



**CONSTRUINDO URBANIDADE.
PROPOSTA MULTIESCALAR PARA O
MUNICÍPIO DE BIRIGUI-SP.**

NAIARA NUNES RIBEIRO



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

NAIARA NUNES RIBEIRO

**CONSTRUINDO URBANIDADE.
PROPOSTA MULTIESCALAR PARA O MUNICÍPIO DE BIRIGUI-SP.**

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO PERMANENTE (CAP)

Aline Coelho Sanches
Joubert José Lancha
Luciana Bongiovanni Martins (orientadora)

COORDENADOR DO GRUPO TEMÁTICO (GT)

Jeferson Cristiano Tavares

São Carlos
2023

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

R484c Ribeiro, Naiara Nunes
Construindo urbanidade. Proposta multiescalar
para o município de Birigui-SP / Naiara Nunes
Ribeiro. -- São Carlos, 2023.
137 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023.

1. Periferias urbanas. 2. Centralidade. 3.
Urbanidade. 4. Desenho urbano. 5. Multiescalaridade.
I. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sigolo - CRB - 8/8229



Atribuição Não Comercial - Compartilhe Igual - CC BY-NC-SA

RESUMO

O presente trabalho apresenta um percurso multiescalar em busca de constituir uma urbanidade para o município de Birigui-SP. Parte-se de uma leitura do território focada no processo de formação das periferias urbanas enquanto territórios que apresentam um menor grau de coesão na estruturação urbana. A partir desse olhar para cidade, suas ausências e potencialidades se manifestam e o processo de construção da urbanidade acontece em três escalas: a da cidade, na qual se identifica uma potencial nova centralidade em um vetor de expansão; a escala do bairro, em que se elabora um plano para um conjunto de bairros inseridos nessa nova centralidade; e, por fim, a escala da quadra, em que um desenho urbano dá forma a essa urbanidade.

PALAVRAS-CHAVE: Periferias urbanas. Centralidade. Urbanidade. Desenho urbano. Multiescalaridade.

SUMÁRIO

1- APRESENTAÇÃO	3	6- BAIRROS: LEITURA E PROPOSTA	61
2- INQUIETAÇÕES	5	6.1- ESCOLHA DOS BAIRROS	63
2.1- SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA	6	6.2- LEVANTAMENTO DE CAMPO	65
2.2- CENTRO E PERIFERIA	7	6.2.1- CONCLUSÕES	72
2.3- TECIDO URBANO	9	6.3 OFICINA: LEITURA DOS BAIRROS A PARTIR DO OLHAR DAS CRIANÇAS	75
3- INTENÇÃO DE PROJETO	11	6.4 PLANO DE BAIRRO	79
4- LEITURAS URBANAS: BIRIGUI	13	6.4.1 DIRETRIZES GERAIS	81
4.1- CONTEXTO REGIONAL	15	6.4.2 DESTINOS E ESTARES EXISTENTES E ÁREAS POTENCIAIS	83
4.2- CORPOS HÍDRICOS	17	6.4.3 PROPOSIÇÕES DO PLANO DE BAIRRO	85
4.3- RELEVO E VEGETAÇÃO	19	7- QUADRA: DESENHO URBANO	95
4.4- HISTÓRICO E EXPANSÃO URBANA	21	7.1 ESCOLHA DA ÁREA DE PROJETO	97
4.5- EXPANSÃO RECENTE E DINÂMICA HABITACIONAL	25	7.2 LEITURA DA ÁREA DE PROJETO	99
4.6- RENDA E DENSIDADE DEMOGRÁFICA	29	7.3 HIPÓTESE DE CIDADE E PARTIDO PROJETUAL	105
4.7- A ATIVIDADE COMERCIAL E INDUSTRIAL EM BIRIGUI	33	7.4 DESENHO URBANO	107
4.8- LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES, PÚBLICAS E INSTITUCIONAIS	37	8- REFERÊNCIAS	137
4.9- RIOS URBANOS E ENCHENTES	39		
5- VETOR NORDESTE: LEITURA E PROPOSTA	41		
5.1- ESCOLHA DE UM VETOR DE EXPANSÃO	43		
5.2- LEITURA DO VETOR NORDESTE	47		
5.3- PROPOSTA: UMA CIDADE POLICÊNTRICA. DIRETRIZES PARA O VETOR NORDESTE	51		
5.4- DESTINOS, ESTARES E PERCURSOS	59		

I. APRESENTAÇÃO

O presente trabalho parte de uma inquietação que se relaciona com o processo de formação das periferias urbanas, enquanto territórios que apresentam um menor grau de coesão na estruturação urbana, tornando-se monofuncionais, desprovidos de infraestrutura básica e que constituem um tecido padrão e homogêneo. Será apresentado um percurso que partiu da leitura de todo o município de Birigui-SP, a partir da qual um determinado vetor de expansão se destacou. Buscou-se compreender este vetor pelas suas ausências, enquanto uma área que se constituiu como periférica, e também pelos seus potenciais. Foram então definidas diretrizes de planejamento, tendo como hipótese de cidade uma cidade policêntrica, a fim de qualificar este novo vetor como uma nova centralidade.

Definidas as diretrizes na escala no município, o trabalho se atentou à escala do bairro, etapa em que foi importante uma aproximação com o lugar escolhido e com as pessoas, a fim de que, por meio de um plano de bairro, pudessem ser consideradas tanto as demandas locais quanto as demandas do município, levando em conta o papel do bairro nessa nova centralidade.

Tendo as diretrizes de planejamento e as diretrizes do bairro, o trabalho teve como projeto final uma proposta de desenho urbano para o bairro em questão. O desenho proposto explora, a partir do tecido urbano existente, uma outra tipologia de quadra, que permita a consolidação da centralidade e que ofereça urbanidade para as pessoas.

2. INQUIETAÇÕES

2.1 SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

As cidades brasileiras tiveram suas estruturas urbanas orientadas por relações do tipo centro-periferia, onde as áreas centrais eram consolidadas de forma mais bem equipada, enquanto as periféricas caracterizavam-se pelo uso residencial da parcela da população com menor poder aquisitivo. Um conjunto de transformações nas formas de produção do espaço urbano tem gerado a redefinição do que se entende por “centro” e “periferia”, em relação às suas configurações econômicas, sociais e culturais. Tais transformações se associam a interesses fundiários e imobiliários, bem como ao surgimento de novos equipamentos comerciais, de consumo, de interesses industriais e novos habitats.

A urbanização brasileira contemporânea foi influenciada pelas transformações econômicas, políticas, sociais e espaciais propiciadas pelas articulações do país com a economia capitalista. A base dessas transformações foi a expansão da economia cafeeira, a qual promoveu uma formação socioespacial que gerou industrialização e a estruturação de uma rede urbana com cidades de diferentes portes. Nas duas últimas décadas do século XX, essas dinâmicas redefiniram a complexa divisão territorial do trabalho e ocorreram mudanças nas cidades médias, seja pela descentralização das unidades de produção industrial da metrópole para o interior, seja pela multiplicação das atividades

comerciais e de serviços nelas sediadas (SPOSITO, 2003).

Nos últimos 30 anos, é possível notar no Estado de São Paulo como as dinâmicas de concentração de renda, crescimento vegetativo e de urbanização acelerada têm corroborado com o crescimento e diversificação dos mercados de terras e de imóveis. Além disso, tais dinâmicas são reforçadoras dos papéis urbanos desempenhados por cidades médias, já que se acompanharam de “concentração fundiária no campo e diminuição dos papéis das cidades pequenas” (SPOSITO, 2003,).

Esse movimento resulta na redefinição da periferia urbana, em termos das formas produzidas e de seus conteúdos. Assim, o que se observa é uma justaposição contraditória de conjuntos habitacionais implantados pelo poder público, loteamentos populares, cuja paisagem urbana resulta da autoconstrução, e loteamentos fechados de alto e médio padrão. Esta pluralização da paisagem e dos conteúdos da periferia urbana revela novas práticas socioespaciais, novas formas de segregação urbana e aponta para uma fragmentação territorial e social da cidade (SPOSITO, 2003).

O movimento descrito resulta na criação de zonas de forte homogeneidade social interna e forte disparidade social entre elas, sendo esta disparidade não somente em termos de diferença, mas também em termos de hierarquia.

2.2 CENTRO E PERIFERIA

Sabe-se que o fenômeno da expansão territorial urbana não é recente, mas cabe destacar a acentuação da suburbanização, ainda que com novas determinantes e características. Os processos de descentralização, apesar de viabilizados pela emergência de meios de transporte mais flexíveis, são processos complexos e seletivos, no que se refere à forma como a descentralização ocorre do decorrer no tempo, em termos de tamanho das cidades e dos diferentes territórios que a compõem (SPOSITO, 2003).

Para definir as periferias, parte-se da ideia de que centro e periferia não se opõem de forma absoluta. O tamanho de uma cidade determina a distância da periferia em relação ao centro e seu grau de homogeneidade e extensão. Diferentes fatores corroboram para sua formação, sejam eles próprios do meio físico, pelas vias de circulação ou pelas irregularidades da produção do solo urbano.

Milton Santos (1981), analisando as formas de extensão territorial urbana das cidades subdesenvolvidas, afirma que a dinâmica da especulação é responsável pelo deslocamento do habitat popular para a periferia, enquanto nas áreas mais internas da cidade o acesso aos diferentes serviços, mais concentrados no centro, varia em função de cada grupo social. Essa dinâmica acaba por gerar “cidades justapostas” e sem um vínculo adequado entre si. Destacando esses traços, Santos

define a periferia não apenas do ponto de vista morfológico, mas mostra seu menor grau de coesão na estruturação urbana.

Nessas cidades, comumente, a ocupação urbana das periferias foi sendo feita irregularmente, no século XX. Muitas vezes, loteamentos foram implantados pela iniciativa privada sem atender às exigências da legislação urbana (tamanho mínimo dos lotes, largura mínima das vias, definição de áreas verdes e de uso institucional, incorporação de infraestruturas, etc) e, portanto, sem aprovar seus projetos, inviabilizando a legalização da aquisição de seus lotes. Uma outra situação, é a dificuldade financeira para essa aquisição, que explica a ocupação de áreas não loteadas, gerando, por exemplo, favelas. (SPOSITO, 2003, p. 122).

A paisagem urbana se estende mais depressa do que o atendimento às necessidades da população. A relação entre atividades e serviços cuja utilização supõe a presença do usuário no lugar, como a educação e a saúde, ajuda a explicar a queda da qualidade de vida e da acessibilidade a tais serviços da população mais pobre.

Não há como generalizar as periferias. Algumas delas, do ponto de vista urbanístico, são mais consolidadas, outras se tratam de acampamentos em situação mais precária. Mas, em geral, apresentam deficiências de saneamento, transportes, serviços médicos e escolares, em zonas

onde predominam casas autoconstruídas, favelas ou cortiços. Uma definição precisa decorre do entendimento dos mecanismos que levaram à sua formação, com destaque para os agentes (o loteador, o poder público e o morador).

A periferização, nestes termos descritos, é uma tendência das cidades brasileiras, que passou a ter importância, a partir dos anos de 1950, nas áreas metropolitanas e grandes cidades, e se acentuou, a partir dos anos de 1970, atingindo cidades de porte médio. Cabe destacar que esta resulta tanto de iniciativas privadas quanto de iniciativas públicas, às vezes até mesmo realizadas de forma articulada. Muitos loteamentos foram implantados por empresas incorporadoras, mas também, em muitos casos, a periferização foi propiciada pelos financiamentos públicos destinados à aquisição de imóveis construídos nas periferias ou pela implantação de grandes conjuntos residenciais, no âmbito de programas estatais (SPOSITO, 2003).

Assim, Sposito (2003) redefine a estruturação urbana das cidades contemporâneas, cujos elementos essenciais das relações centro-periferia, podem ser sintetizados da seguinte forma:

- Aumento da proporção de lotes não edificadas e de “vazios urbanos” não loteados nos interstícios das áreas urbanas, gerando uma morfologia urbana mais extensa e menos definida.

- Sobreposição dos interesses fundiários e imobiliários sobre os interesses dos setores de produção industrial, comercial e de serviços, no processo de produção do espaço urbano, no que se refere às escolhas locacionais.

- Aparecimento de novas formas de habitat urbano, como conjuntos habitacionais, loteamentos fechados, promovendo a extensão dos tecidos urbanos e realizando os interesses fundiários e imobiliários.

- Aproximação ou estandarização das paisagens urbanas de cidades de diferentes portes e localizadas em diferentes regiões.

- Diminuição do número de cidades médias e grandes estruturadas em torno de um centro único, onde se reunia a maior parte das atividades comerciais e de serviços públicos e privados, e aparecimento de novos equipamentos e formas de organização do consumo (shopping centers, centros de negócios, parques para lazer etc), ampliando a tendência de estruturações urbanas com múltiplas áreas centrais.

2.3 TECIDO URBANO

Novas formas de produção do espaço urbano estão relacionadas com o surgimento de novas práticas socioespaciais e com a diversificação de papéis desempenhados pelas cidades na divisão territorial do trabalho. Esse processo gera a redefinição da própria estruturação urbana. A tendência à sua expansão horizontal e vertical tem aprofundado uma dinâmica que enxerga as frações de um território como uma mercadoria. Tal dinâmica produz homogeneidade em diferentes cidades, pela repetição de estratégias imobiliárias.

Existe uma homogeneidade nos padrões morfológicos urbanos no interior paulista, que está essencialmente ligada aos ciclos e padrões de desenvolvimento semelhantes, já discutidos aqui, e que conferiram às cidades um processo de urbanização comum.

A organização básica e homogênea das periferias formais da cidade média tem relação, principalmente, com a legislação municipal de loteamento e uso do solo, que reflete os interesses de incorporadores e dos proprietários do solo urbano. Assim, glebas são adquiridas em áreas distantes do centro, tendo em vista a futura especulação imobiliária. Em função do crescimento urbano, estas porções de terra são transformadas em loteamentos residenciais de variados tipos, ou ainda, desapropriadas pelo poder público municipal para construção de conjuntos habitacionais e

distritos industriais, sendo a configuração final responsabilidade do mercado imobiliário, o qual determina, com a instalação de seus empreendimentos, os elementos formais da morfologia e da paisagem urbana (LANDIM, 2002).



3. INTENÇÃO DE PROJETO

As periferias, construídas sob um conjunto de fragilidades, estimulam o trabalho a buscar uma maior coesão destas áreas na estruturação urbana, além de explorar possibilidades de uma outra ambiência urbana. A análise a seguir compreende todo o município de Birigui-SP, olhando para o território em busca de potenciais áreas de intervenção e visando o objetivo final de proporcionar qualidade urbanística, a partir das dinâmicas e demandas do próprio lugar.

4. LEITURAS URBANAS: BIRIGUI



4.1 CONTEXTO REGIONAL

Birigui é uma cidade que se localiza na região Noroeste do Estado de São Paulo, encontra-se a 521 km da Capital e integra a Região Administrativa de Araçatuba (9ª Região Administrativa). O acesso à cidade pode ser realizado pela rodovia Marechal Rondon, principal eixo viário da região que estabelece a ligação entre a capital e o Estado do Mato Grosso do Sul, e também, pela rodovia Engenheiro Gabriel Melhado Filho (SP-461). Assim como as principais cidades dessa região, Birigui nasceu e se desenvolveu a partir da Estrada de Ferro Noroeste, construída em 1908. Sua localização geográfica é favorecida por dois importantes empreendimentos localizados muito próximos ao município, a Hidrovia Tietê-Paraná e o Gasoduto Brasil Bolívia.

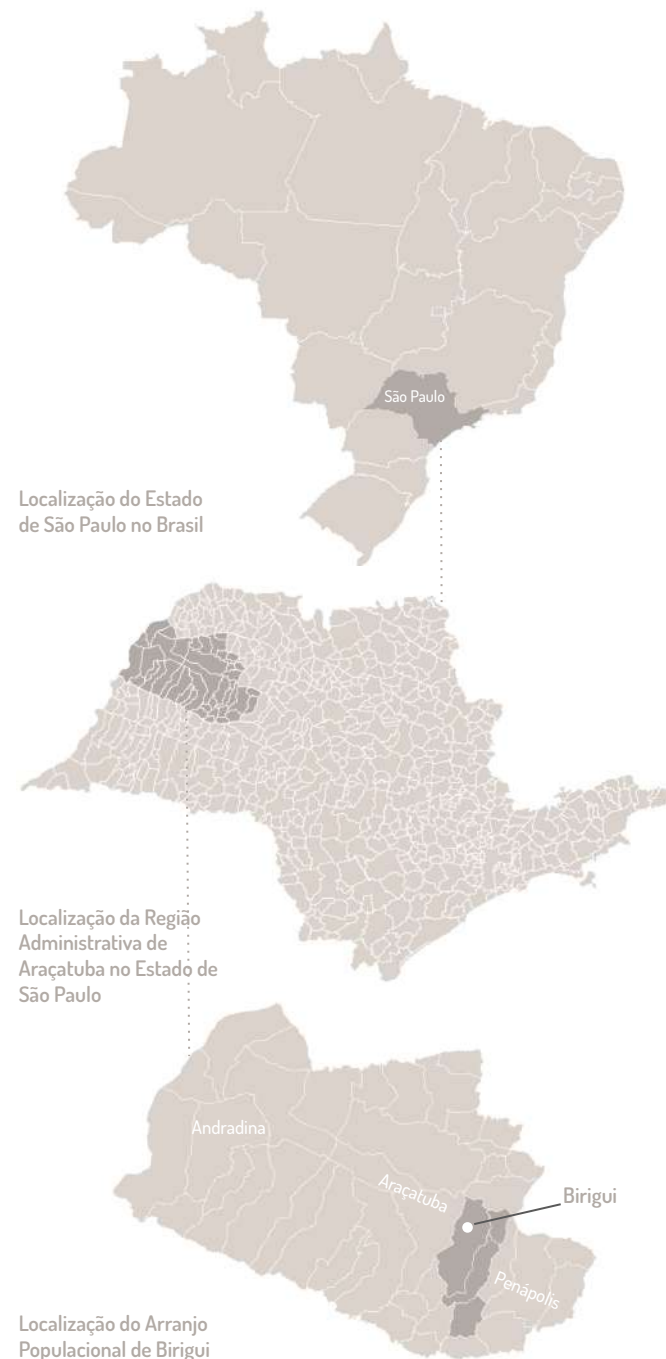
Na Hierarquia Urbana definida pela REGIC (Regiões de Influência das Cidades, IBGE, 2018), Birigui se caracteriza como um Centro Subregional B e é integrante do Arranjo Populacional de Birigui, composto pelos municípios de Braúna, Brejo Alegre e Coroados. A cidade concentra deslocamentos, principalmente por motivos de trabalho e estudo. Esses deslocamentos são mais expressivos vindos dos municípios de Coroados, Glicério, Brejo Alegre, Bilac, Braúna e Lourdes, dos quais de 6% a 10% da população se desloca para Birigui diariamente, além dos municípios de Buritama, Clementina, Turiúba, Gabriel Monteiro, Rinópolis, Santópolis do Aguapeí,

dos quais entre 1% e 6% da população se desloca diariamente para Birigui (IBGE, 2010).

