ou compartilhada, que neste caso, foi pensado principalmente para os estudantes locais, visto que próximo ao bairro está localizado a Universidade Estadual Paulista (UNESP), o que conseqüentemente traz uma variedade de renda para o local. Já em relação ao comércio e serviços, é proposto edifícios de uso misto, em que na parte térrea é destinado para tais funções. Ademais, é proposto um prédio comercial, para trazer diferentes ramos de trabalho para a área e também o setor sul. Por último, ao pensar as áreas de lazer, aproveita-se a vegetação nativa e o curso d'água, é criado

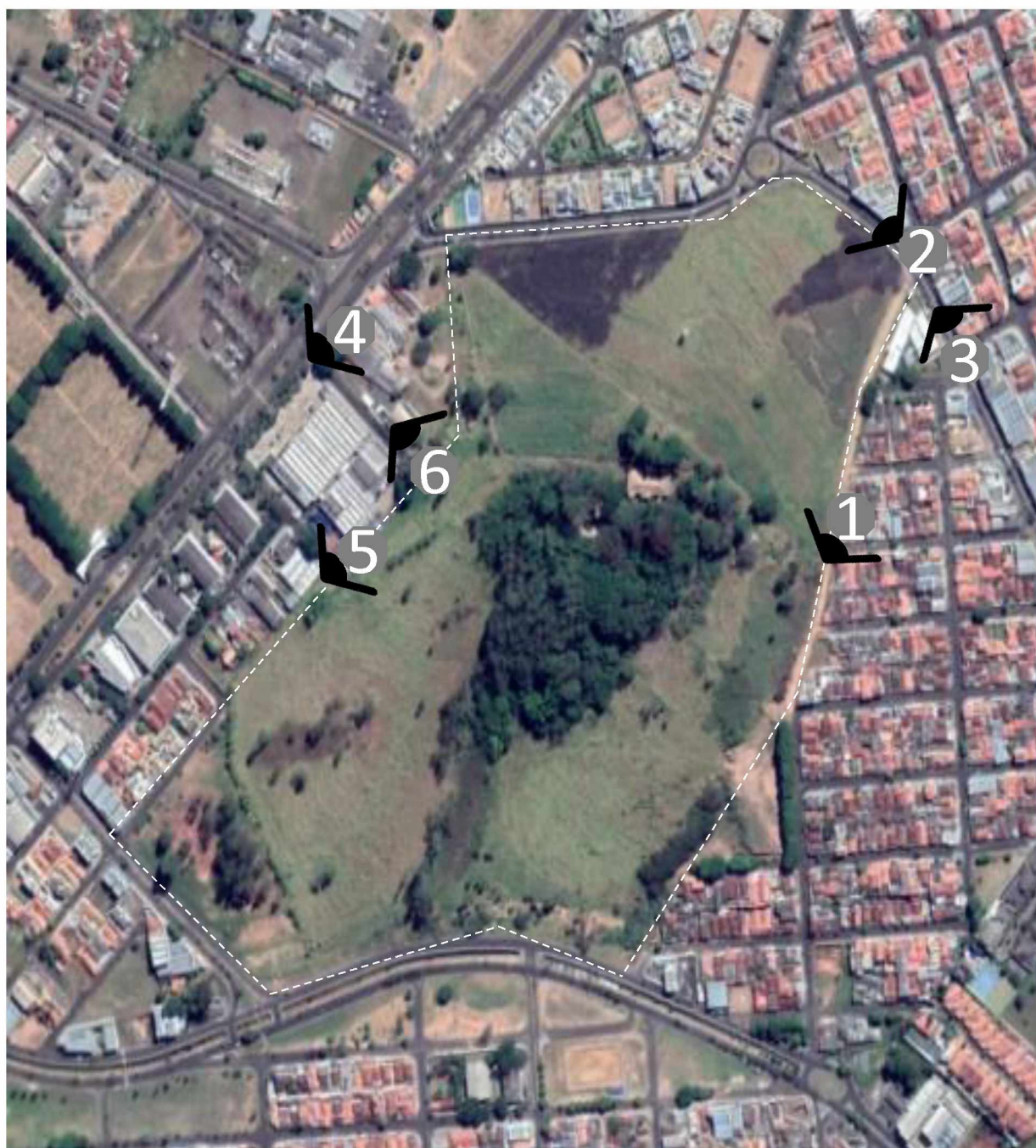
um parque com o propósito de manter a saúde física e mental próxima ao local onde se vive, como também, áreas institucionais, voltados para a difusão da cultura e conhecimento.

2. Densidade urbana: busca-se trabalhar uma densidade de até 450 hab/ha, o que estudiosos colocam como sendo ideal e proporcione boa qualidade de vida. Assim, entende-se que a densidade é um instrumento de planejamento e gestão urbana capaz de regulamentação urbana, já que é capaz de remodelar territórios, fortalecer centros existentes, redistribuir usos, equipamentos, e espaços públicos e privados, aproximar habitantes dos transportes e serviços, de maneira a tornar a vida cotidiana mais agradável, propiciando enfim o desenvolvimento das qualidades urbanas que podem surgir da aglomeração de pessoas.
3. Mobilidade urbana: com a base de que a mobilidade urbana pode ser entendida como a livre circulação de pessoas entre diferentes

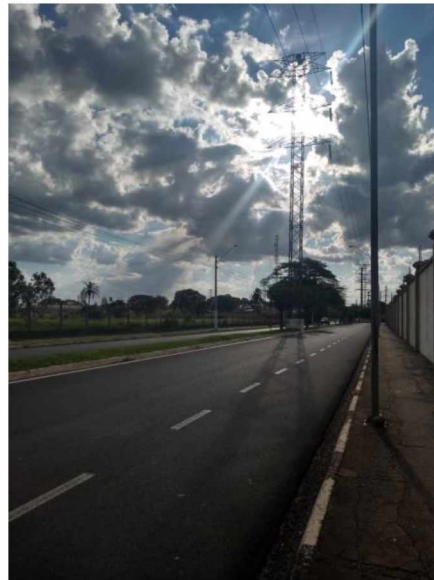
áreas, foi pensando uma infraestrutura que atenda diferentes modais e principalmente o pedestre. Assim, é proposta a criação de boas calçadas acessíveis, ciclovias e outros espaços caminháveis, seguros, contando com uma boa iluminação e arborização adequada.

# MASTER PLAN

## Análise fotográfica

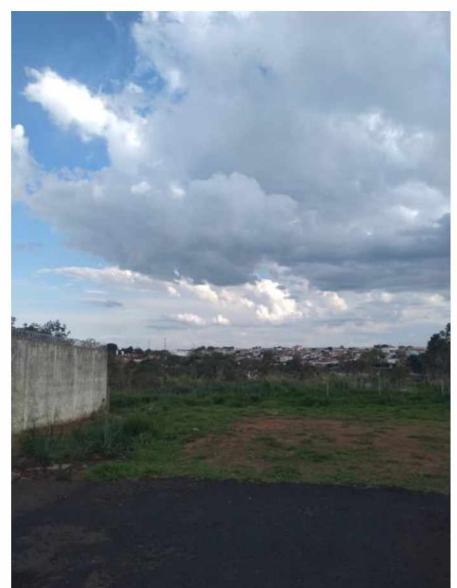
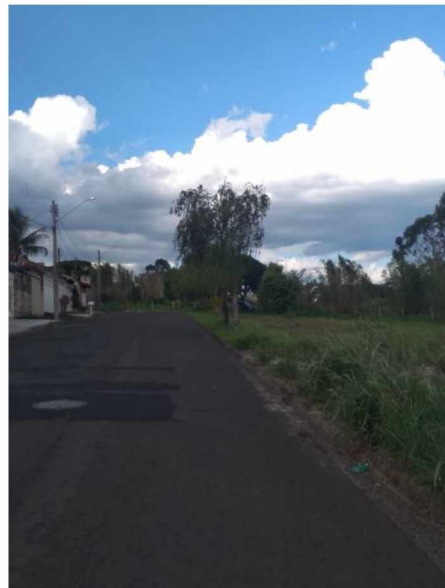


**Figura 49:** Mapa de localização das visadas. **Fonte:** Autora, 2020.



**Figura 50; 51; e 52:** Imagem da rua existente e não asfaltada; Imagem da avenida que passa em frente a gleba, Avenida Adhemar Pereira de Barros; Imagem da mesma avenida com alguns pontos comerciais.

**Fonte:** Autora, 2020.



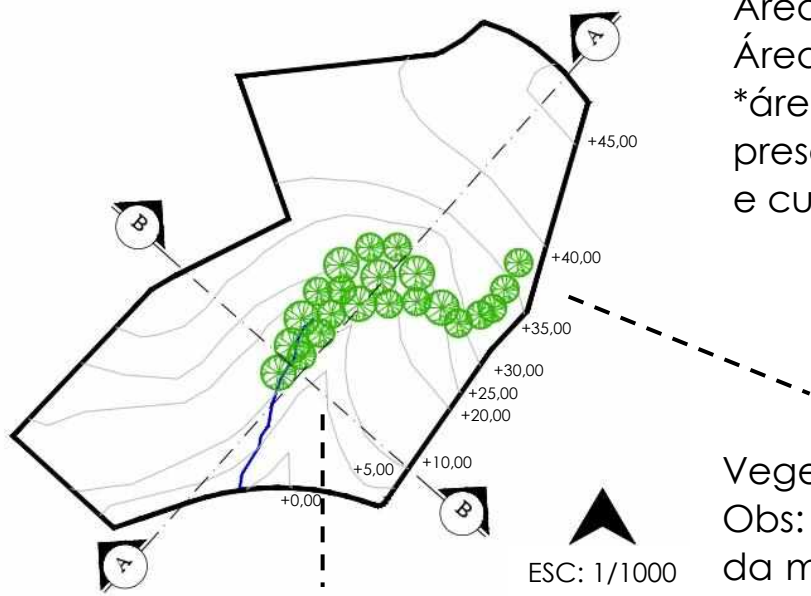
**Figura 53; 54; e 55:** Imagem da avenida Presidente Getúlio Vargas; Imagem da rua sem saída; Imagem da paisagem urbana.

**Fonte:** Autora, 2020.

# MASTER PLAN

## Análise da gleba

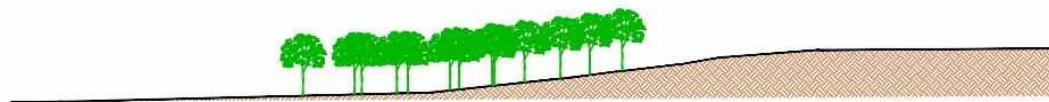
PLANTA GLEBA



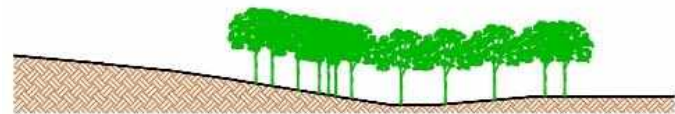
Área bruta: 29 ha  
 Área livre para o projeto\*: 21,03 há  
 \*área descontando o perímetro de preservação da vegetação nativa e curso d'água.