O município é um pólo agrícola na região, responsável pela produção de 37,5% do milho, 30,8% do arroz, 30% da soja e 28% do sorgo, entre outras culturas (Prefeitura de Birigui, 2023). Além disso, o setor industrial é bastante desenvolvido, Birigui tornou-se a Capital do Calçado Infantil da América do Sul, em 1971, por ser o maior pólo produtor de calçados voltado para o público infantojuvenil.

Segundo o Sindicato das Indústrias do Calçado e Vestuário de Birigui, o setor calçadista do Município, com 236 indústrias no ano de 2000, era responsável por empregar 18.000 pessoas (60% dos empregos oferecidos no município) e produzir aproximadamente 300 mil pares de calçados por dia útil. Birigui tinha sua produção voltada para o mercado interno, porém com a descoberta de novos mercados passou a exportar cerca de 9,5% do total produzido, em 2004 (RIZZO, 2004). Atualmente, estima-se a existência de 350 fábricas, responsáveis por empregar 57% da população ocupada no município, além de empregar habitantes de vizinhos.

O PIB per capita da cidade é de R\$ 29.382,24 e o salário médio mensal de 1,9 salários mínimos, com 23,7% da população contando com rendimentos mensais de até meio salário mínimo.



POPULAÇÃO 118.979 (IBGE, 2022)

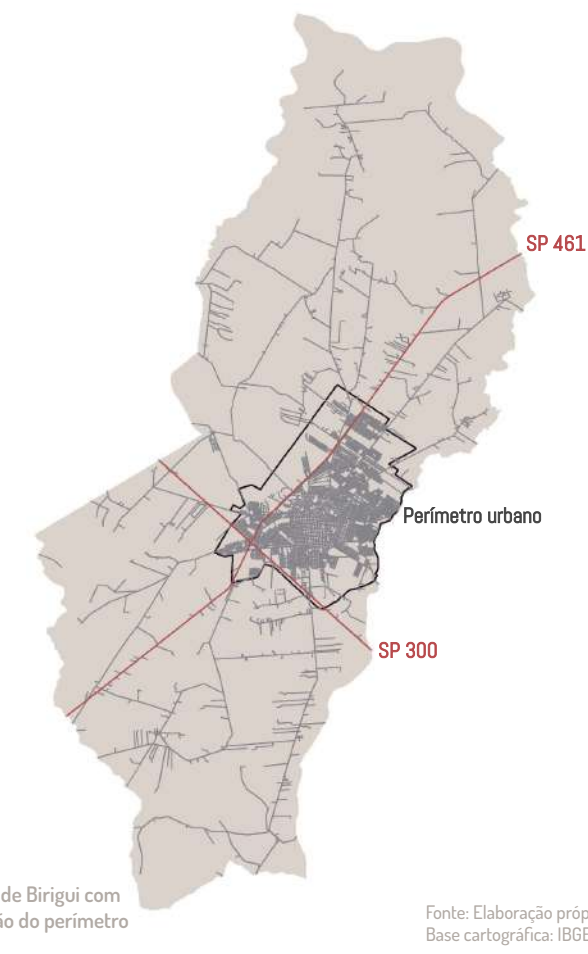
POPULAÇÃO RURAL 2.872 (IBGE, 2022)

ÁREA DO MUNICÍPIO 530.032 KM² (IBGE, 2022)

ÁREA URBANA 52,32 KM² (Prefeitura de Birigui, 2022)

TAXA DE URBANIZAÇÃO 97% (IBGE, 2022)

DENSIDADE DEMOGRÁFICA 224,48 HAB/KM² (IBGE, 2022)

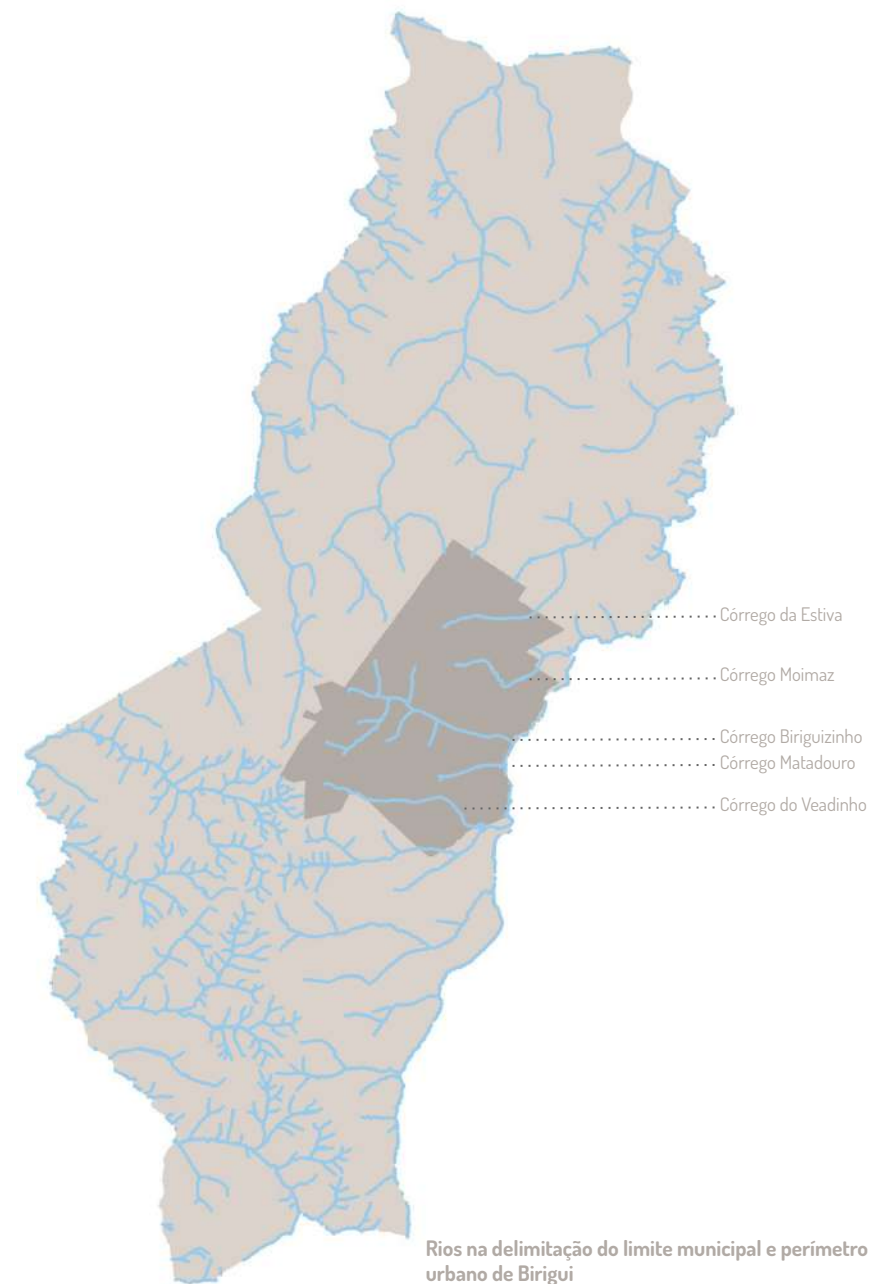
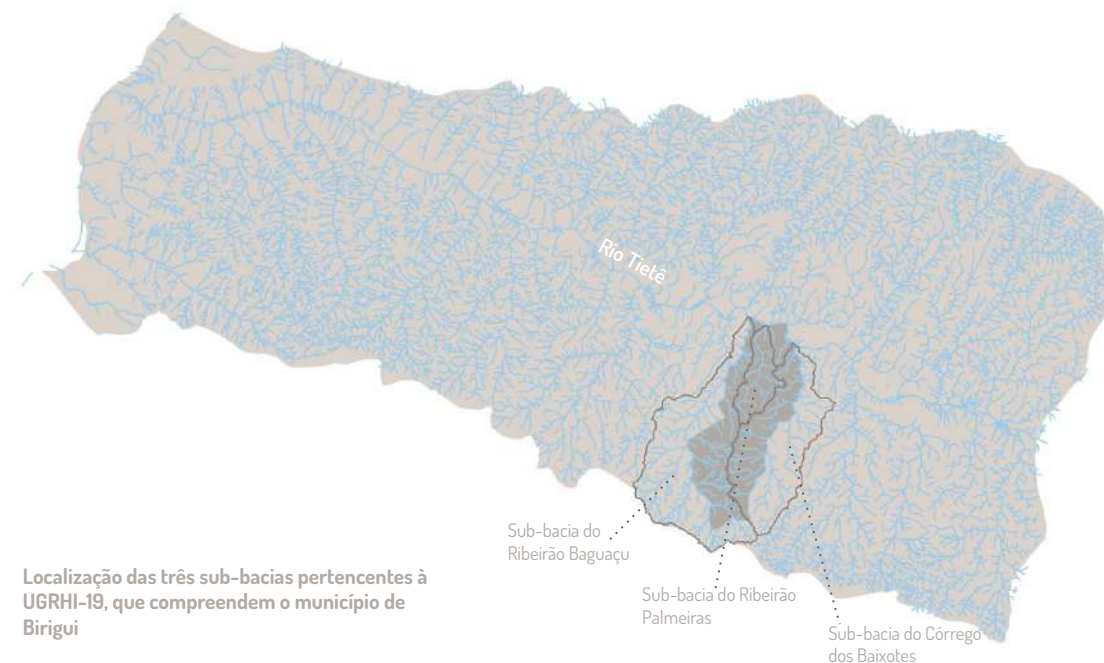
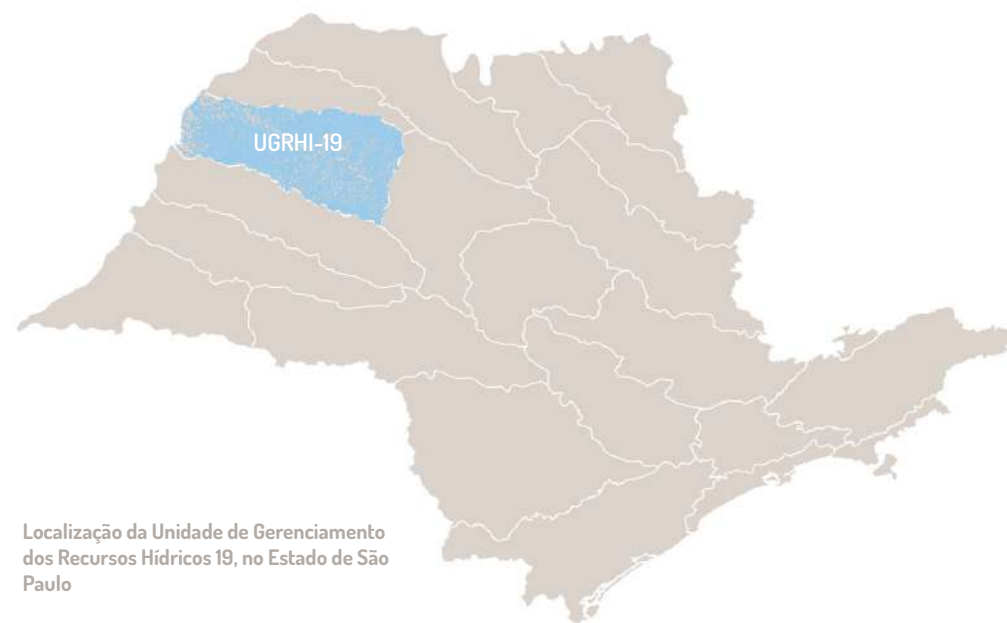


Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica: IBGE.

4.2 CORPOS HÍDRICOS

Birigui faz parte da Bacia Hidrográfica do Baixo Tietê, a qual integra o complexo hidrográfico do rio Paraná, e pertence à Unidade de Gerenciamento dos Recursos Hídricos 19 (UGRHI-19), juntamente com outros 42 municípios. De acordo com o Comitê de Bacia responsável (CBH-BT), o qual possui a sede da Secretaria Executiva no próprio município, Birigui é uma das principais cidades localizadas na UGRHI 19, juntamente com Araçatuba, Andradina e Penápolis, pois concentram os setores mais dinâmicos das atividades econômicas; além de que Birigui e Araçatuba apresentam elevados índices de crescimento populacional, urbanização e densidade demográfica.