Vegetação nativa  
 Obs: prever faixa de no mínimo 30m da margem da área de vegetação (Plano Diretor, 2003).

Curso d'água  
 Córrego dos Bagres  
 Obs: prever faixa de no mínimo 30m da margem do córrego (Plano Diretor, 2003).

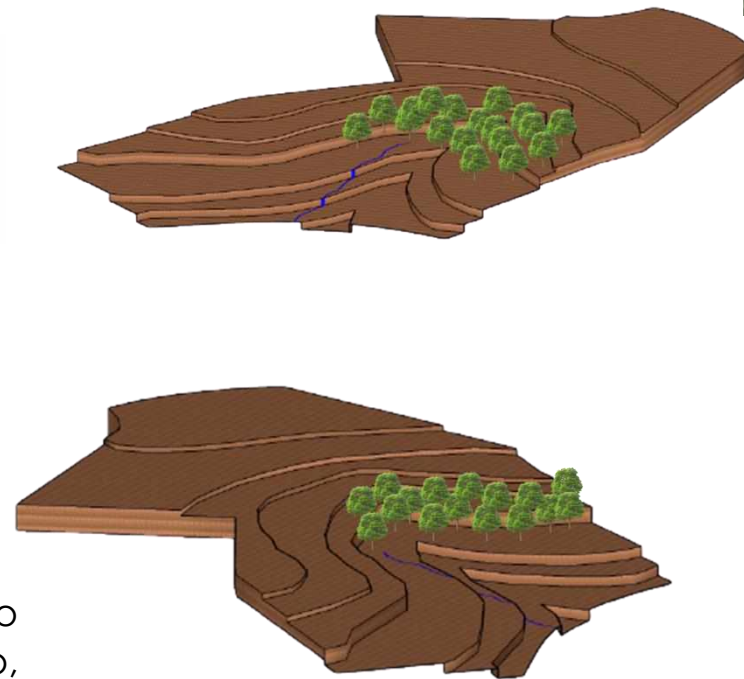


CORTE AA  
 ESC: 1/500



CORTE AA  
 ESC: 1/500

A topografia da gleba escolhida está em declive sentido Av. Adhemar Pereira de Barros para Av. Hélio Palermo, seguindo o curso d'água.



**Figura 58:** Maquete topográfica.  
**Fonte:** Autora, 2020.



**Figura 56:** Imagem da gleba na cidade de Franca.  
**Fonte:** Google Maps, 2020.



Av. Adhemar Pereira de Barros

Av. Presidente Getúlio Vargas

Av. Hélio Palermo

**Figura 57:** Imagem aérea da gleba.  
**Fonte:** Google Maps, 2020.



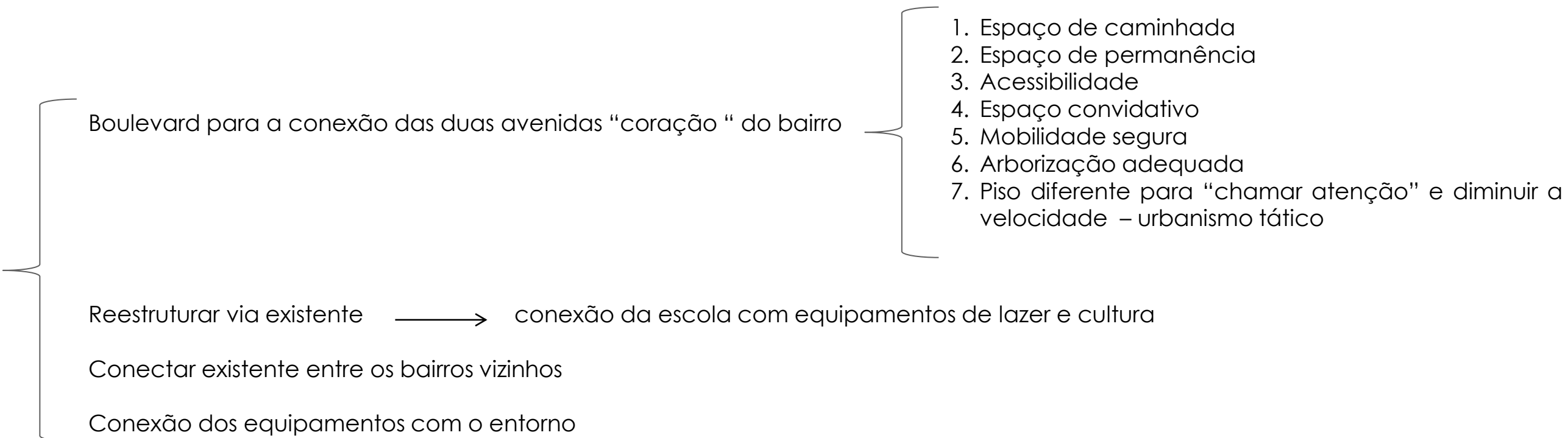
**Figura 59:** Imagem da gleba. **Fonte:** Autora, 2020.



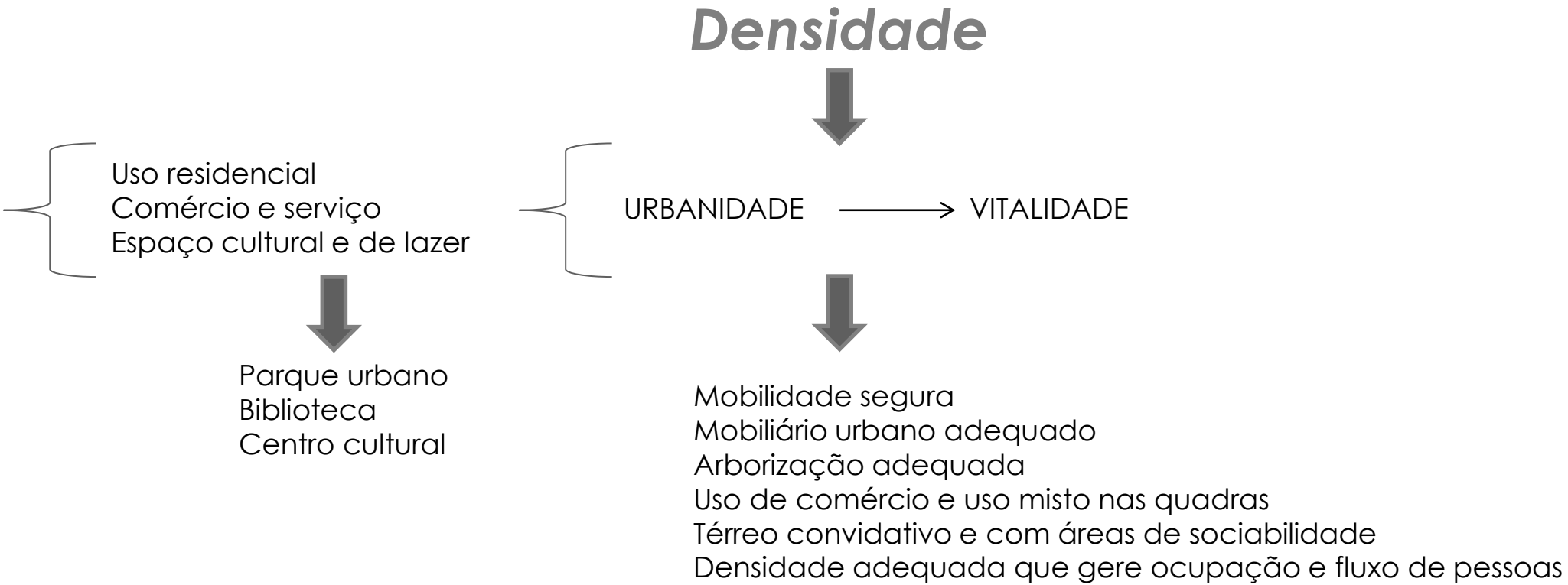
# MASTER PLAN

## Conceitos e diretrizes

### Conexões



### Tipos de Ocupação



# MASTER PLAN

## Croquis de estudo

A partir do diagnóstico realizado no entorno da área escolhida parte-se para algumas demarcações iniciais de diretrizes a partir das potencialidade e fragilidades do terreno, conforme exposto no croqui ao lado:. Além disso, foi necessário considerar o limite da área de preservação da vegetação nativa existente e também do curso d'água.

O croqui esboça os seguintes pontos:

1. Conexões
2. Tipologias
3. Usos
4. Gabarito
5. Áreas com potenciais de visadas

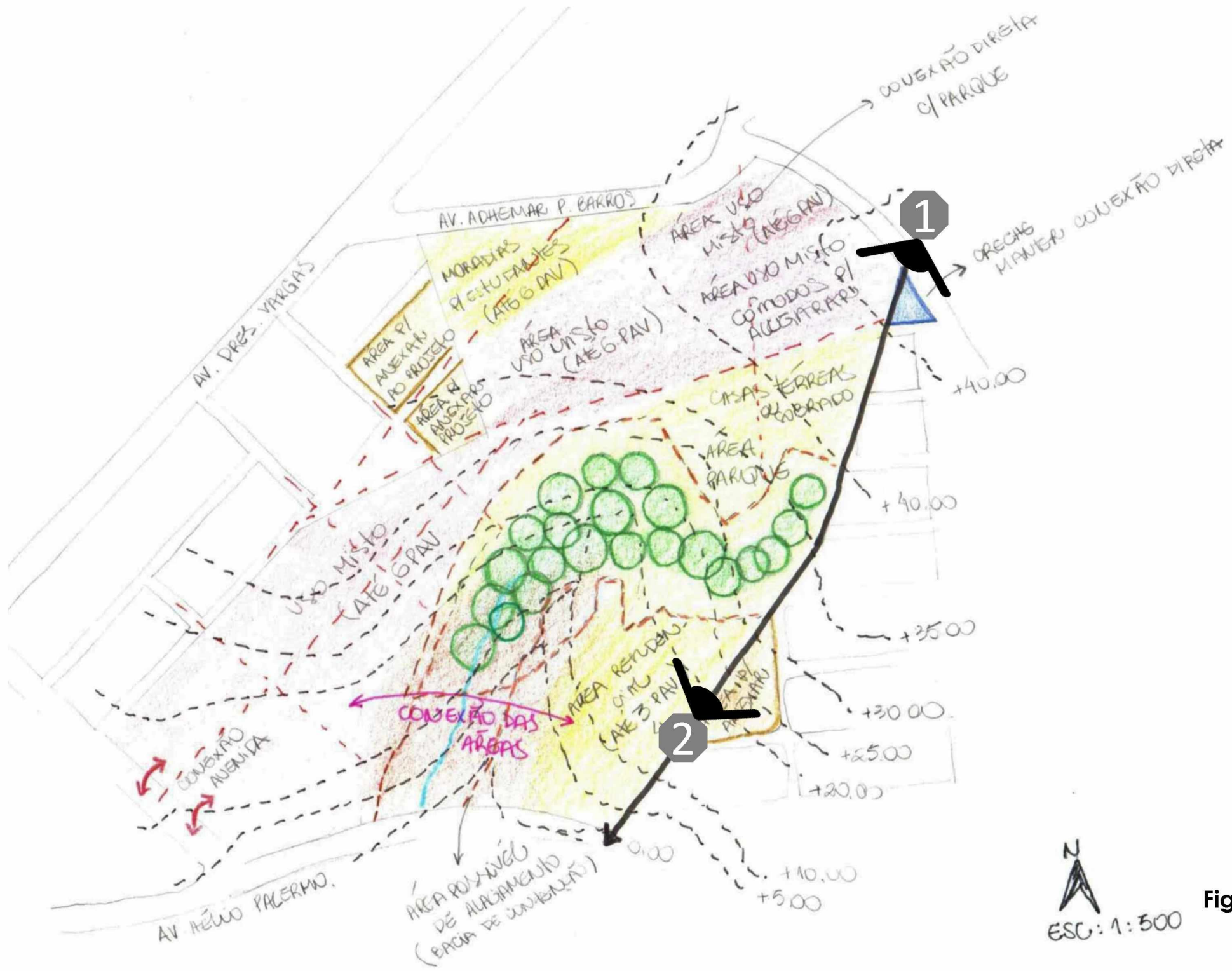


Figura 60: Croqui de estudo da área. Fonte: Autora, 2020.



Figura 61: Imagem da rua com e sem asfalto. Fonte: Autora, 2020.

- Legenda
- Via existente (1/2 asphaltada 1/2 sem asfalto)
  - Fazer conexão
  - Área de preservação

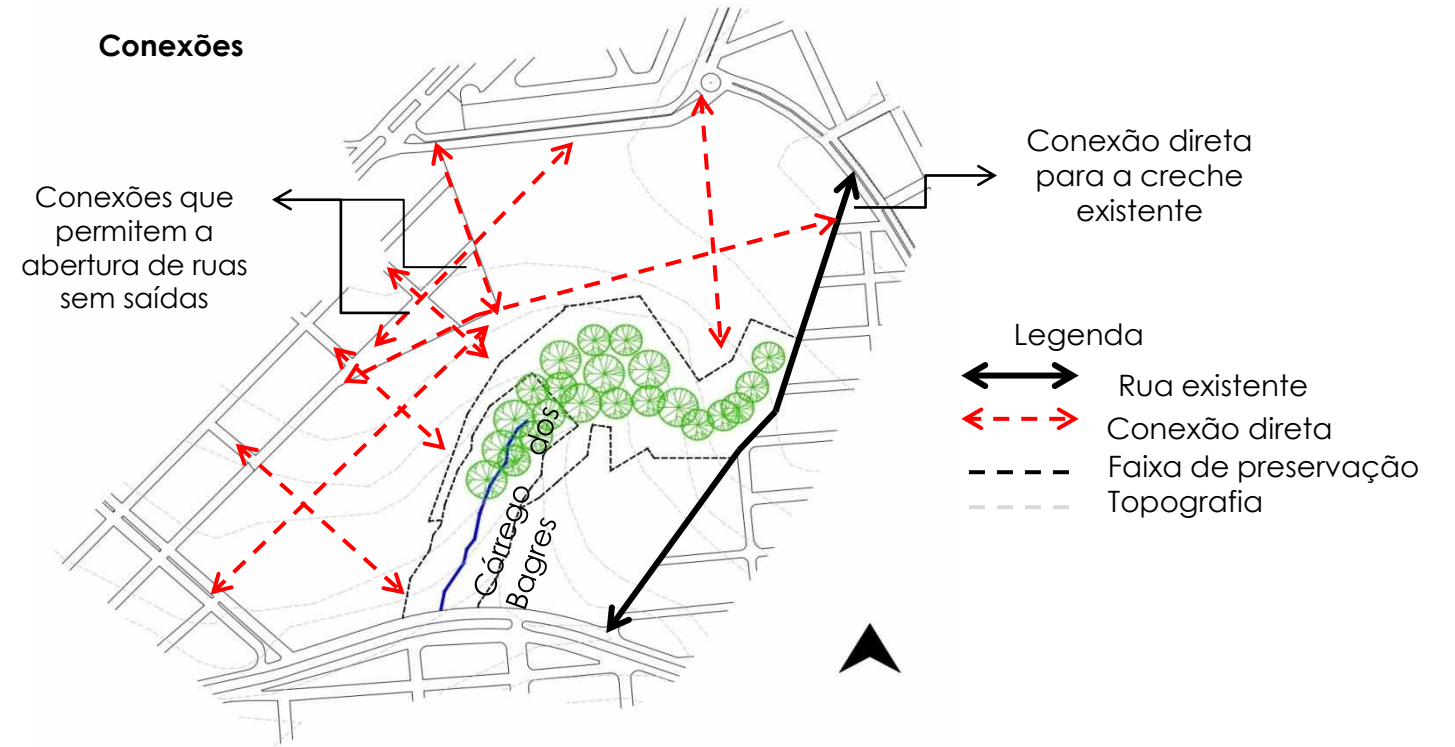
# MASTER PLAN

## Evolução projetual

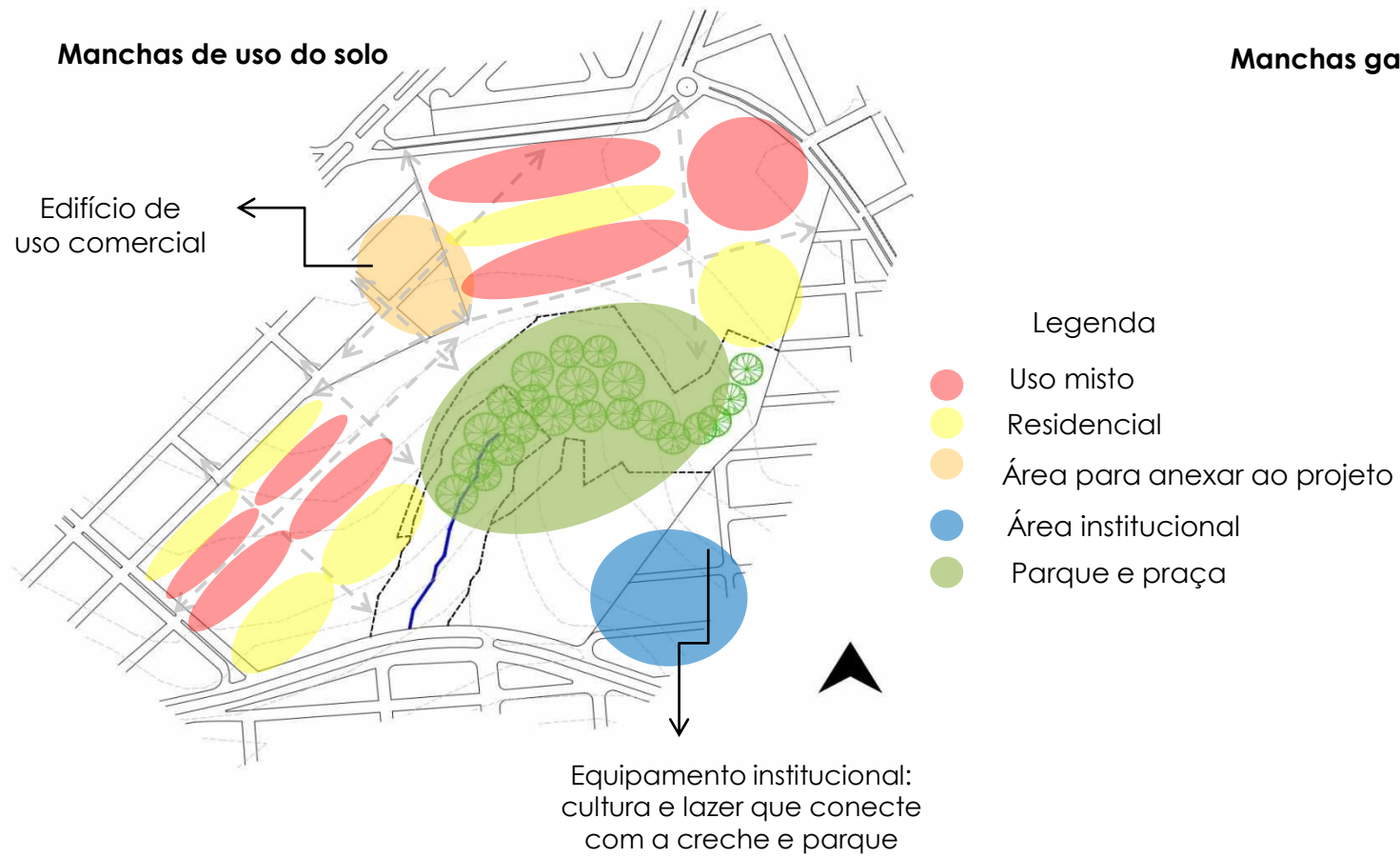
Gleba bruta



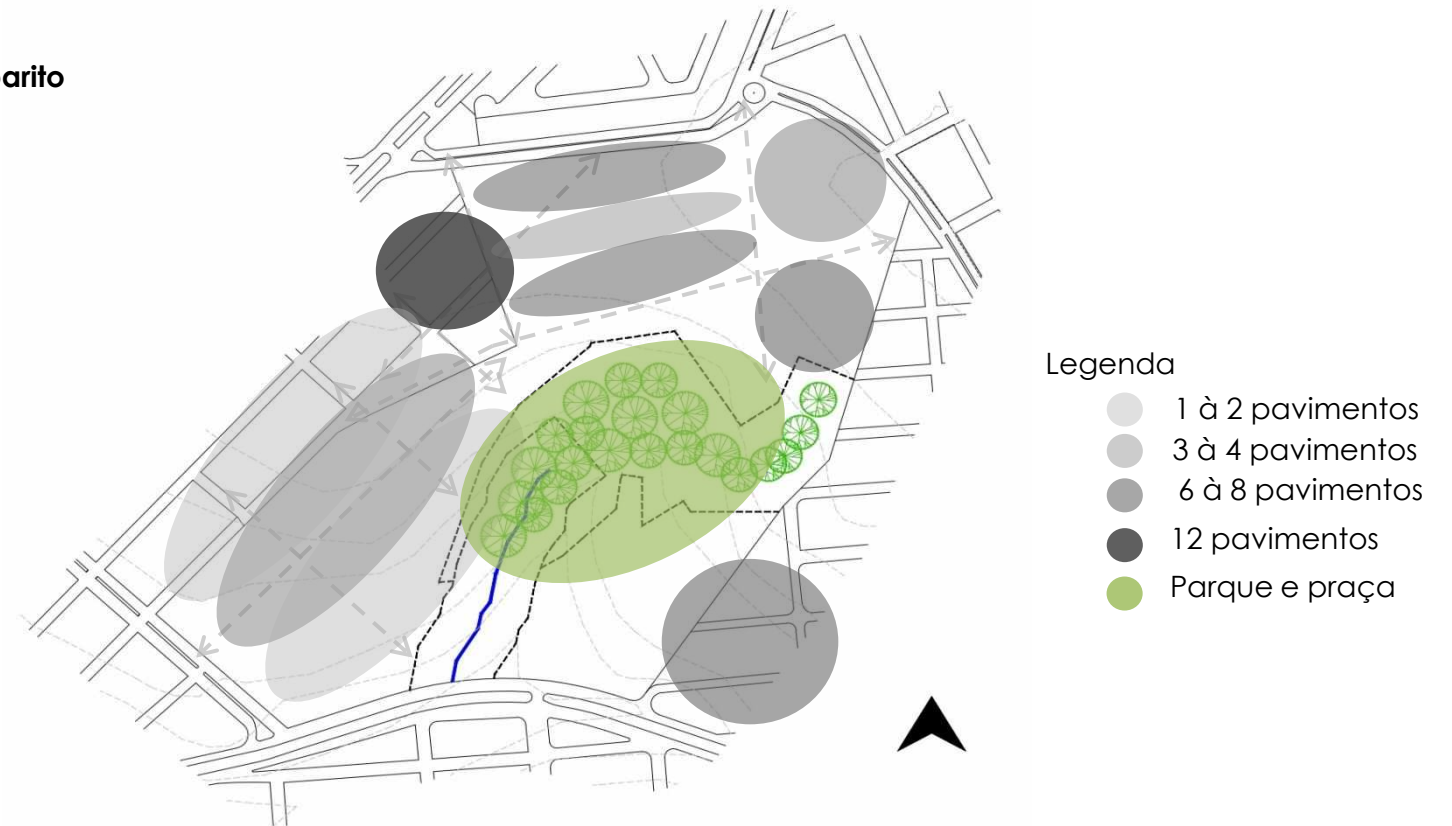
Conexões



Manchas de uso do solo



Manchas gabarito



# MASTER PLAN

## Croqui de implantação



Figura 62: Croqui de implantação. Fonte: Autora, 2020.

Após a demarcação de algumas diretrizes e condicionantes definidos pelo Plano Diretor da cidade (área de preservação da vegetação nativa e curso d'água), a proposta de implantação do loteamento na área tem-se como princípio inicial:

- O traçado e delimitação das quadras:** é proposto um boulevard central que faz uma conexão entre as Avenidas Hélio Palermo e Adhemar Pereira de Barros.
- Comércio e serviços:** voltados para o boulevard, trazendo mais dinâmica para o local e proporcionando áreas de grande caminhabilidade. Como também, voltados para a Av. Adhemar P. de Barros.
- Vias locais:** conexão com a malha existe e que permite criar ruas atrativas de baixo fluxo
- Conexão:** conectar dois bairros laterais existentes
- Parque urbano:** trazer áreas de lazer
- Áreas institucionais:** propósito de ampliar o acesso da população local e vizinha à outros equipamentos da cidade que são de difícil acesso devido à distância, como biblioteca, espaço de cultura e entre outros.
- Edifício comercial de grande porte:** permitindo gerar uma dinâmica diversa para o local
- Diversidade habitacional e de renda**
- Quadra aberta:** com dinâmicas e desenhos que gere mais permeabilidade para o pedestre e crie pequenos ambientes de recreação para os moradores

# MASTER PLAN

## Mobilidade

Ao propor um boulevard pensou-se tanto na conexão entre as duas extremidades da área escolhida, como também na escala do pedestre e o deslocamento com qualidade e segurança para os moradores. Assim, foi delimitado áreas para diferentes tipos de circulação.

O boulevard é formado por um grande canteiro central com faixa de caminhada e faixa para ciclista, proporcionando áreas de circulação compartilhada e com arborização adequada, conforme os croquis 63 e 64. Já para a circulação de veículos foi definido uma faixa de direção e outra para estacionamento, como mostra o croqui 66 ao lado

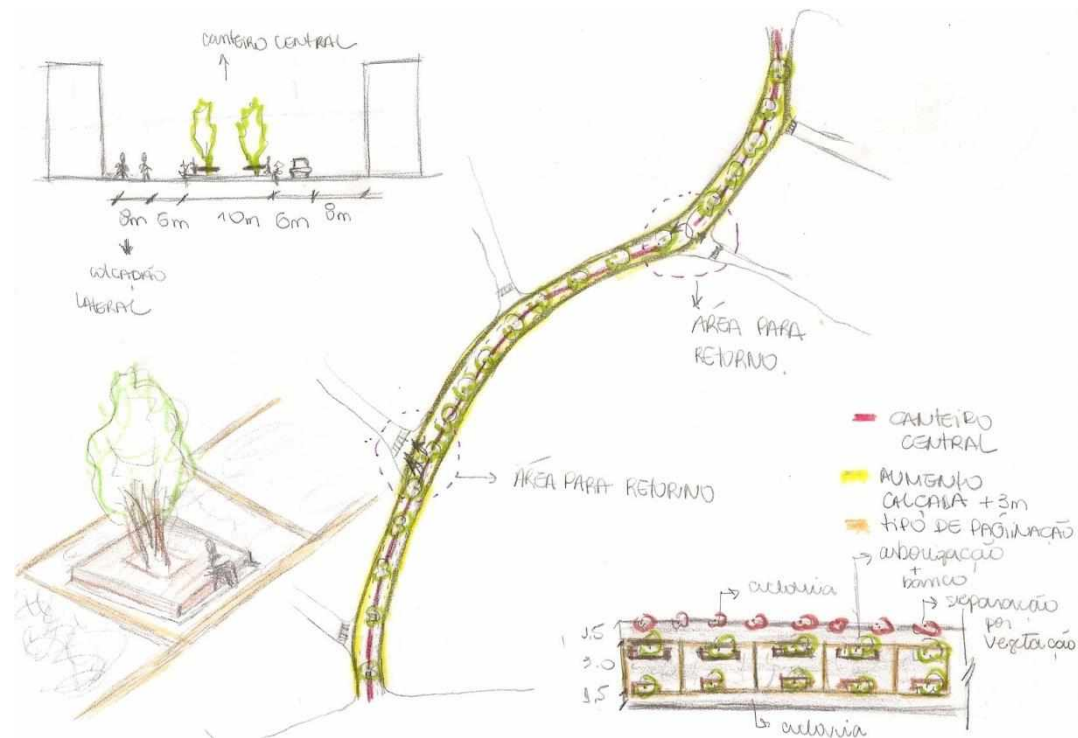


Figura 63: Croqui do boulevard. Fonte: Autora, 2020.

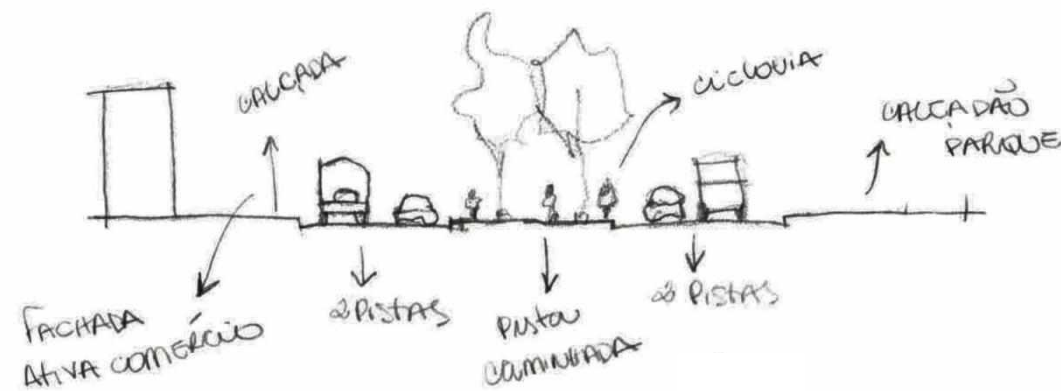


Figura 64: Croqui perfil viário do boulevard. Fonte: Autora, 2020.



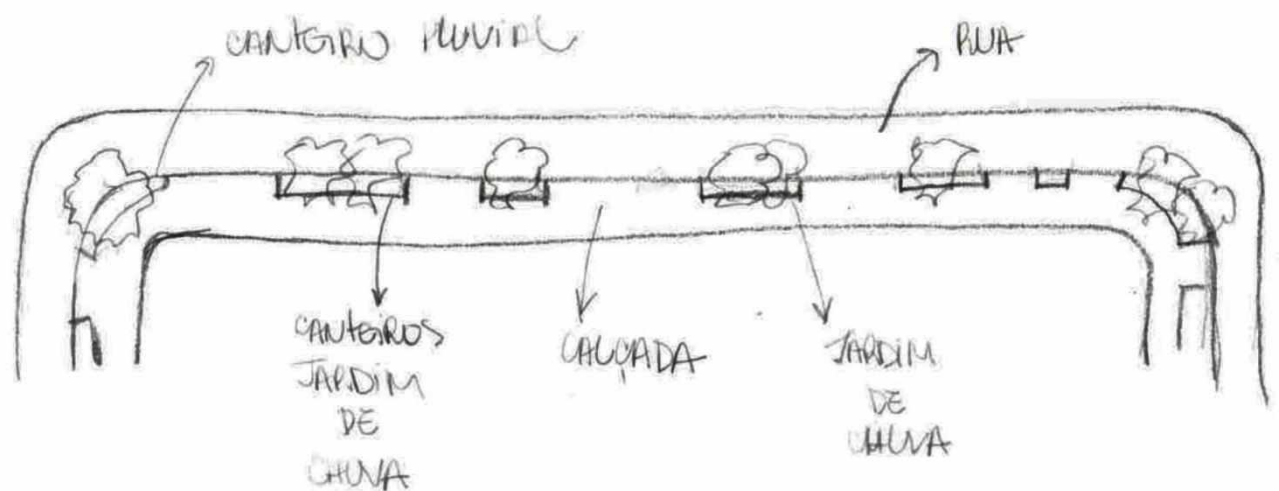
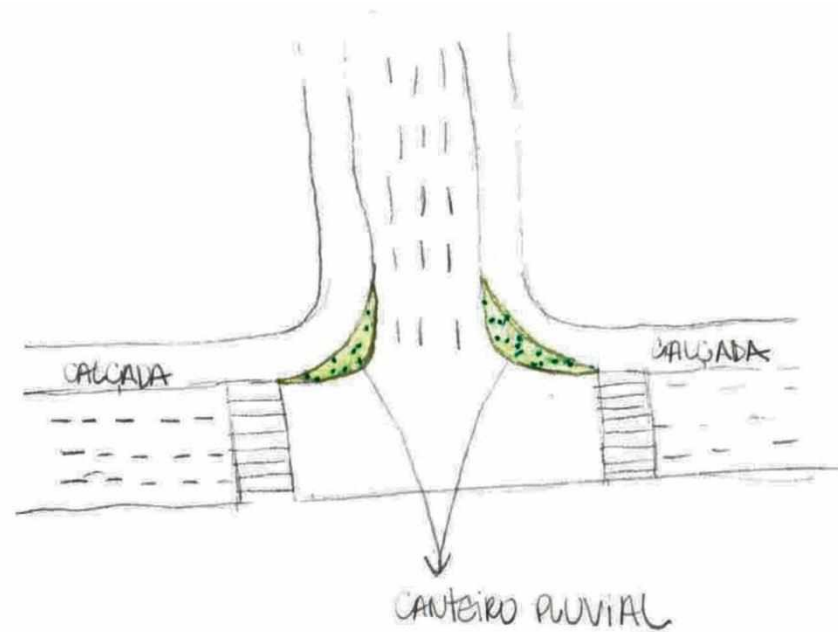
Figura 65: Exemplo de avenida: Projeto Centro Novo, São Paulo. Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2017.