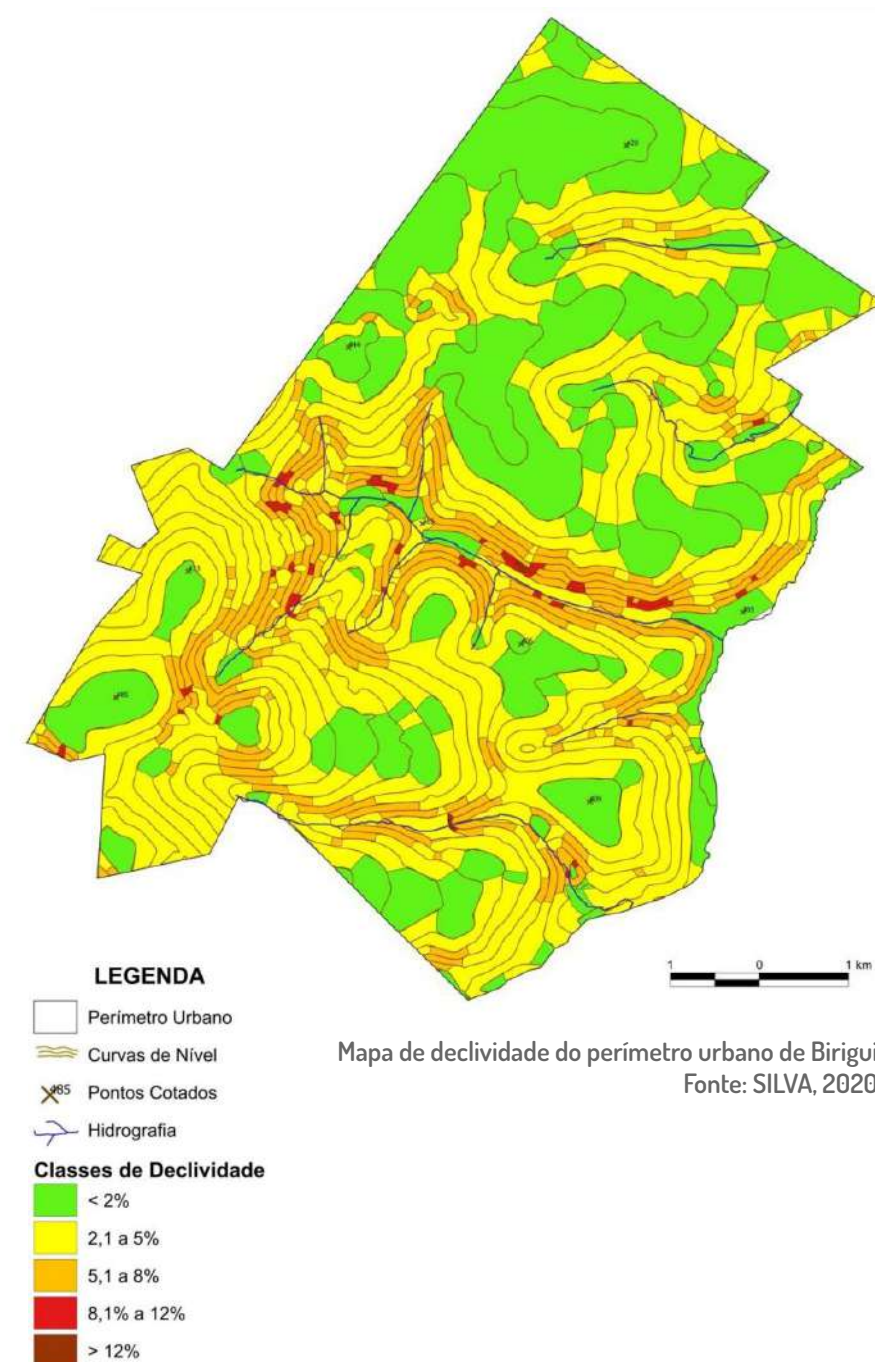
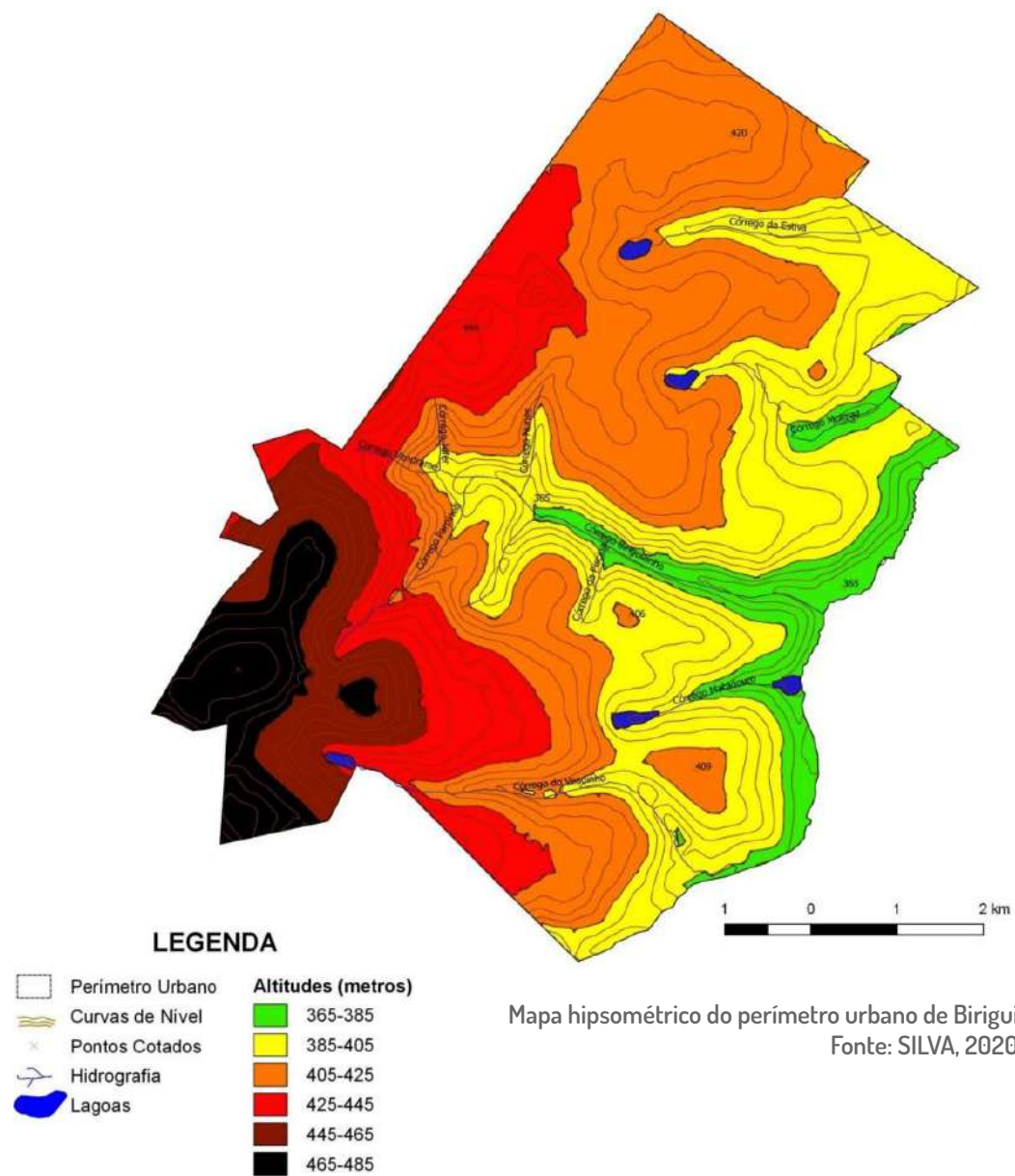
O município também é compreendido por outras três sub-bacias pertencentes à UGRHI-19, são elas: a sub-bacia do Rib. Bagaçu, do Rib. Palmeiras e do Córreg. dos Baixotes. Sua área urbana possui 5 bacias hidrográficas: Bacia do Córrego Biriguizinho, Bacia do Córrego Matadouro, Bacia do Córrego do Veadinho, Bacia do Córrego Moimaz e Bacia do Córrego da Estiva.



4.3 RELEVO E VEGETAÇÃO

O município se localiza no Planalto Ocidental Paulista, o relevo é suavemente ondulado, com predomínio de colinas amplas e baixas, com topos aplainados e vertentes convexas, altitudes que variam de 370 a 485 m e declives em torno de 0% a 15%. Quanto aos solos, a área urbana tem predominância de Latossolos Vermelho-Amarelo, que são profundos, bem drenados e com baixa fertilidade, variação característica do Planalto Ocidental. Esses solos apresentam elevada permeabilidade, baixa retenção de água e baixa coesão, podendo ter estresse hídrico nos períodos de estiagem e maior suscetibilidade à erosão nos períodos chuvosos (SILVA, 2020).

Quanto à vegetação, a cidade se encontra em uma área de transição entre os biomas Mata Atlântica e Cerrado. Porém, devido à expansão da ocupação do século XIX e o desenvolvimento da agricultura, a vegetação atual se resume a alguns fragmentos de Mata Atlântica e matas ciliares.



4.4 HISTÓRICO E EXPANSÃO URBANA

A origem do núcleo urbano de Birigui tem suas bases no processo de ocupação do Oeste Paulista, pelo avanço da economia cafeeira. Teve sua formação inicial a partir da construção da Estrada de Ferro Noroeste, que foi prevista antes de qualquer tipo de ocupação urbana ou atividade econômica. A obra iniciada em 1905 partiu de Bauru e três anos depois chegou no local onde hoje é situada a cidade de Birigui. O núcleo urbano surgiu a partir de uma chave denominada “Chave de Birigui”, onde as locomotivas paravam três vezes por semana (MIYAZAKI, 2013).

Um dos primeiros homens brancos a adentrar na região foi Manuel Bento da Cruz, importante proprietário e negociante de terras, que vendeu 400 alqueires para Nicolau da Silva Nunes, considerado o fundador da cidade de Birigui. Por volta de 1911, quando Nunes chegou nas terras, já havia uma infraestrutura inicial e dois vagões que serviram como moradia para os recém-chegados e, posteriormente, como estação, até 1917.

A partir de 1913 foi iniciado o processo de arruamento do povoado e o núcleo urbano passou a centralizar as atividades de compra e venda de terras. Em novembro de 1914 o povoado já contava com mais de 200 casas, a maior parte de tijolos e telhas, já contando com comércios, farmácia, médicos, etc, além de mais de 1.000 residentes. A partir do crescimento da vila, em 1914 Birigui passou

a ser Distrito de Paz de Penápolis. Os imigrantes provenientes de outras regiões do Estado de São Paulo desenvolveram atividades agrícolas, principalmente voltadas ao café, que possibilitaram a emancipação do vilarejo, elevando-o à categoria de município em 8 de dezembro de 1921, dez anos após a sua fundação. A partir desse período, seu núcleo urbano passou a se expandir territorialmente (MIYAZAKI, 2013).



Vagões que abrigaram os primeiros moradores de Birigui.
Fonte: Acervo Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”, s/d.



Birigui em 1914. Fonte: Acervo Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”.

Depois dos primeiros traçados do arruamento de 1913, a área urbana passou por muitas transformações. A planta inicial da cidade correspondia a poucas quadras situadas ao sul do traçado da ferrovia, se estendendo pelo topo do planalto (MIYAZAKI, 2013).

É possível relacionar a expansão territorial de Birigui com as diferentes fases de crescimento econômico do município. Entre 1912 e 1930 o café foi o principal produto e necessitou da estrutura urbana para sua comercialização, logo, neste período, a área urbana se expandiu nas imediações da ferrovia, além de alguns eixos com vias de saída para a zona rural e cidades vizinhas (MIYAZAKI, 2013).

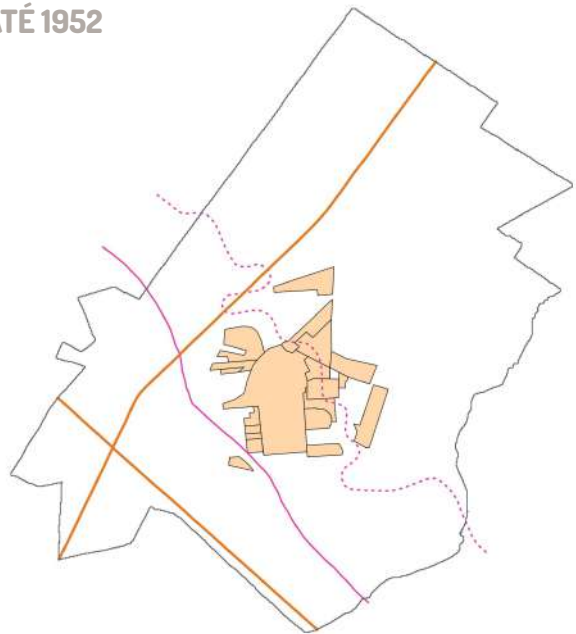
No período seguinte, de 1930 a 1960, a expansão do algodão se somou ao café e, assim, a policultura ganhou expressividade. Isso gerou um significativo crescimento populacional, principalmente pelo elevado número de migrantes italianos, espanhóis e japoneses que constituíram um conjunto de colonos na zona rural, dedicados ao café e ao algodão. Enquanto isso, o núcleo urbano centralizou as atividades industriais, comerciais e de serviços, além de fornecer apoio ao campo. Neste momento, verificava-se um crescimento da área urbana para além do planalto, avançando em direção ao Córrego Biriguizinho. Em 1960, essa expansão ultrapassou o curso d’água.

Já a partir da década de 1960 a indústria

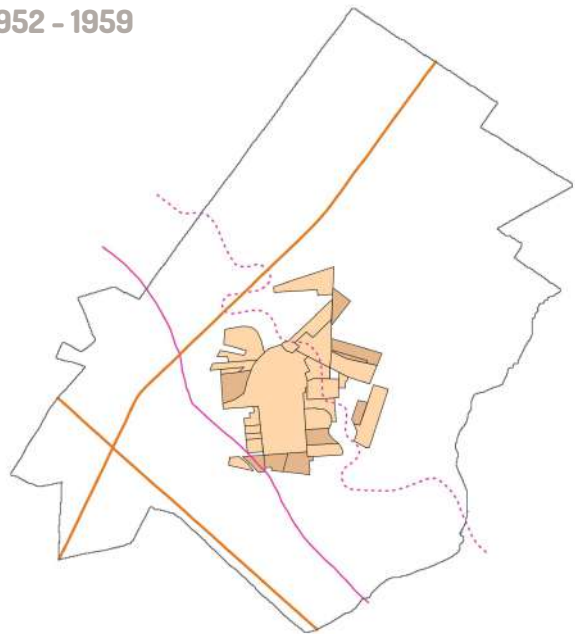
ganhou expressividade na economia de Birigui. No ano de 1958 já havia sido instalada a primeira fábrica de calçados infantil e durante a década de 1960 foram criadas 8 novas empresas de calçados infantis. Na década de 1970, a indústria de calçado infantil continuou se desenvolvendo, gerando um elevado número de empresas instaladas e o aumento da produção. Em 1971, uma publicação do “Jornal Exclusivo”, da cidade de Novo Hamburgo, no Estado do Rio Grande do Sul, divulgou o potencial do município e o intitulou como a “Capital Nacional do Calçado Infantil”. Assim, se iniciou a formação de mão de obra especializada para a inserção internacional do calçado infantil biriguiense.

Neste período, o êxodo rural somado à presença da indústria aumentou a população urbana, elevando a taxa de urbanização para mais de 77%. A partir de então, o crescimento demográfico na área urbana foi intensificado e gerou impactos no tecido, por meio da implantação de bairros operários e novos loteamentos. Essa expansão se deu principalmente em direção ao sul e a oeste, aproximando-se das rodovias que ganhavam cada vez mais relevância. Além disso, o traçado original da ferrovia foi alterado na década de 1970, sendo deslocado mais para sul, o que possibilitou a abertura de novas avenidas no local do antigo traçado e a expansão das áreas contempladas pelo novo eixo ferroviário, que continuou nas décadas seguintes.

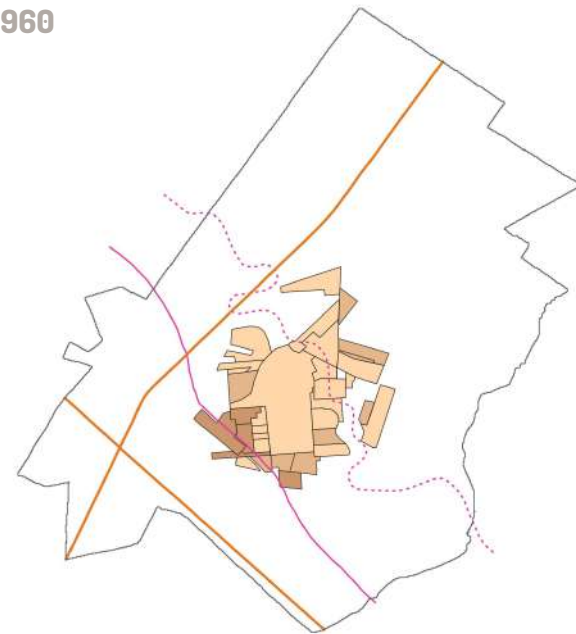
ATÉ 1952



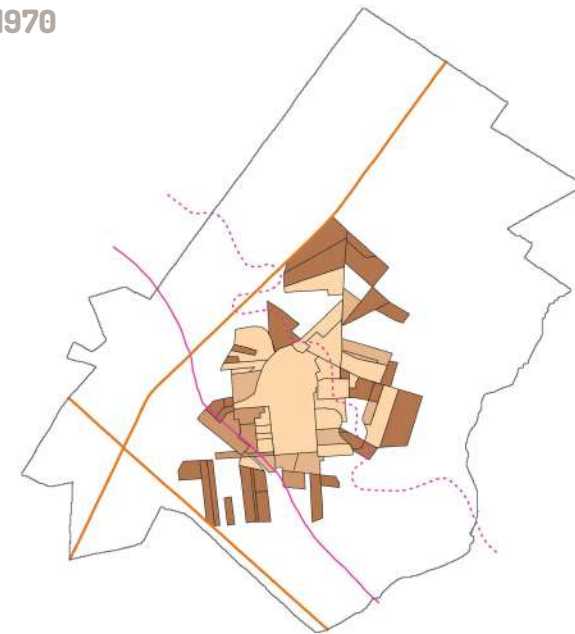
1952 - 1959



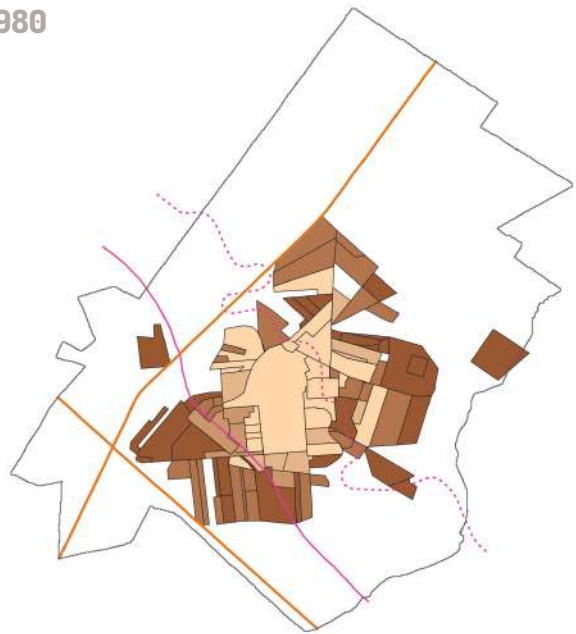
1960



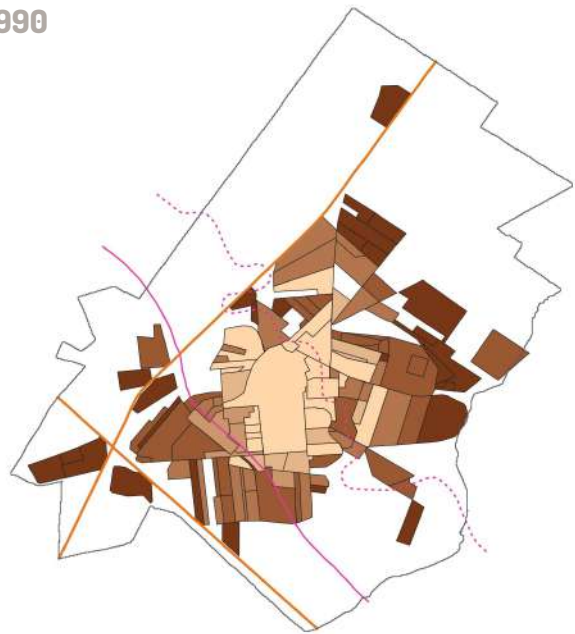
1970



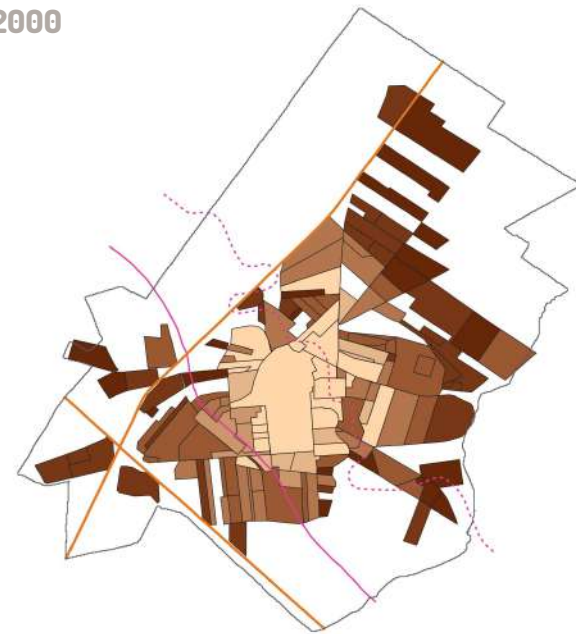
1980



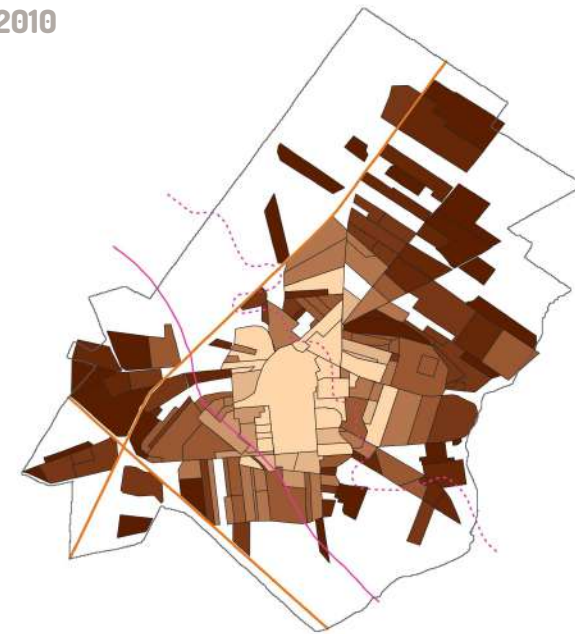
1990



2000



2010



Perímetro urbano de Birigui

 Rodovias

 Traçado da ferrovia até 1970

 Traçado atual da ferrovia



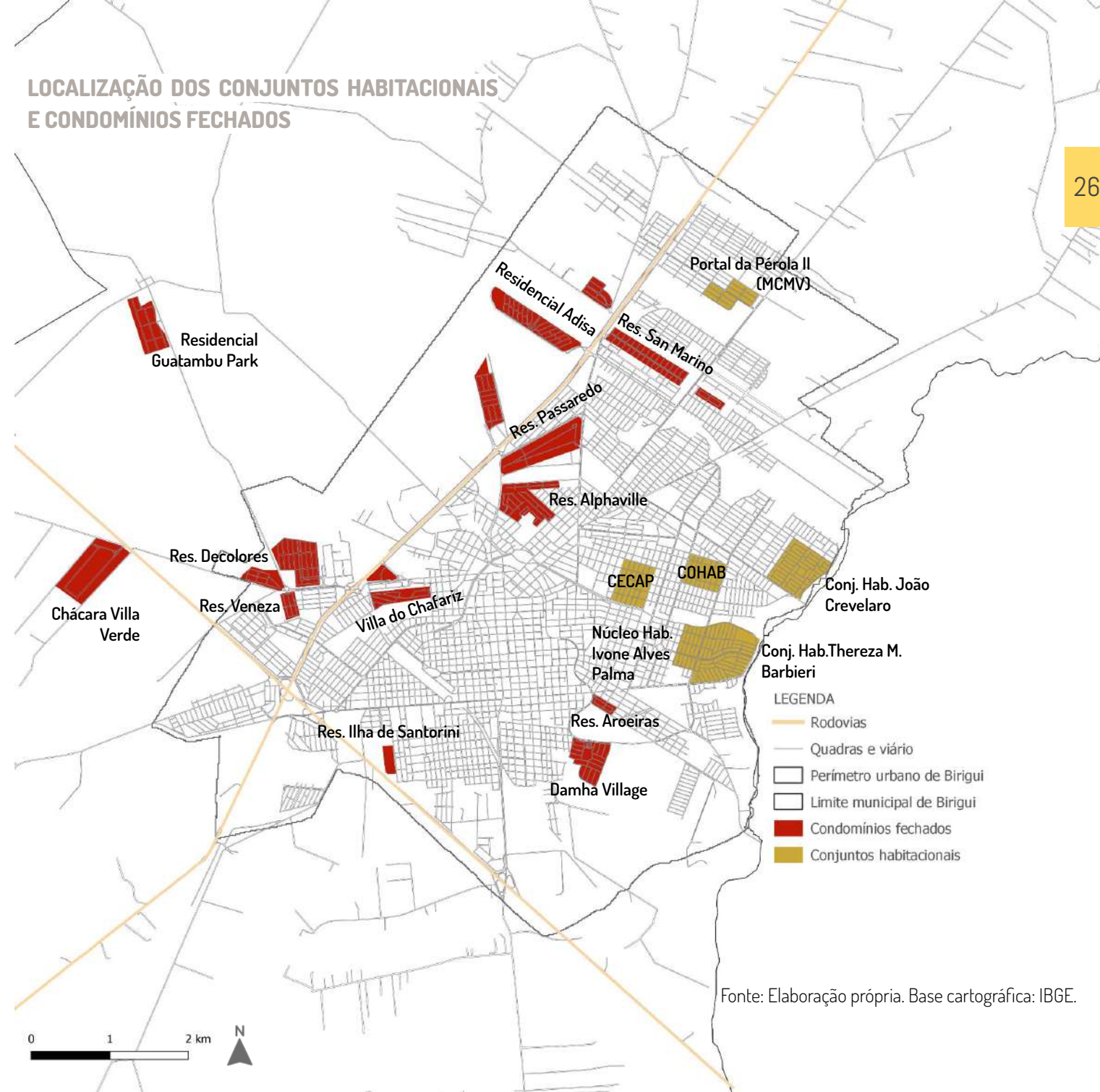
4.5 EXPANSÃO RECENTE E DINÂMICA HABITACIONAL

O processo de ocupação urbana mais recente, responsável pela conformação das periferias urbanas, parte da compreensão da dinâmica habitacional em suas variações. Em relação à moradia popular, o empreendimento mais recente foi a construção de 700 unidades habitacionais no setor norte da cidade, por meio do Programa Minha Casa Minha Vida, em 2011. Nas décadas anteriores, destaca-se a construção de outros empreendimentos habitacionais, como o João Crevelaro, Thereza Maria Barbieri e Ivone Alves Palma, resultantes de programas habitacionais do Governo Federal e Estadual, implementados a partir do final da década de 1980. Esses conjuntos estão praticamente todos localizados no setor leste da cidade. (MIYAZAKI, 2013).

Os espaços residenciais fechados de médio e alto padrão estão situados nos setores oeste e noroeste, próximos às principais vias de circulação. No conjunto dos residenciais fechados predominam dois tipos principais: aqueles implantados em áreas mais distantes do centro, inclusive territorialmente descontínuos em relação à malha urbana principal, como nos casos do Residencial San Marino, do Residencial Guatambu Park, das Chácaras Villa Verde, dentre outros, cuja localização está geralmente atrelada às rodovias ou avenidas; e aqueles situados de forma contígua ao tecido

urbano consolidado, mas ainda nas periferias e nas proximidades das rodovias, tais como os residenciais Alphaville e Passaredo.

LOCALIZAÇÃO DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS E CONDOMÍNIOS FECHADOS



Junto a esses tipos habitacionais nota-se também a presença de loteamentos populares autoconstruídos e empreendimentos imobiliários que estão se instalando nas franjas urbanas, mesmo que existam fragmentos não ocupados entre as áreas já urbanizadas. Esses empreendimentos se caracterizam pela venda de casas padronizadas, que são implantadas antes de qualquer provisão de infraestrutura urbana. Como exemplos, o empreendimento Novo Portal do Parque e Residencial Portal do Parque 3 (1), que iniciaram suas obras em 2021, localizadas na franja urbana norte.

Essa produção habitacional caracteriza os padrões frequentemente identificados nas periferias urbanas, que constituem áreas monofuncionais, de paisagem urbana monótona e homogênea, consolidadas sem previsão de espaços e equipamentos públicos, além de caracterizar uma urbanização dispersa que mantém grandes vazios no território urbanizado. O mapa ao lado é uma aproximação do tecido urbano de Birigui no setor nordeste, na qual a situação da produção habitacional descrita se revela no território.

Na setor sul da cidade a dispersão tem ocorrido por uma mescla de usos: chácaras, empreendimentos imobiliários e a presença de um distrito industrial.



(1) Empreendimento Res. Portal do Parque 3 de 2021. Fonte: Google earth 2023.



(2) Loteamento popular de 2010. Fonte: Google earth.

- Conjunto habitacional (2011)
- Condomínios fechados (2000-2010)

4.6 RENDA E DENSIDADE DEMOGRÁFICA

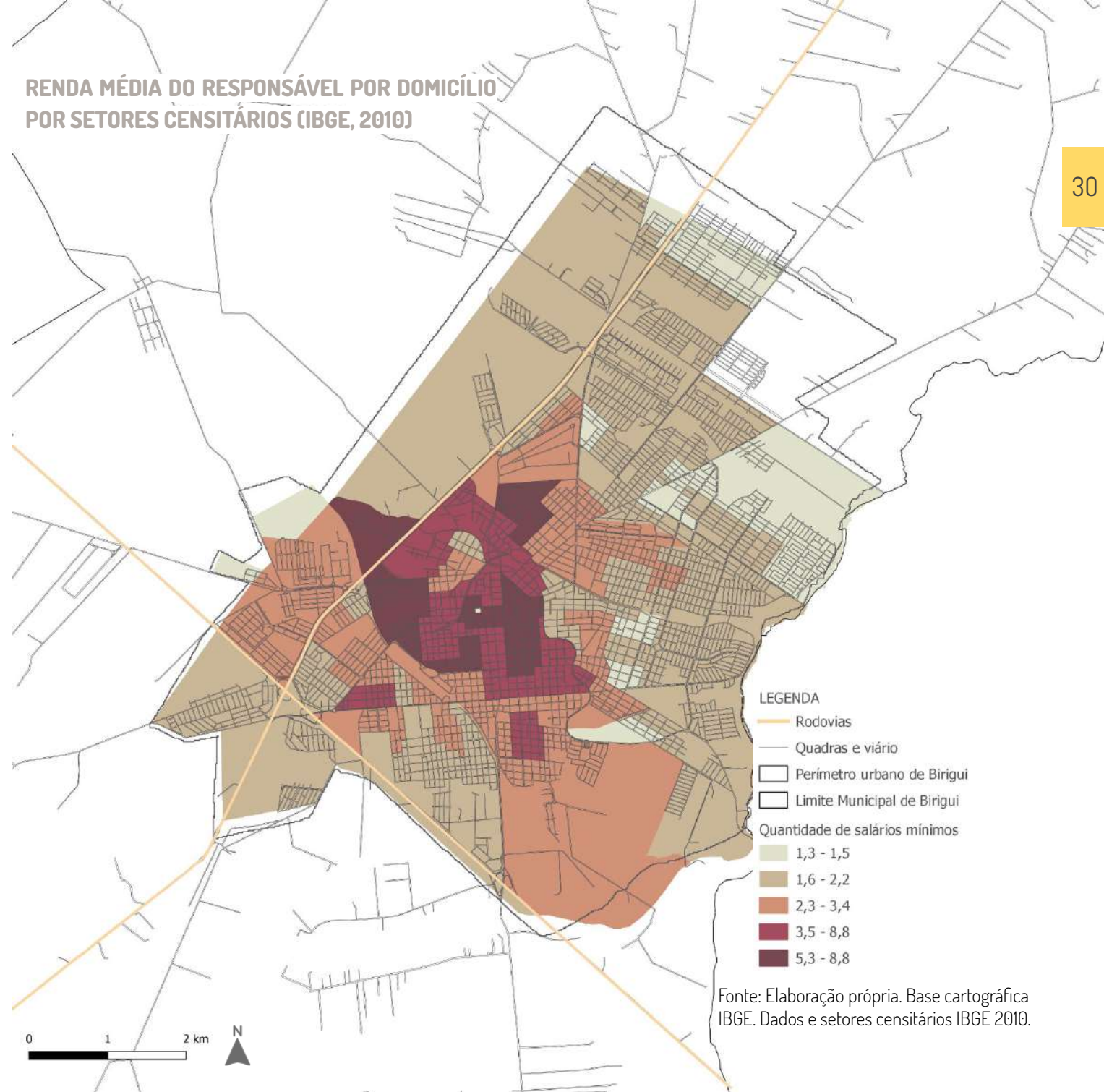
A lógica de localizações quase opostas dos conjuntos habitacionais e dos condomínios fechados na cidade repercute na distribuição intraurbana de renda. O mapa ao lado apresenta a distribuição da renda média do responsável por domicílio, segundo os setores censitários. Nota-se que os setores que compreendem alguns residenciais de alto padrão apresentam renda mais elevada, localizados a oeste. Os setores do centro da cidade também se destacam com valores mais elevados de renda.

Já os setores localizados a leste e a norte, que compreendem os conjuntos habitacionais, correspondem às rendas médias mais baixas. Além disso, como são conjuntos de grande dimensão, geram impactos significativos na densidade demográfica dos setores. O Conjunto Habitacional João Crevelaro, construído em 1994, possui 1.215 unidades habitacionais, e o Conjunto Habitacional Thereza Barbieri, implantado no início da década de 1990, apresenta 1.529 unidades. Outros conjuntos habitacionais, bem como bairros resultantes de loteamentos populares, também apresentam densidade demográfica mais elevada, principalmente aqueles localizados nos setores mais a norte e em alguns locais pontuais no setor sul, além de locais próximos ao centro.

O setor correspondente ao Residencial Portal da Pérola, que contempla 700 unidades habitacionais e foi implantado de forma descontínua

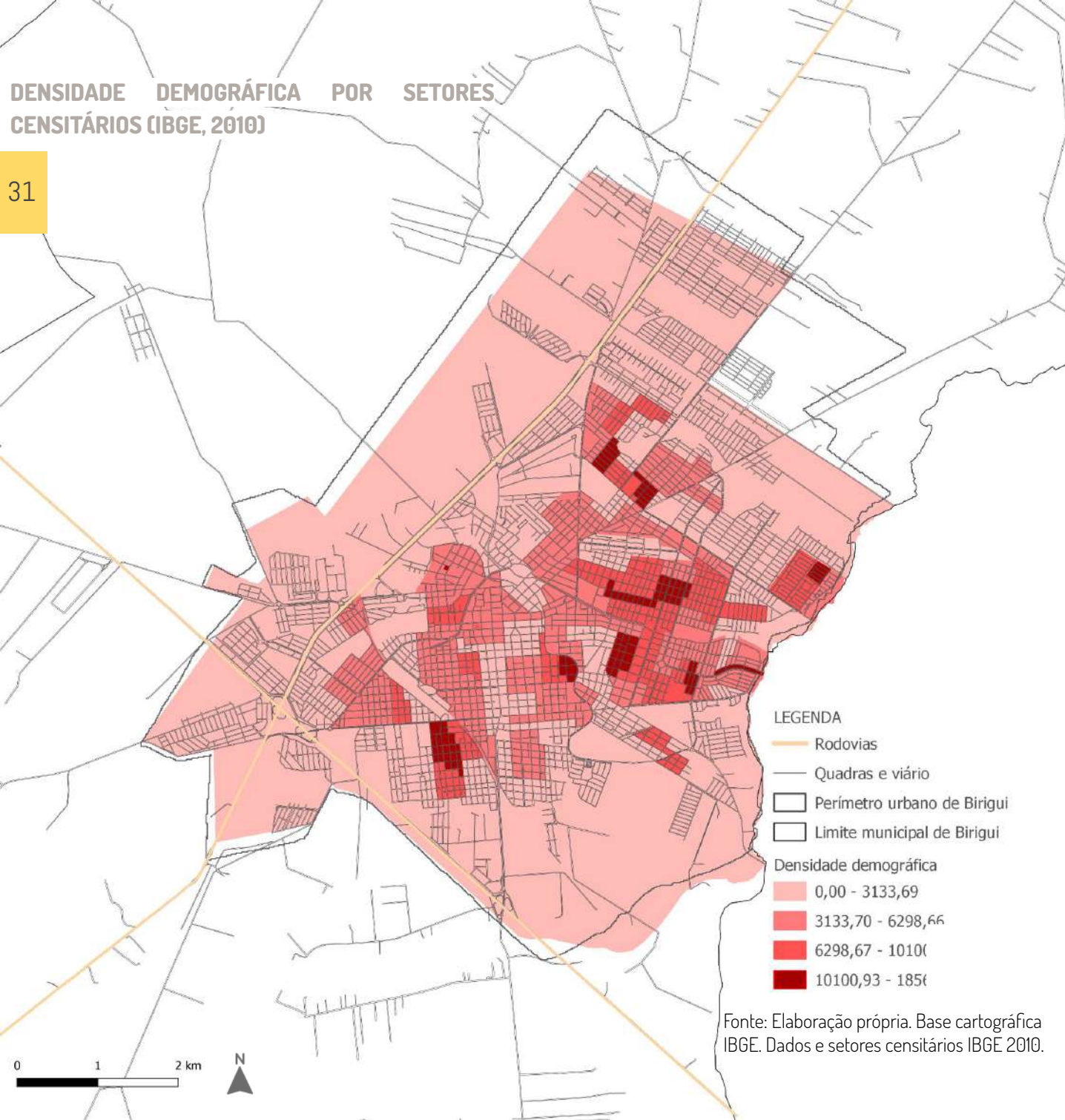
em relação à mancha urbana, não aparece com densidade demográfica elevada no mapa. Isso se justifica pelo fato de que durante o levantamento do censo do IBGE, em 2010, o empreendimento ainda estava em construção. Por esse motivo, ao considerar o número de edificações em construção por setores censitários, o setor correspondente ao Portal da Pérola se destaca. Além deste, destacam-se também os setores pela quantidade de edificações em construção, correspondentes aos bairros: Residencial Simões, Jardim Santana e Residencial Jandaia II, áreas constituídas como bairro de baixa renda (considerando remuneração média do responsável pelo domicílio inferior a 2,2 salários mínimos), que quando implantados, era possível notar a precariedade das condições das construções e de infraestrutura urbana.