Figura 66: Exemplo de avenida: Vista área da avenida João Fiusa, Ribeirão Preto. Fonte: Revista Revide, 2018.

# MASTER PLAN

## Mobilidade x sistema de drenagem



**Figura 67 e 68:** Croqui jardim de chuva. **Fonte:** Autora, 2020.

Para além das ambiências pensadas para as calçadas e canteiro central do boulevard, é proposto áreas de drenagem em todo o projeto, considerando não somente a avenida, mas as ruas locais.

Dessa forma, são previstos alguns jardins de chuvas a fim de amenizar o escoamento das águas pluviais, visto que a área de estudo se encontra em declive, tendo zonas de possível alagamento.

Ao propor estes jardins, a infraestrutura é voltada para a detenção e retenção, desacelerando o fluxo da água sobre o sistema de drenagem a jusante



**Figura 69 e 70:** Exemplos de jardim de chuva. **Fonte:** Site Reforma fácil 2020.

# MASTER PLAN

## Mobilidade e conexões



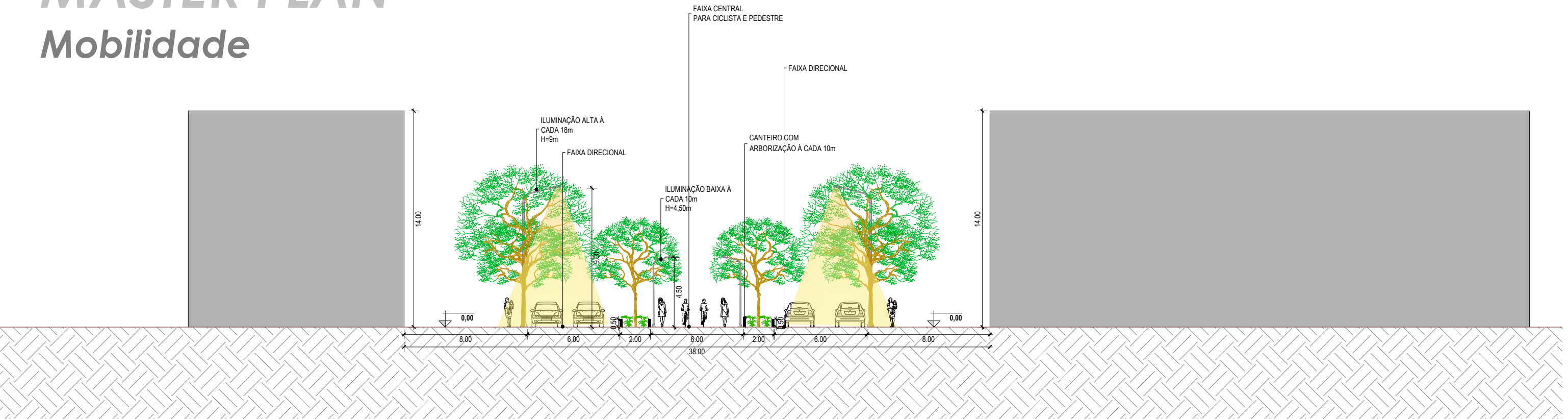
A implantação ao lado exemplifica as conexões geradas pelo sistema viário traçado. Como proposto, o boulevard conecta as duas extremidades da gleba, enquanto as demais vias coletoras faz a conexão de alguns pontos âncoras do projeto: creche existente, parque, equipamentos institucionais e o edifício comercial e, também a conexão com bairros vizinhos. Já as vias locais, são acessos voltados mais para os moradores, sem fluxo constante,

Por último, ao mencionar o sistema de mobilidade é ilustrado na página seguinte um esquema dos perfis viários e suas ambiências.

**Figura 71:** Mapa do sistema viário. **Fonte:** Autora, 2020.

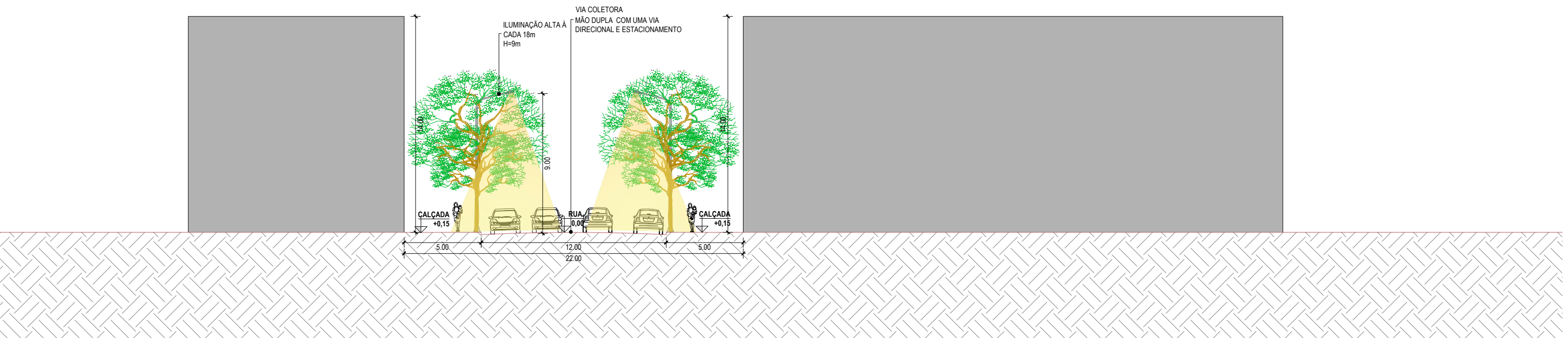
# MASTER PLAN

## Mobilidade



### CORTE BOULEVARD

ESC.: 1/250



### CORTE VIA COLETORA

ESC.: 1/250

Figura 72: Corte Boulevard e corte via coletora.  
Fonte: Autora, 2020.



# MASTER PLAN

## Áreas verdes



**Figura 73:** Mapa de áreas verdes. **Fonte:** Autora, 2020.

A proposta de áreas de verdes para o projeto surge primeiramente com a necessidade da área em ter espaços de lazer e recreação, uma vez que após a leitura da área se verificou pouca e baixa qualidade desse ambientes verdes no setor sul da cidade.

Assim, em sintonia com o previsto na Carta do Novo Urbanismo, é pensado dois níveis de áreas verdes: o primeiro definido como **área verde comunitária**, identificado nos pátios internos das quadras; o segundo é um **parque urbano**, que permita o uso de ambos os bairros ao redor da área e também para todo o setor Sul, com um espaço público de qualidade e convidativo.

Além disso, as áreas livres também tem papel importante no projeto, na medida em que permite diferentes usos e acessos.

# MASTER PLAN

## Áreas verdes



Figura 74: Croqui de implantação do parque urbano.  
Fonte: Autora, 2020.

Os croquis ao lado exemplificam uma proposta para o parque urbano na própria área de preservação, com áreas de permanência e interação, espaço para a prática de atividade física e parquinho infantil.

O parque possui ambiências diferentes, como o de contemplação e aproximação dos usuário com o elemento água. Além desse elemento, a arborização é variada com espécies frutíferas, porte alto, baixo, com flores e coloridas, todos pensados para o desenvolvimento sensitivo.

Nas áreas de atividades físicas, é proposto um ambiente denominado seco, onde terá equipamentos e mobiliários. Além disso, aproveitando a topografia, é criado uma arquibancada próxima as quadras, gerando locais de permanência.

E rodeando todo o parque é proposto um calçadão bem arborizado, iluminado e com diversos mobiliário.

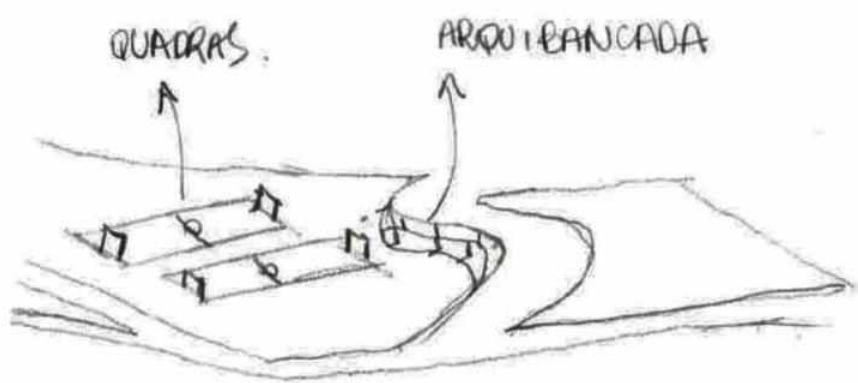


Figura 75: Croqui do detalhe da arquibancada.  
Fonte: Autora, 2020.



Figura 76 : Exemplo de espaço sensitivo e de contemplação com o elemento água: Parque High Line, Nova York  
Fonte: Archidaily, 2019.