Dessa forma, em 2010, a maior quantidade de domicílios em construção estava localizada em setores que compreendem bairros de baixa renda e condições precárias de infraestrutura, principalmente nas áreas a norte e a nordeste.



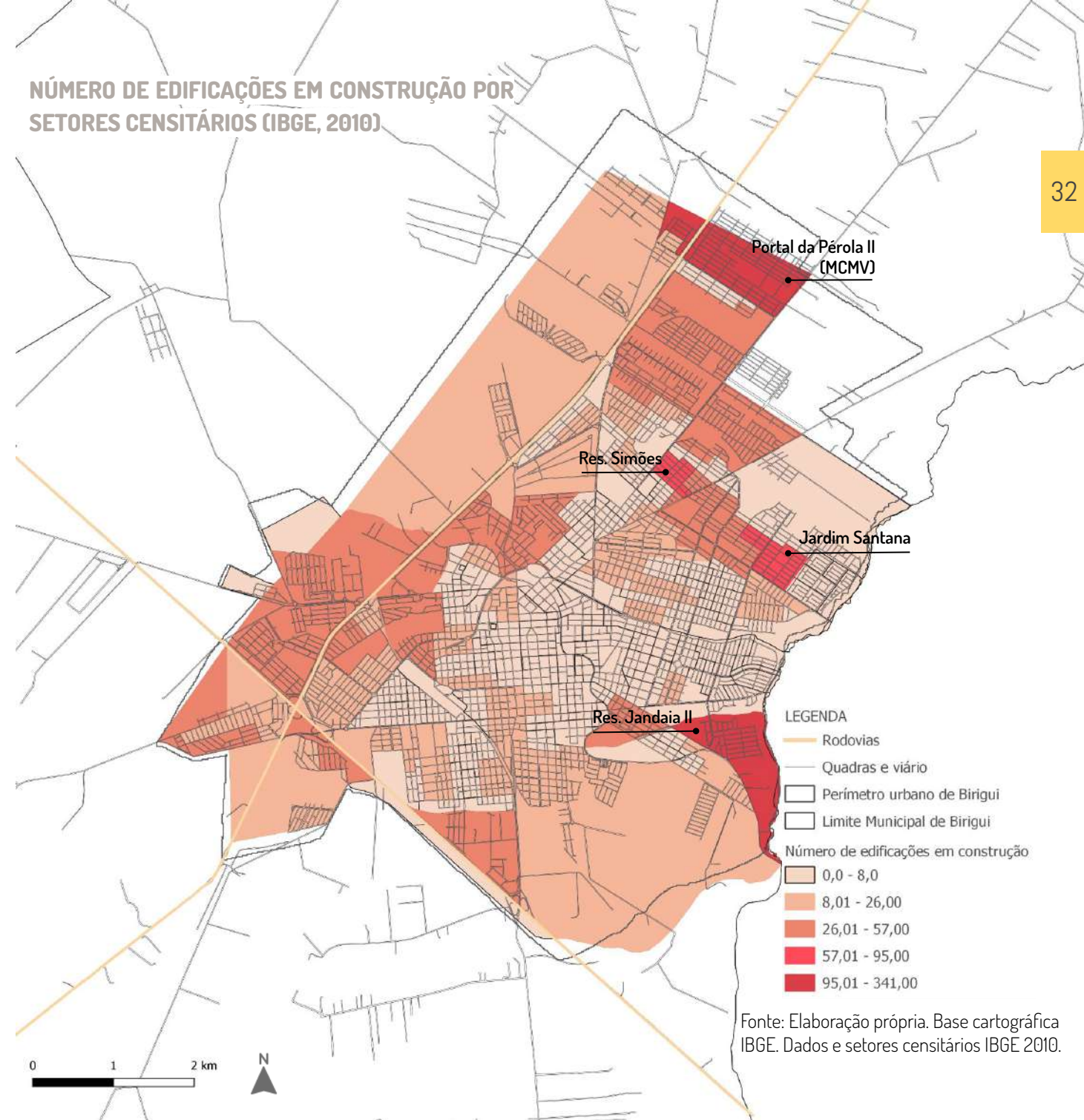
DENSIDADE DEMOGRÁFICA POR SETORES CENSITÁRIOS (IBGE, 2010)

31



NÚMERO DE EDIFICAÇÕES EM CONSTRUÇÃO POR SETORES CENSITÁRIOS (IBGE, 2010)

32



4.7 A ATIVIDADE COMERCIAL E INDUSTRIAL EM BIRIGUI

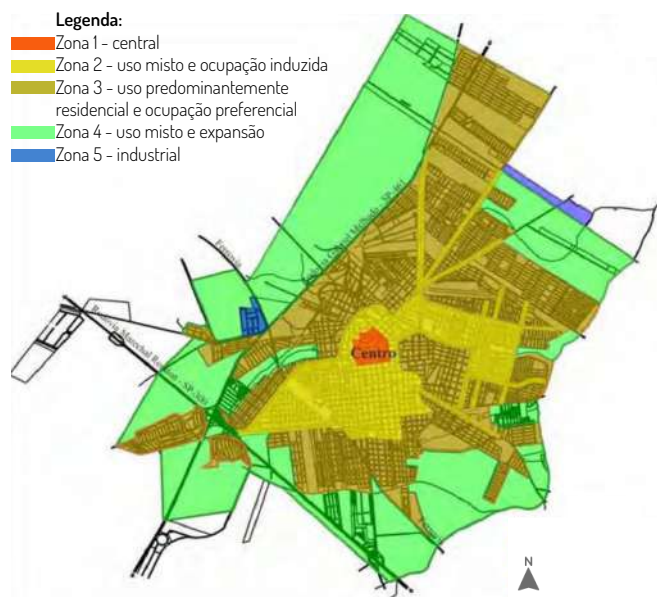
33 A indústria do setor calçadista possui grande relevância para a cidade, especialmente para a paisagem e para a vida cotidiana dos moradores, considerando que há muitas décadas mais da metade do total da população ocupada possui emprego no setor calçadista.

A importância das indústrias pode ser observada na própria dinâmica da cidade, pelo ritmo que o trabalho nas fábricas gera no cotidiano da população e pela presença frequente dos barracões fabris na paisagem. No início da manhã, é comum ver as ruas da cidade com fluxo intenso de bicicletas de trabalhadores a caminho das indústrias. Esta cena costumava se repetir no horário do almoço e no período da tarde, no entanto, com o crescimento da cidade e o conseqüente aumento da distância entre a casa e o local de trabalho, o fluxo de bicicletas se tornou um pouco menor na hora do almoço, visto que muitos trabalhadores não se deslocam mais até suas residências para almoçar. Tal dinâmica tem feito com que cada vez mais os bairros mais distantes do centro se tornem bairros dormitórios.

Muitas estão concentradas na área central e no seu entorno, nas áreas de antigas instalações industriais, ao longo de alguns eixos viários e bairros, além dos galpões localizados ao longo do antigo traçado da ferrovia. Mas, em geral, o que se nota é

uma dispersão das unidades industriais pela cidade.

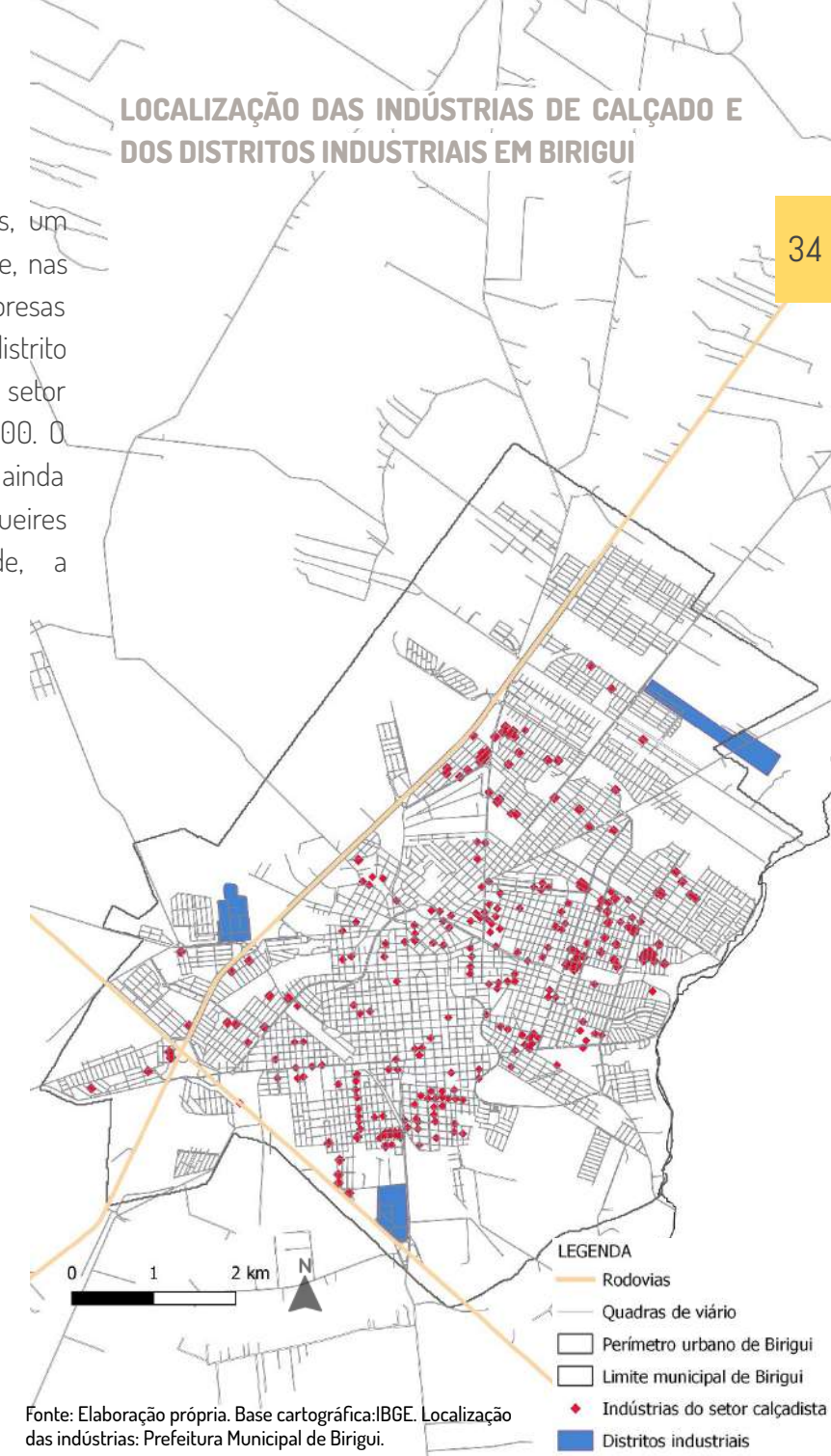
A ausência de um zoneamento específico para a localização da atividade industrial fez com que as fábricas se espalhassem por praticamente todos os bairros da cidade. É possível notar sua presença até mesmo nas áreas de expansão mais recentes. Tais empreendimentos, em sua maioria, são de pequeno porte e iniciaram suas atividades em espaços limitados, que vão se ampliando à medida que a empresa se desenvolve, o que não gera grandes impactos na vizinhança.



Planta de uso do solo urbano. Fonte: Lei Complementar n°26, de 13 de dezembro de 2007.

LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE CALÇADO E DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS EM BIRIGUI

34 Birigui possui três distritos industriais, um implantado em 1985 no setor oeste da cidade, nas margens da Rodovia SP-461, que abriga empresas que não são do setor calçadista, e outro distrito denominado Jorge Issa Junior, localizado no setor sul da cidade, nas margens da Rodovia SP-300. O terceiro trata-se de um distrito previsto que ainda está se consolidando, em uma área de 13 alqueires localizada no setor nordeste da cidade, a aproximadamente 6 km de distância do centro.



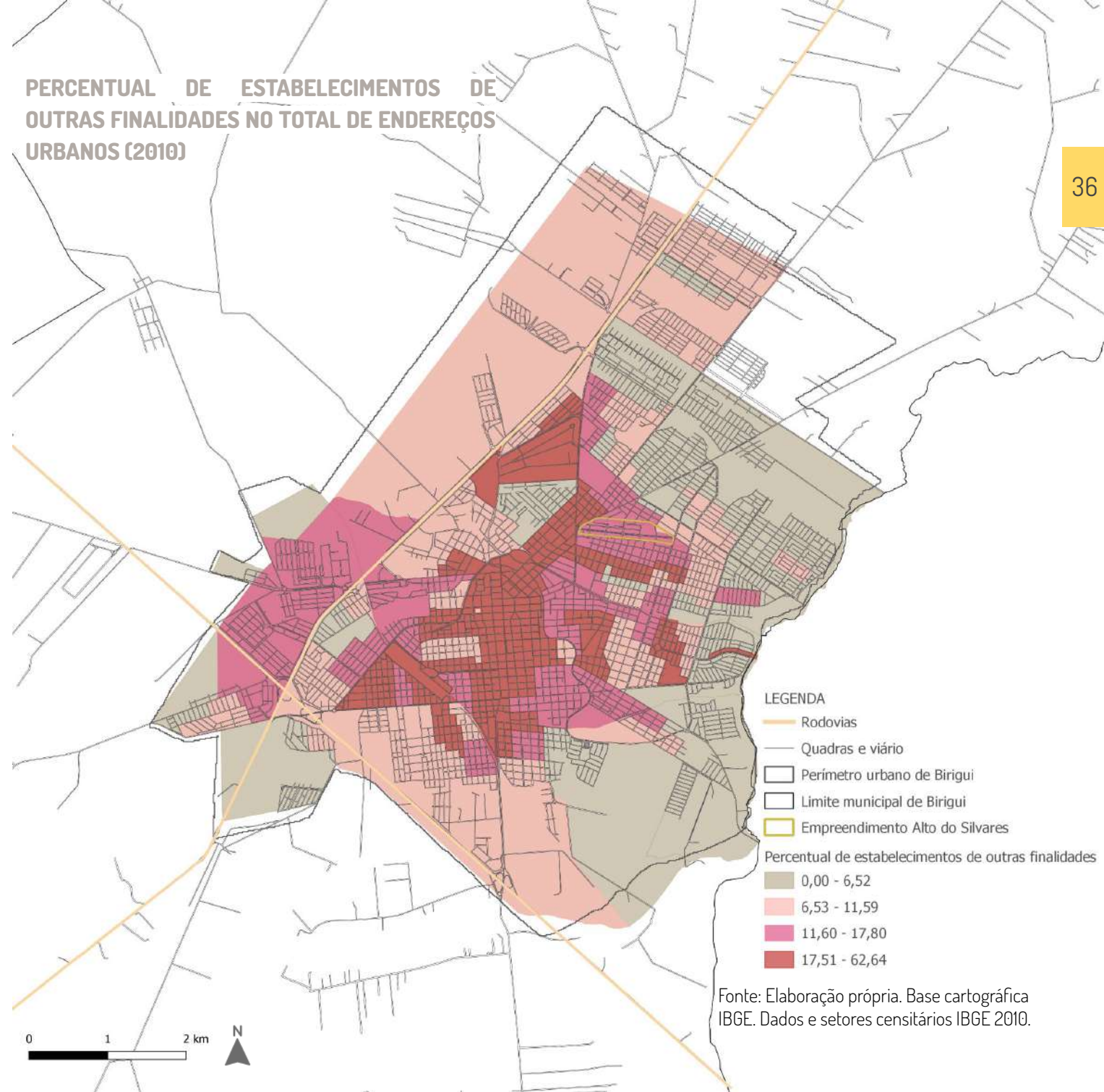
Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica: IBGE. Localização das indústrias: Prefeitura Municipal de Birigui.

Atualmente, comércios, serviços e indústrias concentram-se na área central da cidade, estendendo-se ao seu entorno, principalmente porque as empresas ligadas às indústrias calçadistas estão instaladas nestas imediações, e destacam-se também alguns eixos próximos às rodovias.

Já na área leste da cidade, há uma concentração significativa de comércios e serviços, que embora não constitua um subcentro, é voltada a atender demanda dos bairros do setor leste, densamente povoados e constituídos a partir de conjuntos habitacionais populares.

Atualmente, um novo empreendimento imobiliário, denominado Alto do Silvares, tem visado a criação de um novo centro financeiro, comercial e administrativo, e se encontra em fase de comercialização dos lotes. Trata-se de uma iniciativa de um grupo de empresários do setor imobiliário e calçadista, e localiza-se na área do antigo aeroclube da cidade. Além das áreas residenciais, o loteamento destaca em sua divulgação os lotes comerciais, anunciando a instalação de bancos e do futuro centro administrativo da Prefeitura Municipal.