# MASTER PLAN

## Uso do solo

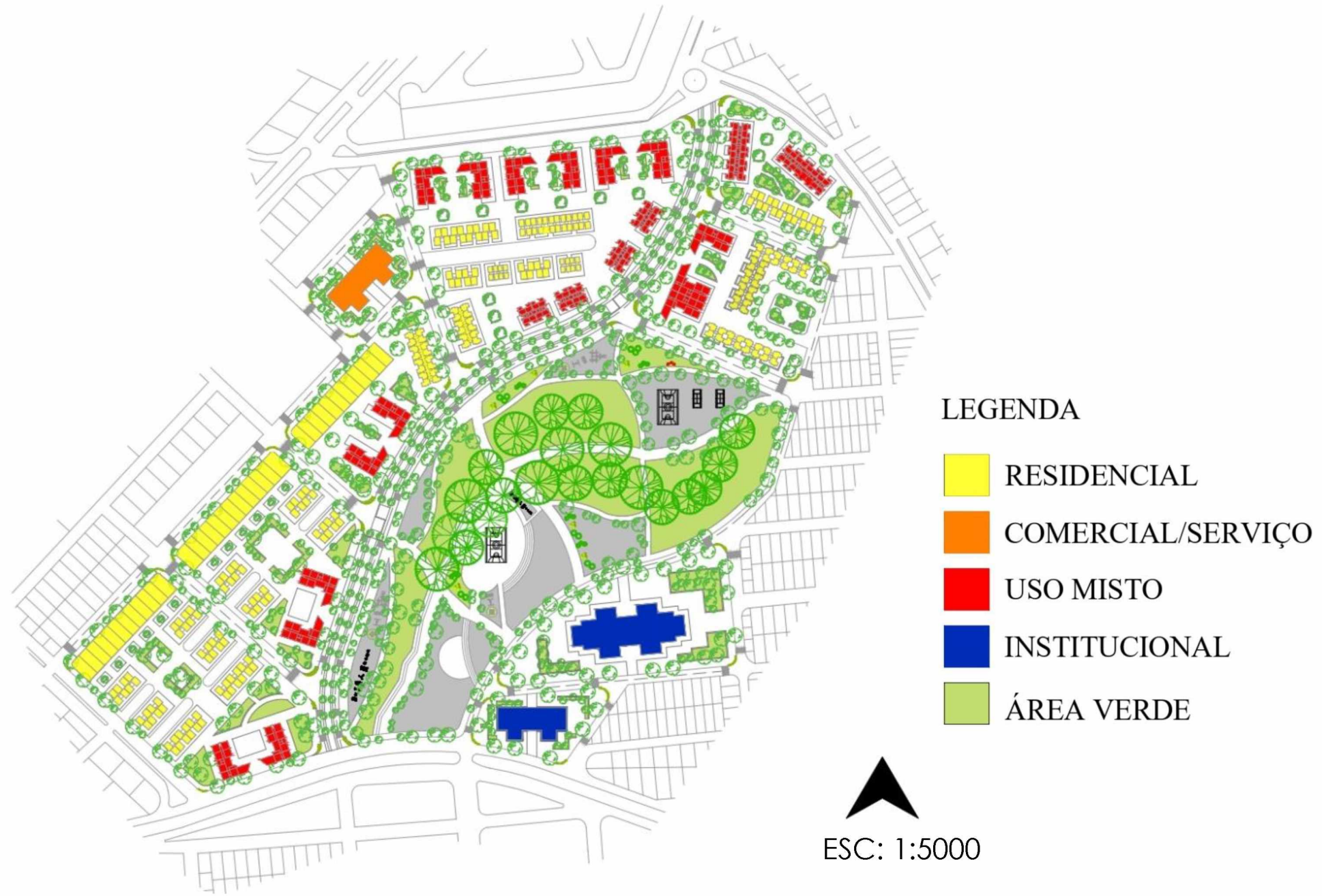


Figura 77: Mapa uso do solo. Fonte: Autora, 2020.

A proposta do zoneamento para o uso do solo parte do princípio que uma combinação equilibrada de atividades complementares em um determinado bairro, ou seja, uma mistura de residências, locais de trabalho, comércio e serviços. Assim, ao propor o uso misto na área de intervenção, os edifícios misturam o uso comercial e/ou de serviço com residência. Estes por sua vez estão predominante localizados no boulevard criado: concentrando as atividades cotidianas, permitindo um acesso facilitado por consequência do eixo de mobilidade pensado.

Dentre a proposta:

1. considerando o diagnóstico da área é proposto comércio e serviços para tornar o bairro vibrante de manhã à noite e que contribui para a manutenção de ruas seguras e movimentadas.
2. diversidade habitacional e de renda
3. áreas de comércio e serviço que atendam desde o grande comércio à pequenas bancas destinada à produção calçadista da cidade.

# MASTER PLAN

## Uso do solo

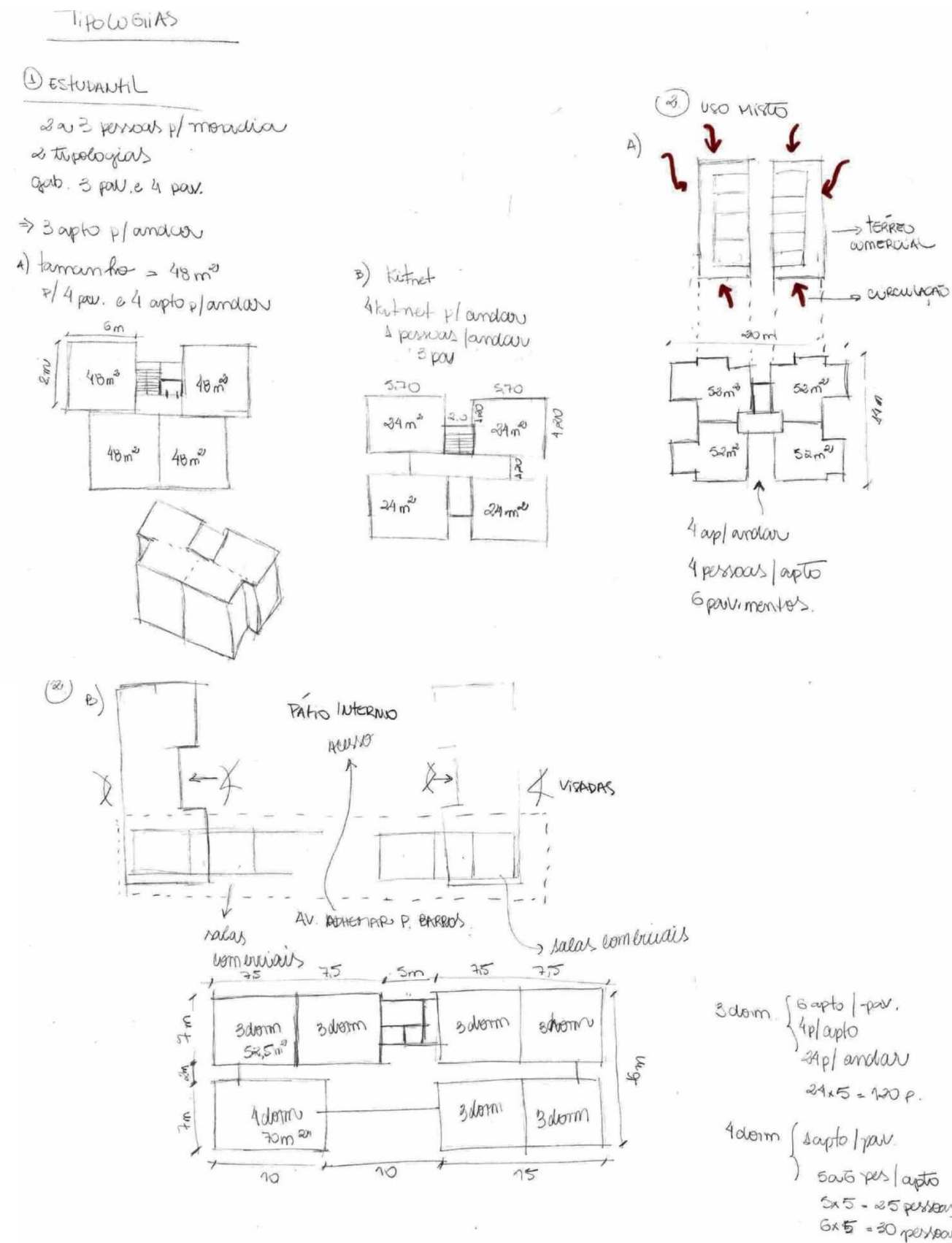


Figura 78: Croqui de estudo das tipologias.  
 Fonte: Autora, 2020.

4. Além de aumentar a densidade da área com a verticalização, foi pensado nas fachadas ativas para os novos edifícios, que acolhem os transeuntes no nível do térreo com comércio, bares e restaurantes, de modo a tornar a caminhada mais atrativa.

Ao lado é demonstrado alguns estudos elaborados para definição das tipologias habitacionais.



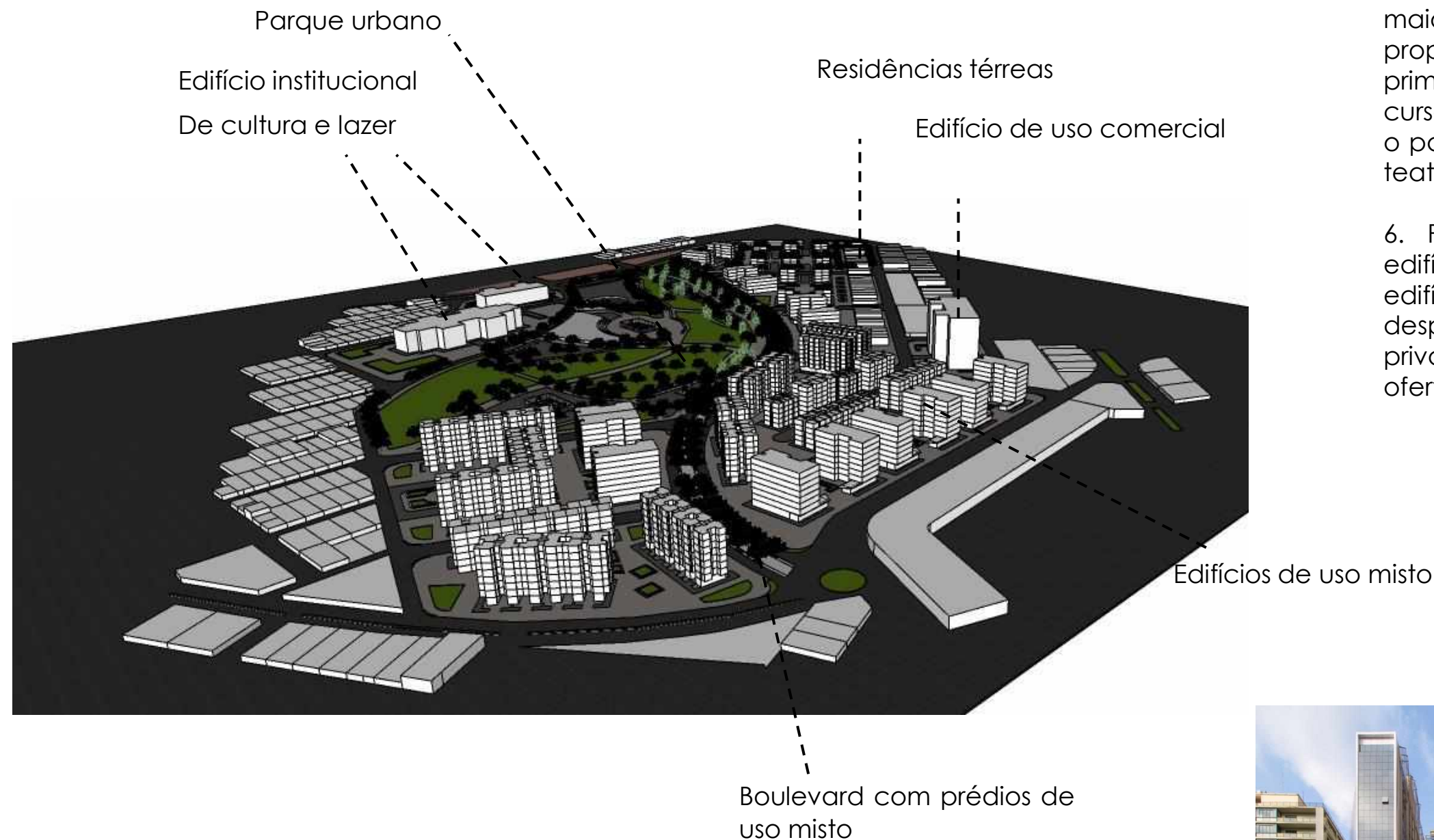
Figura 79: Exemplo de fachada ativa, Porto Alegre.  
 Fonte: Caos planejado, 2017.



Figura 80: Exemplo de fachada ativa, King'cross, Londres.  
 Fonte: Google Maps, 2020

# MASTER PLAN

## Uso do solo



**Figura 81:** Maquete volumétrica: explicação de usos.  
**Fonte:** Autora, 2020.

5. Com a intenção de trazer espaços de lazer e cultura, visto que estes equipamentos em sua maioria estão distantes da área de estudo, é proposto dois equipamentos institucionais: o primeiro voltado para espaços de estudos e cursos; e o segundo, fazendo uma ligação com o parque, um espaço de cultura, como cinema, teatro e diversas outras apresentações.

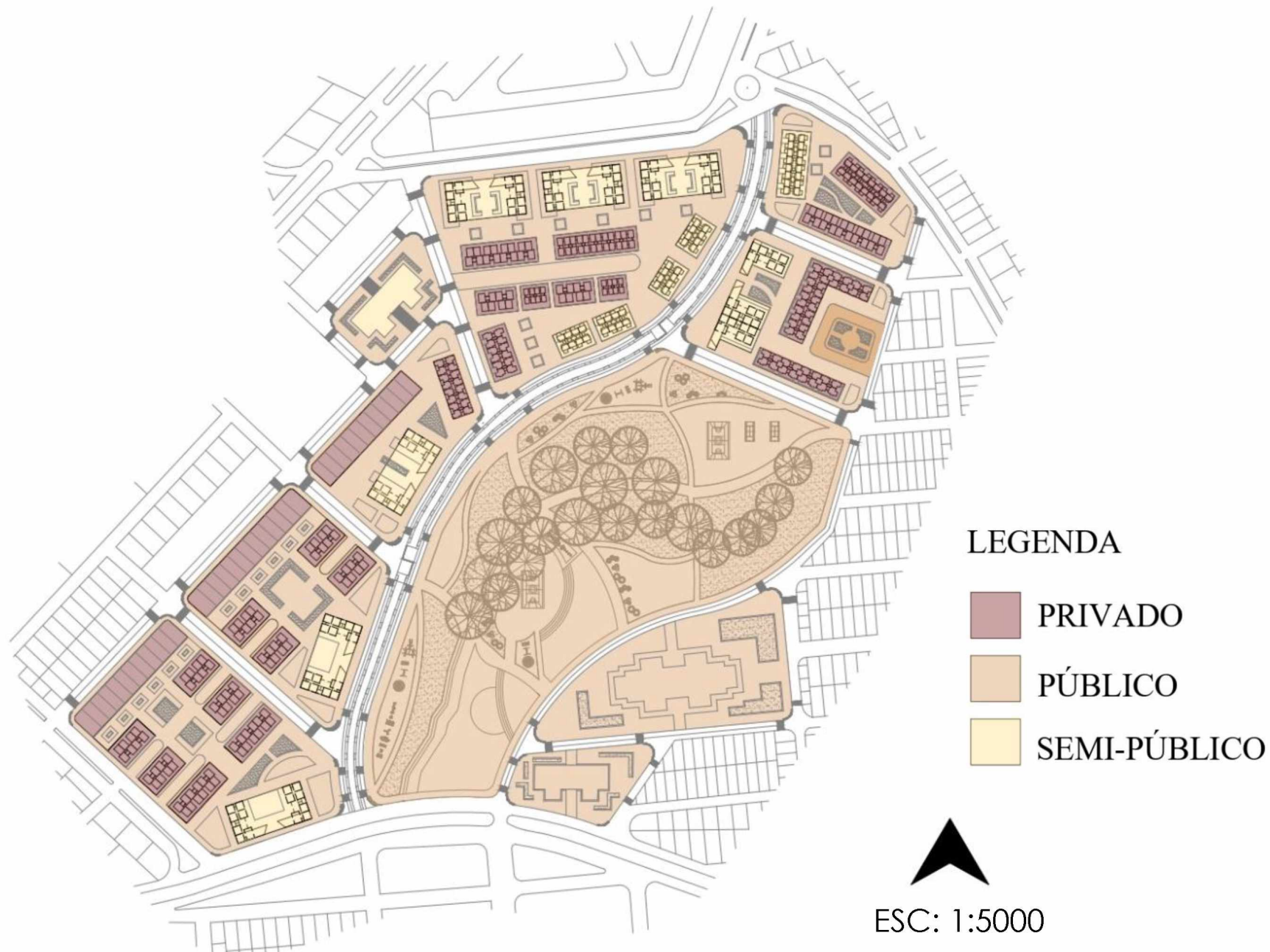
6. Pensando no ramo de crescimento dos edifícios comerciais na cidade, é proposto um edifício com essa tipologia, como algo que desperte o interesse de parcerias público e privado no local e que gere mais serviços e oferta de emprego diversificado.



**Figura 82:** Exemplo de equipamento institucional e cultural:  
Instituto Moreira Salles, São Paulo.  
**Fonte:** Archydali, 2017.

# MASTER PLAN

## Público, semi-público e privado



**Figura 83:** Mapa de uso público, semi-público e privado.

**Fonte:** Autora, 2020.

Ao propor quadras abertas com diversidade de uso, pode-se classificar os espaços em três categorias: privado, público e semi-público.

O privado está voltado para um acesso controlado, sendo utilizados por um grupo de moradores/usuários.

O público está voltado para um uso comum, que permite uma acessibilidade à todos. Esses espaços podem ser classificados como circulação ou permanência, permitem o encontro com o outro, é onde se fortalecem as relações coletivas, onde ocorrem as trocas fundamentais e o convívio com a diferença.

O semi-público está voltado para edifícios de uso misto, que a sua configuração tipológica permite tanto o acesso controlado e de uso comum.

# MASTER PLAN

## Gabarito



Ao verificar que a área já possui uma ocupação mais consolidada por casas térreas e também para aproveitar a paisagem, é proposto o seguinte gabarito: uso misto de até 8 pavimentos, dispostos de acordo com a topografia da gleba, em que na parte mais baixa há um gabarito mais baixo entre 1 à 4 pavimentos e, conforme a cota mais alta, propor edifícios mais altos, de até 8 pavimentos.

Apesar de ser um skyline marcante para a área, a proposta desse gabarito vem justamente para contribuir com o adensamento da área, um dos pontos primordiais do conceito projetual.

Assim, visto que a cidade está passando por um processo de crescimento em relação a prédios comerciais, é proposto um único edifício com gabarito de 12 pavimentos voltado para esse uso.

**Figura 84:** Mapa de gabarito. **Fonte:** Autora, 2020.

# MASTER PLAN

## Gabarito



Figura 85: Maquete volumétrica 2.



Figura 86: Vista 1.  
Fonte: Autora, 2020.

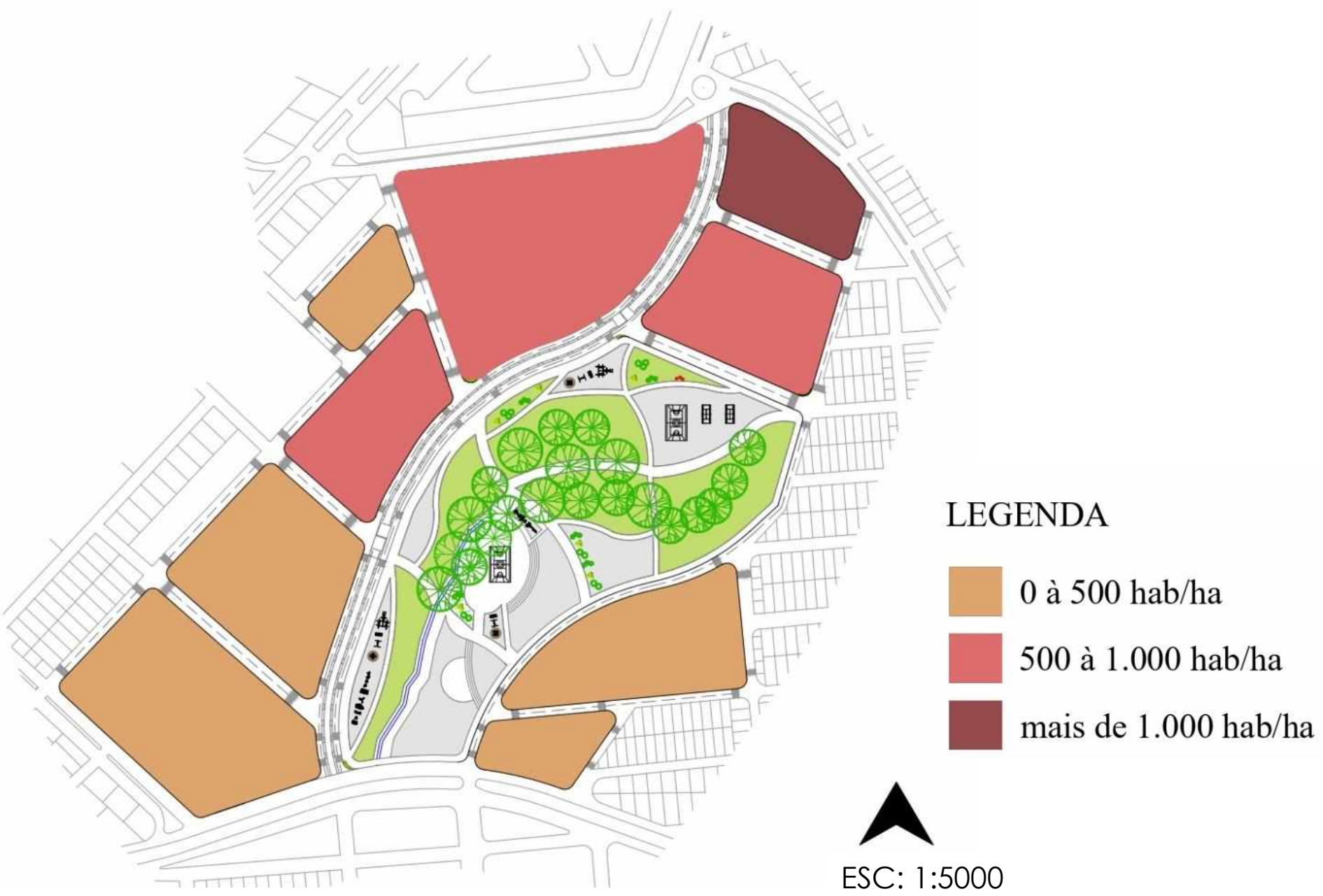


Figura 87: Vista 2.  
Fonte: Autora, 2020.