PERCENTUAL DE ESTABELECIMENTOS DE OUTRAS FINALIDADES NO TOTAL DE ENDEREÇOS URBANOS (2010)

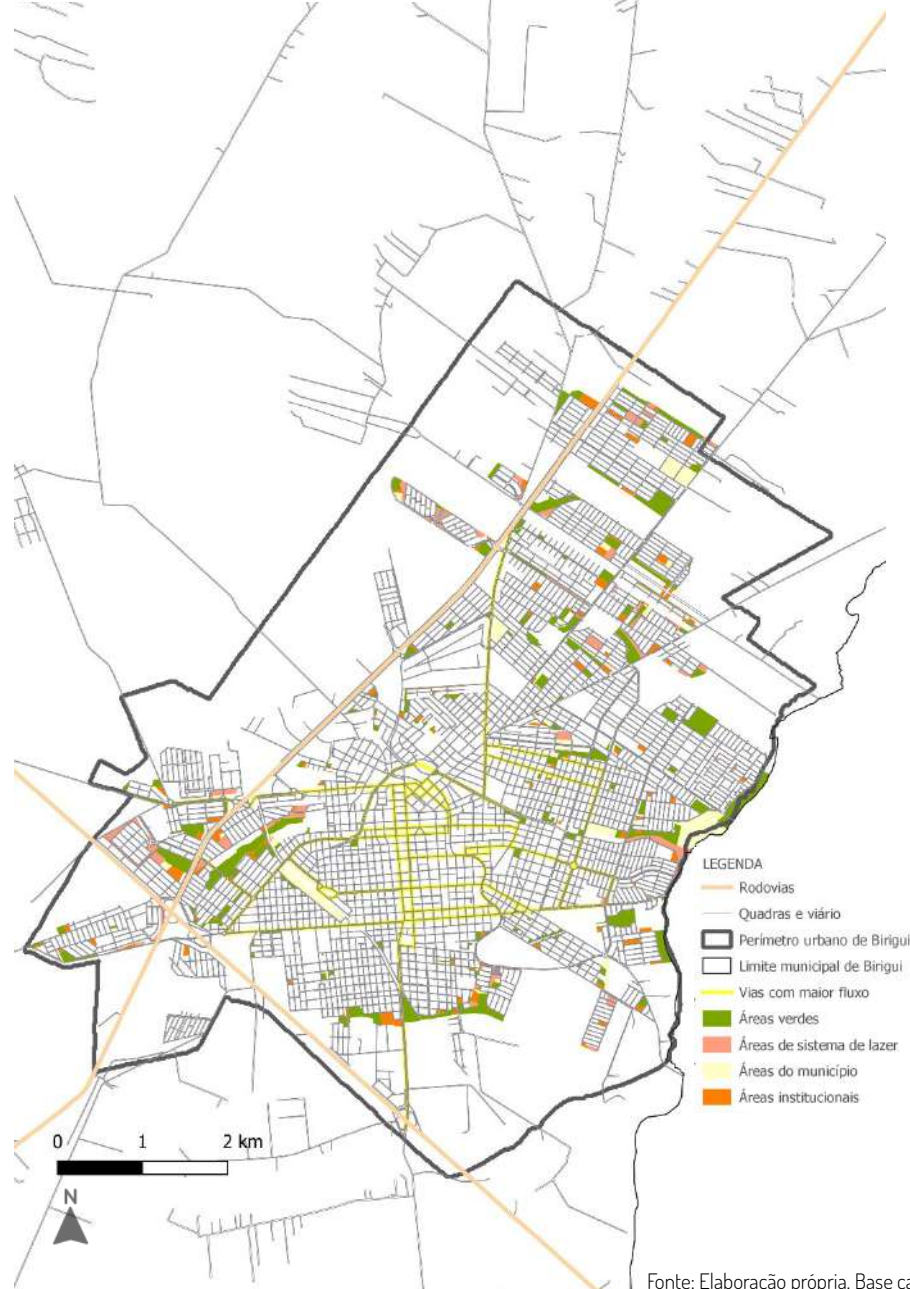


4.8 LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES, PÚBLICAS E INSTITUCIONAIS

O mapa ao lado “Localização das áreas verdes, de sistema de lazer, municipais e institucionais” apresenta a localização destas áreas que foram definidas pelo próprio município, mas que ainda não receberam uma destinação específica. Nota-se que, em geral, estão mais concentradas nas periferias, enquanto o centro se encontra destituído destes espaços de possibilidades, dado o seu maior grau de consolidação. Há uma concentração expressiva destas áreas no setor nordeste da cidade, onde é possível observar uma certa lógica de escolha locacional: são colocadas nas bordas do parcelamento, como “sobras”.

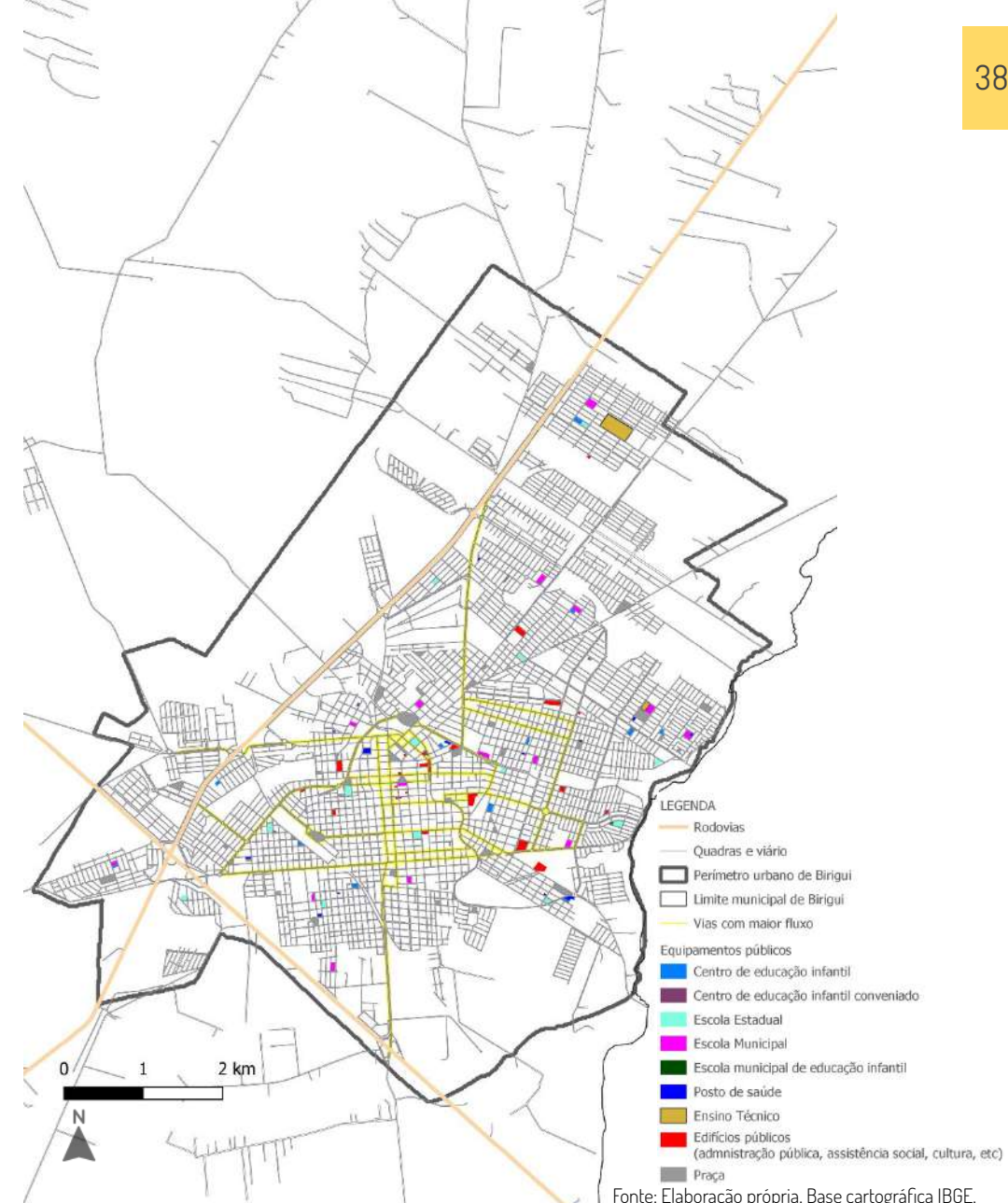
Já a partir do mapa “Localização dos equipamentos públicos e praças” é possível identificar a predominância destes usos na área central. Os prédios públicos incluem funções de administração pública, assistência social e alguns edifícios culturais, os quais não constituem uma quantidade expressiva no município, como a Biblioteca Municipal. O mapa permite visualizar as ausências das periferias e sua conformação como lugares que se expandem territorialmente mais depressa que o atendimento às necessidades básicas da população.

LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES, DE SISTEMA DE LAZER, MUNICIPAIS E INSTITUCIONAIS



Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica IBGE. Delimitação das áreas: Prefeitura de Birigui, 2017.

LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E PRAÇAS



Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica IBGE. Delimitação das áreas: Prefeitura de Birigui, 2017.

4.9 RIOS URBANOS E ENCHENTES

O perímetro urbano de Birigui compreende 5 córregos: Córrego Birguizinho, Córrego Matadouro, Córrego do Veadinho, Córrego Moimaz e Córrego da Estiva. O córrego que possui sua APP mais ocupada por construções é o córrego Birguizinho, o qual teve grande parte do seu curso canalizado para construção de uma importante avenida. É justamente onde foram consolidadas as primeiras áreas do município e onde ocorrem os principais pontos de enchentes na cidade.



Parque do povo em 1962



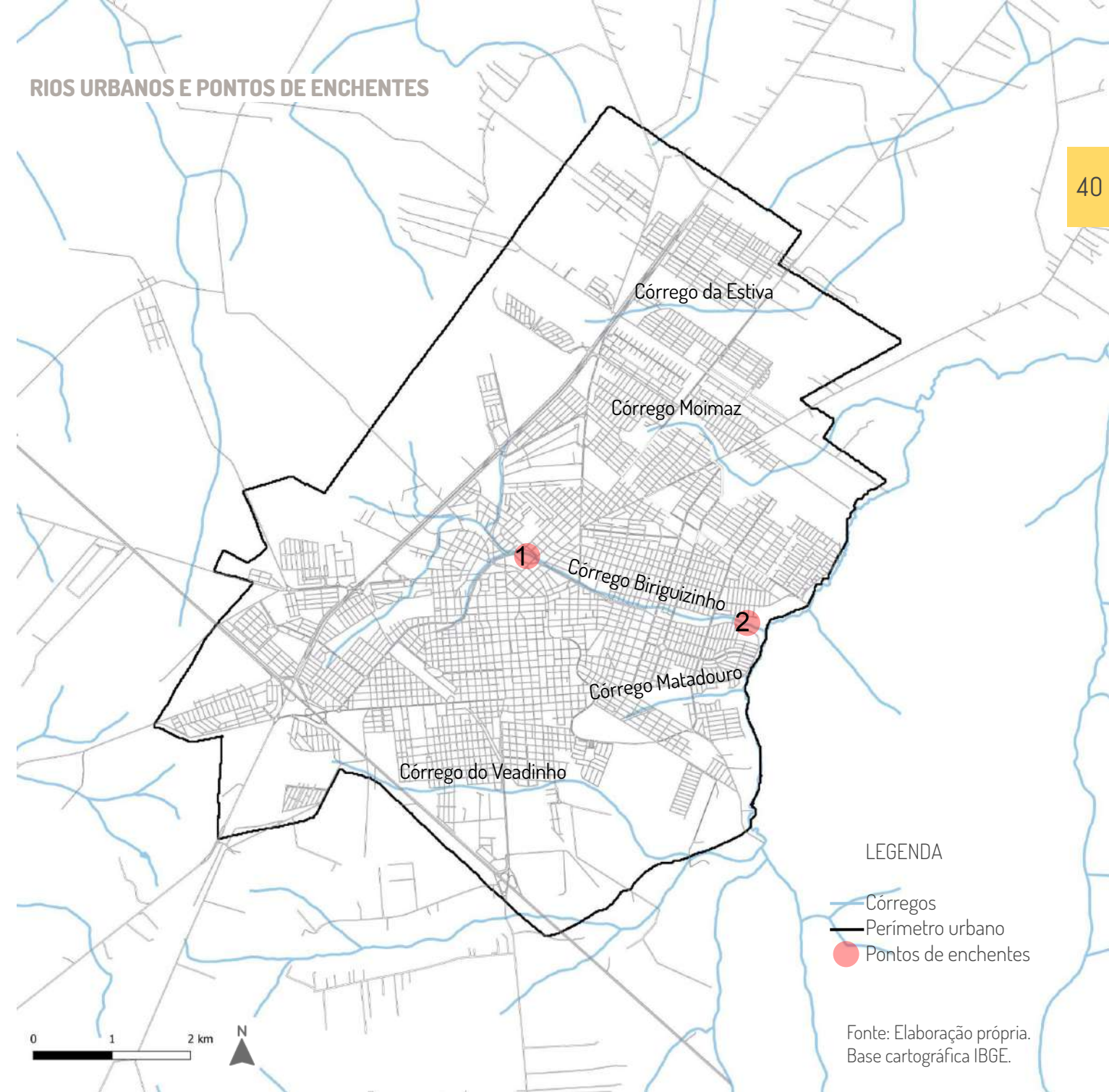
Parque do povo em 2007



Parque do povo em 2017

Imagens históricas do ponto de enchentes 1. Parque do Povo.
Fonte: Acervo Prefeitura de Birigui.

RIOS URBANOS E PONTOS DE ENCHENTES



LEGENDA

- Córregos
- Perímetro urbano
- Pontos de enchentes

Fonte: Elaboração própria.
Base cartográfica IBGE.

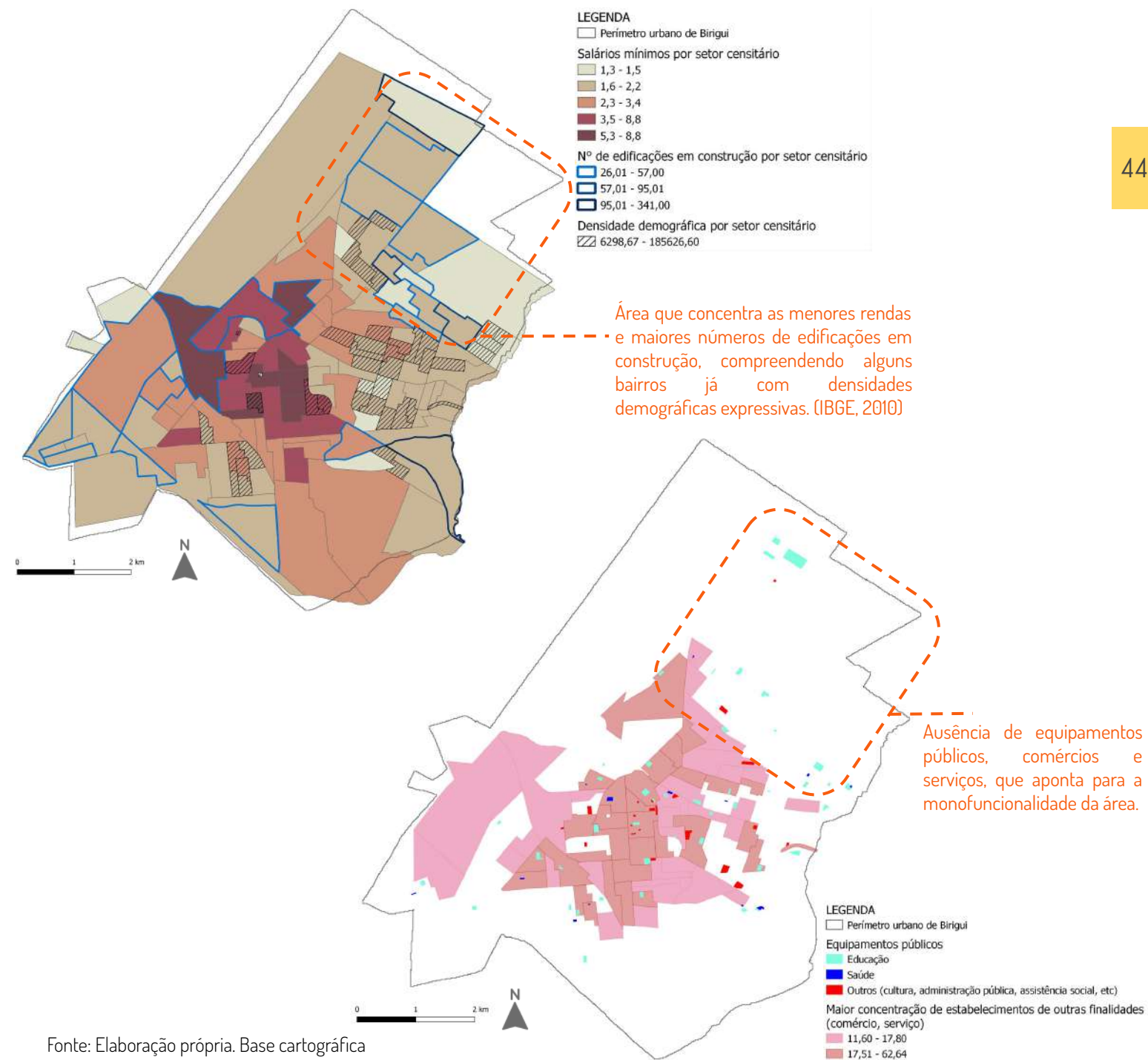
5. VETOR NORDESTE: LEITURA E PROPOSTA



5.1 ESCOLHA DE UM VETOR DE EXPANSÃO

Após a leitura do território do município de Birigui, algumas questões referentes à expansão do tecido urbano ficaram latentes e vão de encontro ao problema e questões tratados inicialmente. As periferias urbanas predominantemente residenciais e destituídas de qualidade urbanística são identificadas na cidade. Bairros de baixa renda foram sendo implantados em condições ainda precárias de infraestrutura urbana e se consolidaram sem as devidas instalações de serviços públicos. Nota-se uma demanda por locais de saúde, cultura, lazer, esporte e educação, que são inexistentes, insuficientes ou desqualificados para a demanda da população.

As cartografias ao lado destacam o vetor nordeste do município como a área escolhida para uma primeira aproximação. Concentra as menores rendas do município em uma área desprovida de equipamentos públicos, comércios e serviços, compreendendo loteamentos populares ainda pouco adensados e outros já consolidados, mas que em 2010 apresentavam um expressivo número de edificações sendo construídas (IBGE, 2010), adensamento que ocorreu sem a devida qualificação do habitat urbano. Além de alguns condomínios fechados e dois conjuntos habitacionais.



Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica IBGE. Dados e setores censitários IBGE 2010.

5.2 LEITURA DO VETOR NORDESTE

Foi realizada uma leitura mais aproximada dos bairros compreendidos, a fim de caracterizar este vetor da cidade.

As áreas denominadas como “área I” e “área II” (mapa na página 47) possuem características semelhantes, ambas são áreas de expansão mais recente, com bairros que surgiram principalmente a partir de 2000, predominantemente residenciais, constituídos por uma variação de loteamentos populares, condomínios fechados e um conjunto habitacional na área I, que se caracterizam como bairros-dormitórios. Ambas áreas possuem bairros em adensamento e expansão, que conformam uma ocupação menos definida do território, apresentando rupturas no tecido pela presença de grandes glebas ou parcelamentos vazios. Estima-se que, somando as duas áreas, há uma população de cerca de 11.000 pessoas; neste contexto, existem 5 equipamentos públicos em funcionamento e uma porção significativa de áreas públicas e verdes sem um uso atribuído. Destaca-se na área I sua proximidade com a rodovia, fator que atraiu a implantação de condomínios fechados, além da implantação do Instituto Federal de Birigui, que atualmente já atrai deslocamentos diários da própria cidade e de cidades vizinhas. O campus, que está inserido em um contexto urbano ainda bastante incipiente e monofuncional, tem um projeto de ampliação da quantidade de cursos oferecidos, o

que potencializa seu papel como um equipamento atrator, capaz de impulsionar a constituição de uma outra urbanidade no seu entorno.

Na área II, apesar de também ser predominantemente residencial, destaca-se uma grande concentração de indústrias, como previsto na lei municipal de uso do solo urbano de 2007, as quais também atraem deslocamentos diários em função dos empregos oferecidos.

Já a área III possui bairros mais consolidados, que surgiram a partir de 1990, com cerca de 15.000 habitantes. Existe uma dinâmica mais evidente de vizinhança entre os bairros e a presença de pequenos comércios que se constituíram em garagens. Os equipamentos existentes são de uma escola local, que supre uma demanda demográfica: escolas, creches, assistência social. Na delimitação da área III foi compreendido também um conjunto de grandes quadras que estão vazias e sem destinação de uso, conformando um fragmento significativo no tecido entre esta e a área IV.

Dada a quantidade de habitantes em ambas as áreas e a monofuncionalidade que elas apresentam, é notável que existe uma demanda por outros usos, (comércios, serviços, equipamentos públicos, lazer). O centro da cidade está a cerca de 6km da área I.

A área IV trata-se do empreendimento Alto

do Silvaes, que está se consolidando como um novo centro financeiro e administrativo, em fase de comercialização dos lotes. Pressupõe-se que a consolidação dessa área atenda algumas dessas demandas locais que antes só eram atendidas no centro da cidade.



Área I. Rua em que está localizado o Instituto Federal de Birigui. Fonte: Google earth, 2023.



Área II. Rua com concentração de indústrias. Fonte: Google Earth, 2023.



Área III. Quadras vazias.. Fonte: Google earth, 2023.



Área IV. Avenida principal. Concentração de lotes à venda. Fonte: Google Earth, 2023.



ÁREA I

Constituída por 5 bairros e um condomínio fechado, que datam de 1990, 2000 e 2010.

População média de 8.000 pessoas.

6 equipamentos: 1 Instituto Federal, 1 creche, 1 Escola Estadual, 1 Escola Municipal, 1 CRAS, 1 Centro Comunitário (não está em funcionamento).

Área próxima à rodovia, predominantemente residencial, que está em adensamento e expansão. Possui grandes vazios não ocupados.

ÁREA II

Constituída por 4 bairros e um condomínio fechado, que datam de 2000 e 2010.

População média de 3.000 pessoas.

Sem equipamentos públicos.

Área em adensamento, predominantemente residencial, mas com significativa presença de indústrias.

ÁREA III

Constituída por 7 bairros e 1 Conj. Habitacional, que datam de 1990, 2000 e 2010.

População média de 15.000 pessoas.

10 equipamentos: 1 UBS, 2 Creches, 3 Escolas Municipais, 3 Assist. Social, 1 ETEC.

Área consolidada, predominantemente residencial. Possui grandes áreas não ocupadas no interior dos bairros.

ÁREA IV

Empreendimento Alto do Silvares (2016).
Novo centro financeiro e administrativo.
Bancos, Poupatempo, Câmara municipal.

■ Equipamentos públicos, praças e quadras esportivas existentes

■ Concentração de indústrias

■ Área I
■ Área II
■ Área III
■ Área IV

Fonte: elaboração própria. Base cartográfica Google earth, 2023. Dados Prefeitura de Birigui, 2018.



■ Áreas públicas sem uso

■ Áreas verdes e de sistema de lazer sem uso

■ Área II
■ Área III
■ Área IV

Fonte: elaboração própria. Base cartográfica Google earth, 2023. Dados Prefeitura de Birigui, 2018.



5.3 PROPOSTA: UMA CIDADE POLICÊNTRICA. DIRETRIZES PARA O VETOR NORDESTE

51 Analisando o vetor nordeste, chega-se à conclusão de que trata-se de um vetor de expansão da cidade, o qual já atrai alguns deslocamentos por possuir usos atratores, além de concentrar muitas demandas dos bairros já consolidados. Nota-se a potencialidade de que a área possa consolidar sua expansão e adensamento a partir de diretrizes que qualifiquem uma centralidade. Nesse sentido, o trabalho parte de uma hipótese de cidade policêntrica, e a proposta é qualificar esse novo vetor de expansão a partir de uma nova centralidade, que seja formada por duas faixas escalares: uma regional e uma local, que atuem conjuntamente.

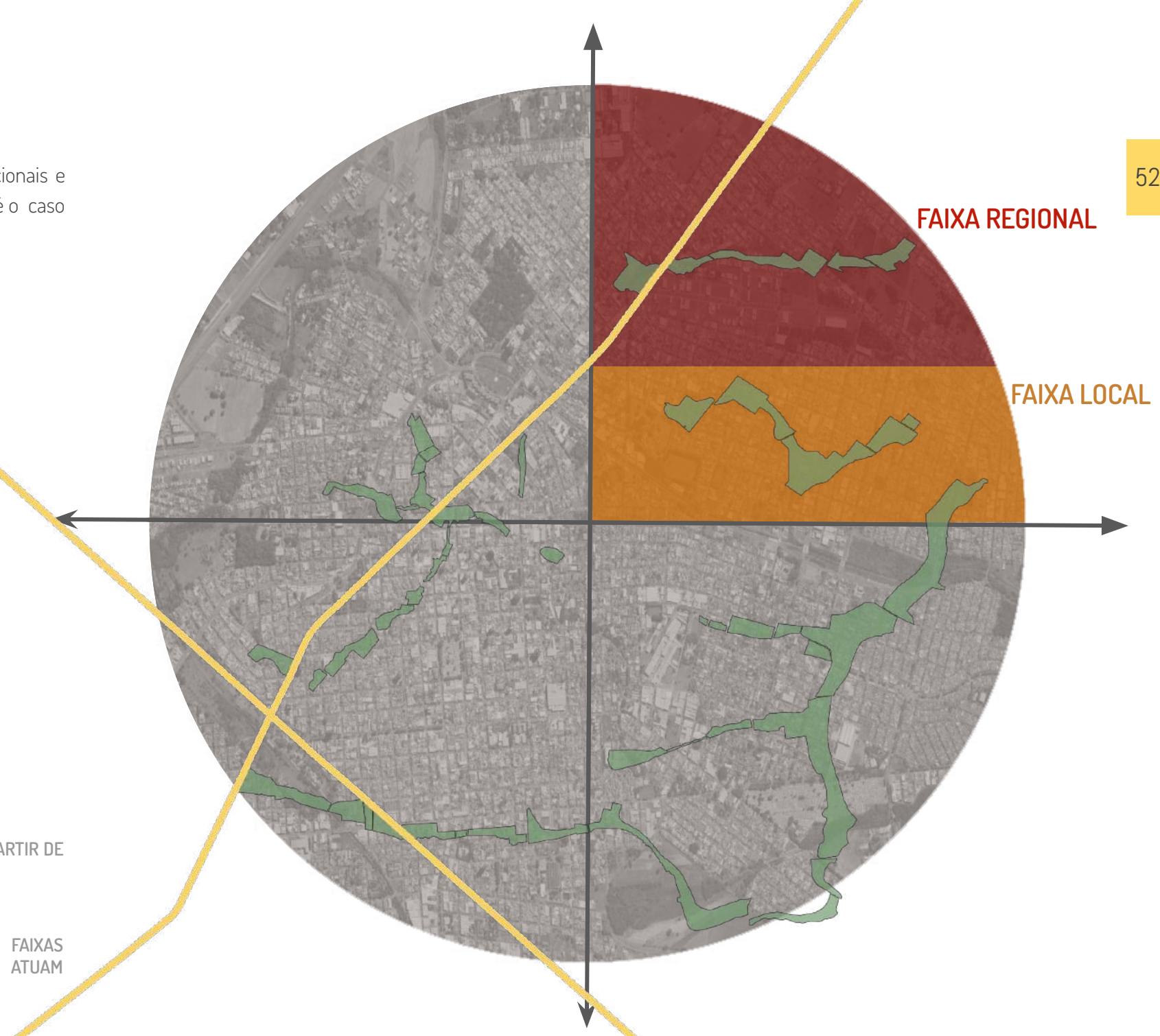
A ideia de consolidar uma centralidade parte de uma hipótese de cidade policêntrica, em que mais de um centro ou a emergência de vários subcentros passam a organizar a vida cotidiana. A autora Sposito afirma que é notória a superação das estruturas monocêntricas, entendidas como aquelas em que todo o arranjo espacial e as práticas sociais se orientam pela presença de um único centro principal. Tal superação não ocorre apenas porque as cidades crescem em tamanho demográfico e extensão, dificultando os deslocamentos cotidianos, mas também apontam para novas formas de produção do espaço urbano, nas quais os bairros que concentram baixas rendas nunca são

privilegiados e permanecem monofuncionais e distante das atividades cotidianas, como é o caso da área estudada.

HIPÓTESE DE CIDADE CIDADE POLICÊNTRICA

PROPOSTA
QUALIFICAR UM NOVO VETOR DE EXPANSÃO, A PARTIR DE UMA NOVA CENTRALIDADE

PARTIDO
NOVA CENTRALIDADE FORMADA POR DUAS FAIXAS ESCALARES: **REGIONAL** E **LOCAL**, QUE ATUAM CONJUNTAMENTE



5.4 DESTINOS, ESTARES E PERCURSOS

A proposta de divisão da centralidade em duas faixas escalares se deve às diferentes características notadas nos bairros correspondentes. A faixa regional compreende o Instituto Federal e os bairros próximos à rodovia, além das indústrias e dos bairros residenciais do entorno, cuja dinâmica se dará em função dos deslocamentos que atraem. Já a faixa local compreende os bairros com dinâmicas e demandas mais locais, e o novo centro financeiro e administrativo, que além de atender aos bairros dessa nova centralidade funcionará também como um polo importante para o restante do município.

As faixas escalares devem atuar conjuntamente e para isso é criado um sistema que congrega destinos, estares e percursos. Os destinos tratam-se dos equipamentos públicos, considerando tanto os que já existem na área quanto os terrenos públicos que se encontram sem uso. Já os estares compreendem praças, parques e campos existentes, áreas verdes e de sistema de lazer definidas pela prefeitura, mas atualmente sem qualificação para uso, e as próprias APPs, compreendidas como potenciais parques lineares. Cada destino e cada estar, quando consolidado, deve ser condizente com a dinâmica da faixa a que pertence.

Cabe destacar que a lei de uso do solo urbano, Lei Complementar nº26, de 2006, já citada anteriormente, define as zonas que compreendem esses bairros como zonas de uso misto, logo não é

conflitante com a proposta. Ademais, as indústrias estão sendo implantadas em uma faixa destinada ao uso industrial.

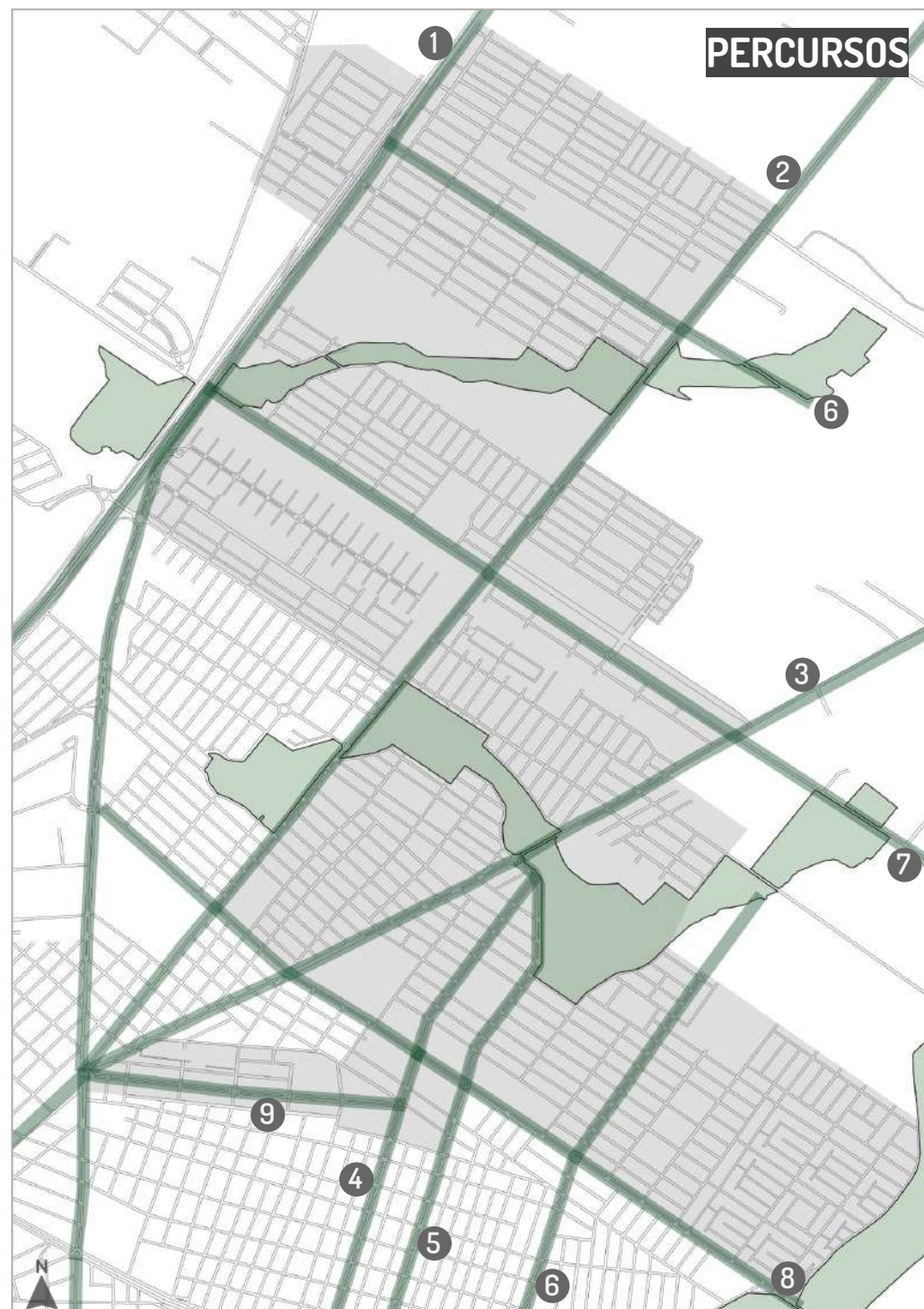
No caso dos percursos, foram destacadas as vias arteriais e algumas coletoras importantes para que fossem constituídas como eixos verde-azul de conexão entre os bairros. As vias arteriais são avenidas que atravessam a cidade toda, algumas são também as principais vias de conexão entre as faixas escalares e outras culminam na APP. A largura das calhas varia de acordo com o trecho da cidade, mas em geral nesta área nordeste possuem calhas de até 26 metros, o que permite um redesenho viário priorizando um robusto eixo verde-azul. É possível, inclusive, que esses eixos se estendam pela cidade toda, se adaptando ao entorno.