# MASTER PLAN

## Gabarito



Portanto, o estudo da densidade na área projetada é vista como um objetivo a ser alcançado enquanto uma diretriz projetual. Dessa forma, o mapa ao lado mostra a densidade líquida por quadra, calculada a partir do número de moradores pela área. E ao tratar da densidade bruta, tem-se 304,72hab/ha.

Identifica-se que a área possui uma densidade adequada conforme apresentam alguns estudiosos, isto é, uma densidade que não prejudique a boa qualidade de vida e ao mesmo tempo potencialize diversos usos e a vitalidade local.

Figura 88: Mapa de densidade. Fonte: Autora, 2020.

# MASTER PLAN

## Implantação e resultados finais



Como resultado final desse trabalho, articular as funções urbanas de morar, trabalhar, circular e recrear são a base para a vitalidade urbana e vivência social através de espaços qualificados colocando em garantia o direito à cidade de forma igualitária.

Dessa forma, o vazio urbano escolhido para o projeto conta com uma área bruta de aproximadamente 29ha após todas as análises e projeto alcança os seguintes índices urbanísticos:



A: 29 ha



8.898 pessoas



2.411 moradias



304,72 hab/ha

**Figura 89:** Mapa de implantação master plan. **Fonte:** Autora, 2020.

## REFERÊNCIAS

- ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana.** Editora Mauad: São Paulo, 1998.
- ALISON BROOKS ARCHITECTS. **Accordia Masterplan, Cambridge.** Disponível em: <https://www.alisonbrooksarchitects.com/project/accordia/>. Acesso em: 13 abr. 2020.
- BARBEIRO, Helio. Almere, Holanda. **Blog Ensaios e Fragmentos,** 2010. Disponível em: <http://ensaiosfragmentados.blogspot.com/2010/05/almere-holanda.html>. Acesso em: 08 abr. 2020.
- BRASIL. **PlanMob:** caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMob: Ministério das Cidades, 2015.
- BRASIL. Política Nacional de desenvolvimento urbano 1. In: MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos MCidades: Desenvolvimento urbano,** 2004.
- CAMBRIDGE. **Brooklands Avenue,** 2013. Disponível em: [https://www.cambridge.gov.uk/media/5402/brooklands-avenue-conservation-area\\_lw\\_050214.pdf](https://www.cambridge.gov.uk/media/5402/brooklands-avenue-conservation-area_lw_050214.pdf). Acesso em: 13 abr. 2020.
- CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade.** Editora 34: São Paulo, 2003.
- CARMINITA, Valeika. **O comportamento de viagens em bairros planejados de uso misto:** evidencias a partir de um estudo de caso em Uberlândia-MG. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia – MG, 2019.
- CARMINITA, Valeika; GARREFA, Fernando. O projeto do Granja Marileusa e suas filiações ao congresso para o novo urbanismo: uma análise crítica. In: **Anais do XVIII ENANPUR,** Natal, 2019.
- CHIQUITO, Elisângela de Almeida. **Expansão urbana e meio ambiente nas cidades não-metropolitanas:** o caso de Franca-SP. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006.
- COMERCIAL STATE GROUP. **Cambridge South East:** vision document. Cambridge: Civic Studio, 2013. Disponível em: [https://files.cambridge.gov.uk/public/ldf/draft\\_submission/reps/28102%208%20Cambridge%20South%20East%20Vision%20Document%20-20Civic%20Studio.pdf](https://files.cambridge.gov.uk/public/ldf/draft_submission/reps/28102%208%20Cambridge%20South%20East%20Vision%20Document%20-20Civic%20Studio.pdf). Acesso em: 13 abr. 2020.
- CONGRESSO PARA O NOVO URBANISMO. **Carta do Novo Urbanismo.** Trad. Frederico Rogeiro. 2001. Disponível em: <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>. Acesso em: 23 mar. 2020.
- DEF PROJETOS. **Projeto Granja Marileusa.** s.n.t. Disponível em: <https://www.defprojetos.com/granja-marileusa>. Acesso em: 16 abr. 2020.
- DUANY, Andres; SPECK, Jeff; LYDON, Mike. **The Smart Growth Manual.** Mc Graw-Hill: New York, 2010.

FARR, Douglas. **Urbanismo sustentável**: desenho urbano com a natureza. Editora Bookman: Porto Alegre, 2013.

FERREIRA, Mauro. **Planejamento Urbano nos tempos do SERFHAU**: o processo de construção e implementação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Franca. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

FRANCA. **Lei Complementar nº050, de 17 Janeiro de 2003**. Institui o Plano Diretor do Município de Franca e dá outras providências. Disponível em: [https://www.franca.sp.gov.br/index.php?option=com\\_phoca\\_download&view=file&id=130:plano-diretor&start=20&Itemid=745](https://www.franca.sp.gov.br/index.php?option=com_phoca_download&view=file&id=130:plano-diretor&start=20&Itemid=745). Acesso em: 14 out. 2020.

FRANCA. **Lei Complementar nº137, de 18 Dezembro de 2008**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo no Município de Franca e dá outras providências. Disponível em: <https://franca.sp.leg.br/pt-br/legislacao/lei-complementar-no-137-de-18-de-dezembro-de-2008>. Acesso em 14 out. 2020.

GEHL, Jan. **Cidades para as pessoas**. 3. ed. Editora Perspectiva: São Paulo, 2015.

GRANJA MARILEUSA. **Apresentação Institucional**, 2019. Disponível em: <https://www.granjamarileusa.com.br/wp-content/uploads/2019/03/institucional.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

GRANJA MARILEUSA. **O bairro**. s.n.t. Disponível em: <http://granjamarileusa.mustard.com.br/o-bairro/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

HISTORIC ENGLAND. **Brooklands Avenue Conservation Areas**, 2017. Disponível em: [https://www.cambridge.gov.uk/media/5402/brooklands-avenue-conservation-area\\_lw\\_050214.pdf](https://www.cambridge.gov.uk/media/5402/brooklands-avenue-conservation-area_lw_050214.pdf). Acesso em: 13 abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidade de Franca: Panorama**, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Educação e deslocamento**: Trabalho e rendimento, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de influências das cidades**, 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO (ITDP). A bicicleta como uma aliada no acesso ao transporte coletivo. **Revista Digital ArchDaily**, nov. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/798778/a-bicicleta-como-uma-aliada-no-acesso-ao-transporte-coletivo>. Acesso em: 31 mar. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. WNF Martins Fontes: São Paulo, 2000.

LABORATÓRIO DE ESTUDOS SOCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Projetos indicadores**: Mapa de análise da ocupação urbana após o Plano Diretor de 2003. Disponível em: [https://labdes.webnode.com.br/\\_files/200000126-](https://labdes.webnode.com.br/_files/200000126-)

49c4d4abf5/17-  
%20Mapa%20de%20An%C3%A1lise%20da%20Ocupa%C3%A7%C3%A3o%20Urbana%20.pdf. Acesso em: 20 ago. 2020.

LABORATÓRIO DE ESTUDOS SOCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Projetos indicadores:** Mapas. Disponível em: <https://labdes.webnode.com.br/projeto-indicadores/>. Acesso em: 14 out. 2020.

LOMHOLT, Isabelle. Almere Masterplan. **E-architect**, 5 abr. 2020. Disponível em: <https://www.e-architect.co.uk/holland/almere-masterplan-oma>. Acesso em: 08 abr. 2020.

MASCARÓ, Juan. A forma urbana e seus custos. In: TURKIENCZ, B. & MALTA, M. (eds.) Desenho Urbano: **Anais do II SEDUR – Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**. Brasília: UnB, p. 61- 68, 1986.

MOLINARI, Natália Manfrin. **Expansão urbana de franca – 1970 a 2004:** conflitos e autores. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2006.

MOURA, Iuri. Promover a diversidade para tornar as cidades mais equitativas. **Revista Digital ArchDaily**, abr. 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/893522/promover-a-diversidade-para-tornar-as-cidades-mais-equitativas>. Acesso em: 25 mar. 2020.

OMA, Office of Metropolitan Architecture. **Almere Masterplan**. The Netherlands: Almere, 2007. Disponível em:

<https://oma.eu/projects/almere-masterplan>. Acesso em: 08 abr. 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Nova Agenda Urbana**. Conferência das Nações Unidas sobre habitação e desenvolvimento urbano sustentável (HABITAT III). Trad. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR), 2017. Disponível em: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese-Brazil.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2020.

PAULA, Marilene; BARLET, Dawid Danilo. **Mobilidade Urbana no Brasil:** desafios e alternativas. Fundação Heinrich Böll: Rio de Janeiro, 2016.

PREFEITURA DE FRANCA. **Desenvolvimento:** História, 2019. Disponível em: <https://www.franca.sp.gov.br/noticias/desenvolvimento/apresentacao-historia>. Acesso em: 11 maio. 2020.

RODRIGUES, Fernando de Moura. **Desenho Urbano:** cabeça, campo e prancheta. Projeto: São Paulo, 1986.

RODRIGUEZ, Karina Diógenes. **Princípios e parâmetros do novo urbanismo em territórios planejados no Brasil**. 2016. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

SILVA, Geovany Jessé Alexandre; SILVA, Samira Elias; ALEJANDRO, Carlos. Densidade, dispersão e forma urbana:

Dimensões e limites da sustentabilidade habitacional. Revista Digital Vitruvius. **Arquitextos** 189.07, ano 16, fev. 2016.

VIDOTTO, Taiana Car. Jovem cidade, grandes planos. Revista Digital Vitruvius. **Arquitetismo** 047.02, ano 04, fev. 2011.