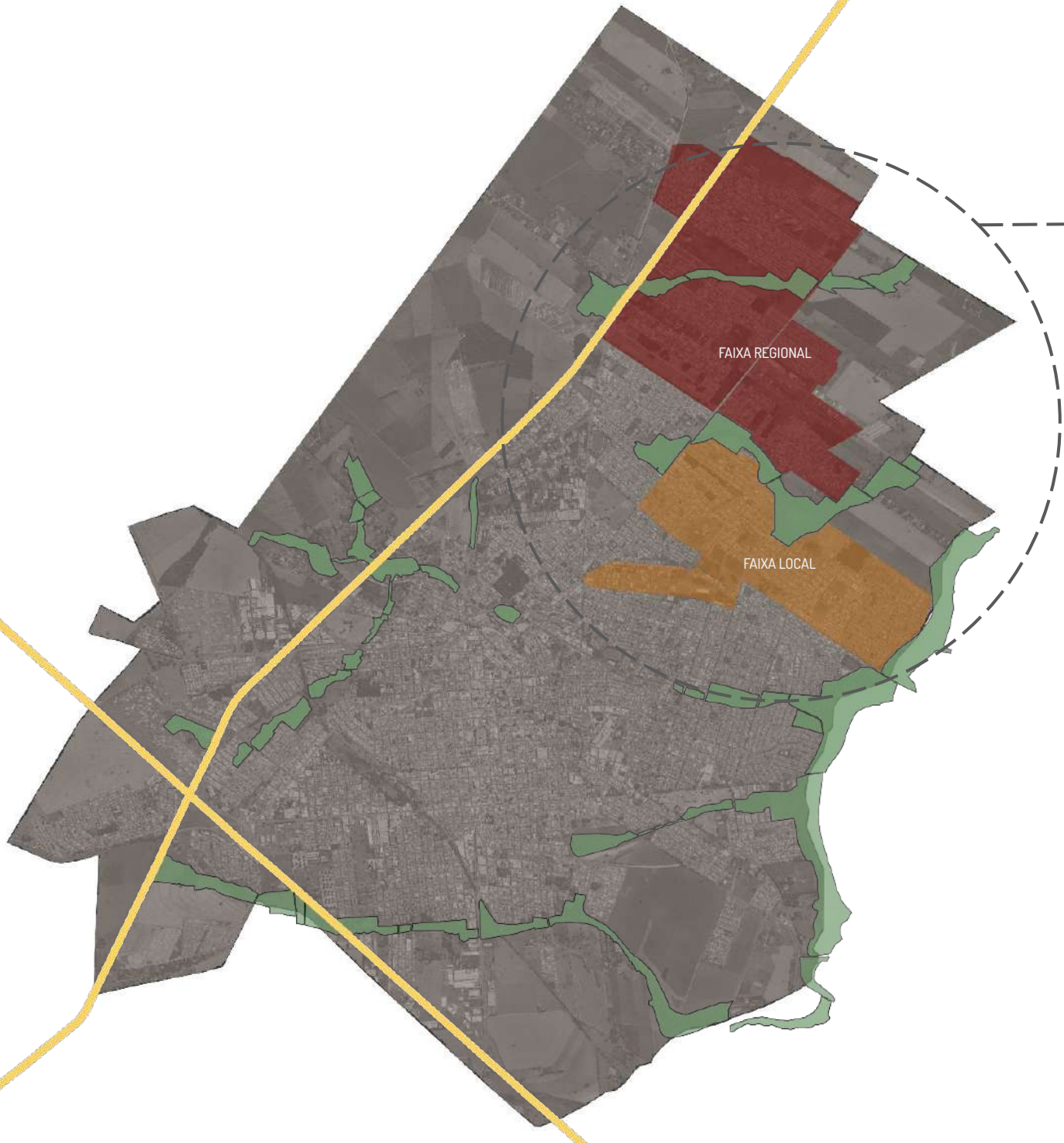
Ademais, são destacadas quatro vias coletoras, as quais conectam elementos importantes de cada uma das faixas escalares. O eixo “6” conecta o Instituto Federal; o eixo “7” (ver página 57) é a via com a maior concentração de indústrias; o eixo “8” é uma importante avenida de conexão para os bairros da faixa local; e o eixo “9” é a avenida que faz interface com os lotes do novo centro financeiro.

Todas as vias coletoras se conectam com as arteriais em algum ponto, e as arteriais conectam as APPs dos córregos.



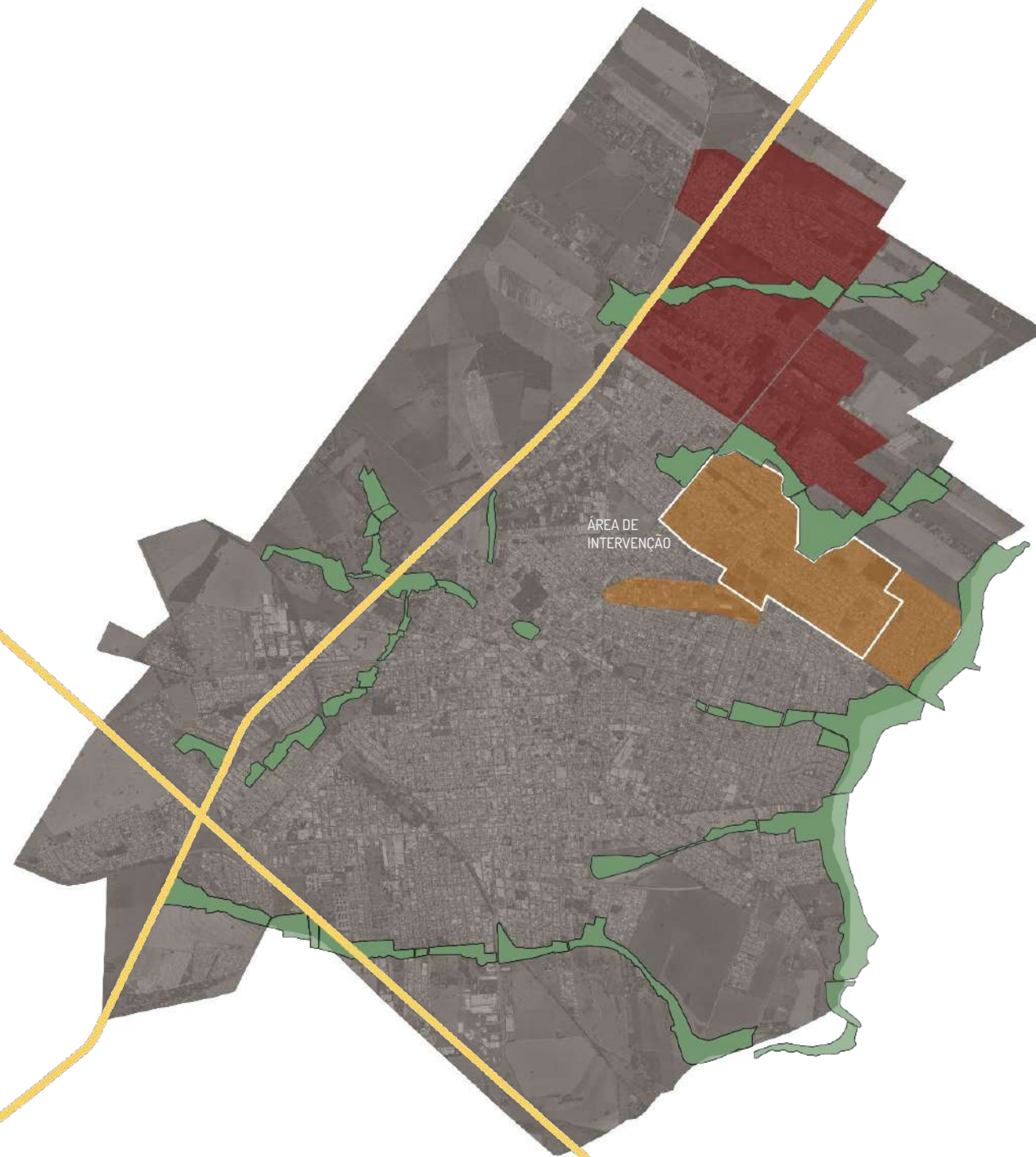






6. BAIRROS: LEITURA E PROPOSTA





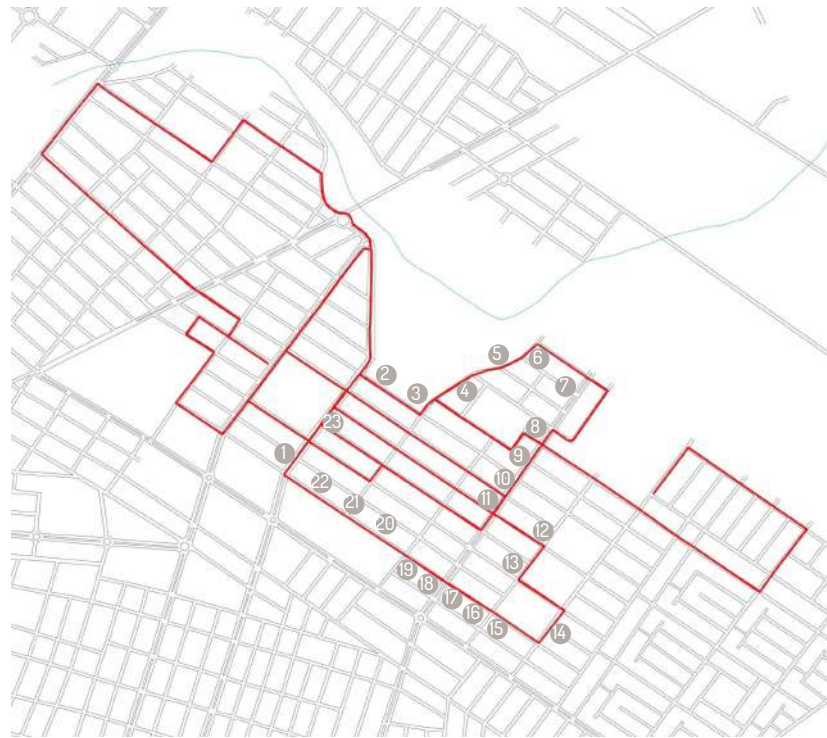
6.1 ESCOLHA DOS BAIRROS

Após traçar diretrizes para o vetor nordeste, nesta etapa de desenvolvimento do trabalho foi feito um recorte, para que fosse realizada uma nova leitura, agora na escala do bairro. A área delimitada compreende um conjunto de 5 bairros, de acordo com a delimitação da prefeitura, que estão inseridos na faixa local. Estes se consolidaram destituídos de qualidade urbana e apresentam as questões que a princípio motivaram o trabalho, como a monofuncionalidade, concentração de rendas baixas e paisagem monótona e homogênea.

O objetivo para esta etapa foi trabalhar com os destinos, estares e percursos, a partir das áreas potenciais que foram mapeadas. Para compreender melhor a dinâmica da área, assim como suas ausências e potenciais, foi realizado um levantamento de campo.



Sequência de imagens históricas
Fonte: Google earth.



1- uso de bicicletas



2- uso de bicicletas



3- comércio



4- apropriação da rua ao lado da APP



5- apropriação da APP



6- interface bairro e APP



7- vista do Parque



8- apropriação do canteiro central



9- avenida



10- balanço improvisado



11- crianças brincando



12- quadra de esportes em uso



13- uso de bicicletas



14- praça sem uso



15- uso de bicicleta



16- crianças brincando + uso de bicicleta



17- crianças brincando + uso de bicicleta



18- comércio



19- bicicletário na fábrica



20- uso de bicicletas



21- comércio

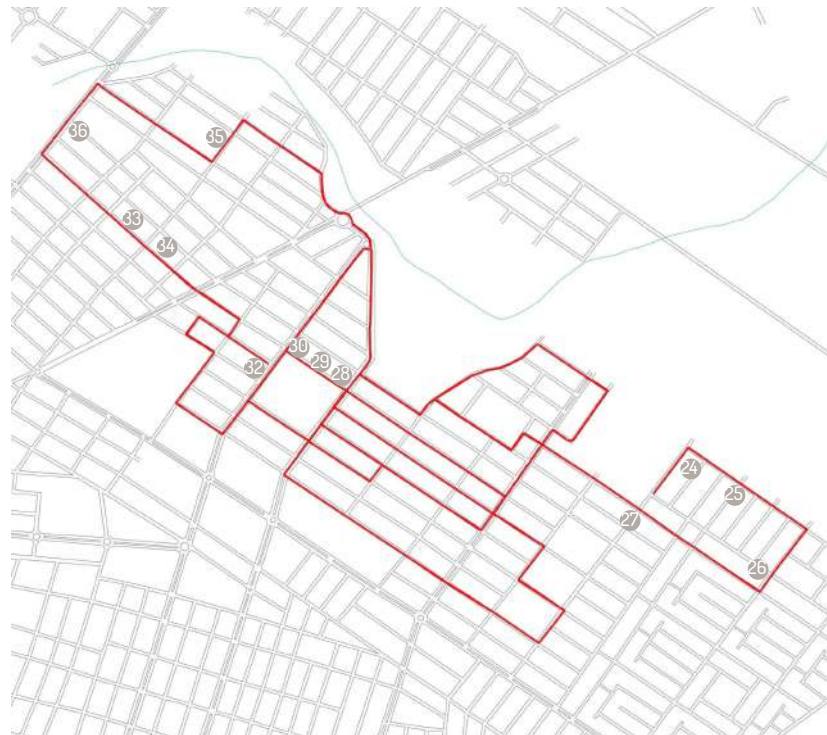


22- lotes vazios



23- crianças brincando

6.2 LEVANTAMENTO DE CAMPO



24- vista do Parque



25- limite



26- praça



27- ausência de drenagem



28- ausência de drenagem



29- edificações sem uso



30- creche



31- APAC



32- pomar



33- horta



34- praça



35- rua da escola



36- área verde

LEVANTAMENTO DE CAMPO

A dinâmica do bairro foi observada em dois dias diferentes: um sábado e um domingo, ambos no período da tarde, dias e horários em que a maior parte dos moradores estaria no bairro, já que o intuito era também conversar com algumas pessoas. Nestes dias, foi possível notar as ruas sendo utilizadas como extensão das moradias, há registros de pessoas sentadas no próprio leito carroçável, nas proximidades da APP do córrego, buscando as sombras das árvores, além de algumas apropriações de canteiros centrais e das bordas da APP, com mesas, bancos, churrasqueiras, balanços improvisados. Essas são cenas que ressaltam a ausência de espaços de permanência qualificados e uma demanda por eles.

Foi notável ao percorrer os bairros a grande quantidade de crianças ocupando as ruas, andando sozinhas ou em grupo, a pé ou de bicicleta, jogando futebol, dentre outras brincadeiras. A mobilidade por bicicleta também foi vista frequentemente, desde idosos até crianças, o relevo plano propicia o transporte ativo.

Em geral, a área não apresenta uma concentração de atividade comercial, mas existem alguns pequenos comércios de garagem, que concentram pessoas nas calçadas.

Durante o percurso, foi possível conversar com 5 moradores de idade entre 38 e 76 anos, com o intuito de obter mais informações sobre três

questões principais: relação de dependência com o centro da cidade e locomoção até lá; local de trabalho e locomoção até lá; e quais os principais problemas do bairro, identificados pelo morador.

Em todas as conversas foi ressaltada a dependência do centro da cidade para atender às necessidades de comércios e serviços, nem sempre com uma locomoção muito fácil. Alguns relataram ir de bicicleta ou de carro, já outros, principalmente os mais idosos, dependem de uma carona. Em nenhum caso o transporte público foi citado.

Em relação aos problemas do bairro, foram identificados pontos de insegurança, tanto no trânsito, principalmente nos cruzamentos das avenidas, onde ocorrem acidentes com certa frequência, quanto nas próprias ruas.

“andar na rua à noite é complicado, melhor ficar em casa mesmo, né” Jorge, 47 anos

“é, tem nada pra fazer aqui... tô sempre em casa com a minha esposa” Miguel, 61 anos

“eu, pra ir no centro, vou de bicicleta mesmo, é cansativo, mas precisa resolver as coisas e só tem lá pra ir” Ricardo, 57 anos

Sobre o local de trabalho, dentre as 5 pessoas entrevistadas, 3 delas trabalham e precisam percorrer longas distâncias. Devido à distância, elas afirmaram não retornar no horário do almoço, somente ao final do expediente. Uma das pessoas até mesmo ressaltou a importância do Instituto de Promoção e Inclusão Social existente no bairro, uma instituição municipal que atende 170 crianças, fornecendo atividades recreativas, pedagógicas, esportivas, além de duas refeições diárias e banho. Crianças e adolescentes entre 6 e 13 anos de idade permanecem no Instituto de segunda a sexta, no período oposto ao que estudam. Como muitos pais não retornam para casa antes do fim do dia, a Instituição é importante para auxiliar as crianças no período em que não estão na escola.

Por fim, outro ponto a ser destacado é a ausência de drenagem. No primeiro dia em que o levantamento foi feito estava chovendo, assim foi possível notar áreas de alagamentos, principalmente nos cruzamentos das vias.



Fachada do Instituto.
Fonte: da autora.



Quadra do Instituto.
Fonte: da autora.

VAZIOS



INSEGURANÇA

AUSÊNCIA DE ESPAÇOS DE ESTAR



MONOFUNCIONALIDADE



PRESENÇA DE CRIANÇAS



USO DE BICICLETAS



AUSÊNCIA DE DRENAGEM



6.2.1

CONCLUSÕES

A partir do levantamento de campo e das conversas com os moradores, confirmou-se a necessidade e a potencialidade de se consolidar ali uma centralidade, capaz de suprir as demandas locais. A ausência de uma urbanidade também fica latente e com isso, o desejo de se pensar um bairro para as pessoas. Assim, o próximo passo do trabalho foi a elaboração de um Plano de Bairro.

A quantidade expressiva de crianças circulando pelos bairros destacou esse público como usuários importantes do local e, por isso, a aproximação com as crianças foi mais uma forma de contato com a sociedade. Decidiu-se então, antes do início do desenvolvimento do Plano de Bairro, realizar uma oficina voltada ao público infantil, a qual, inclusive, orientou algumas propostas do plano.

6.3 OFICINA: LEITURA DOS BAIRROS A PARTIR DO OLHAR DAS CRIANÇAS

O intuito da oficina foi obter uma leitura sensível do bairro a partir do olhar de quem vive lá e, neste caso, com um público alvo que se mostrou muito presente: as crianças.

A oficina aconteceu no Instituto de Promoção e Inclusão Social, com 10 crianças de 8 a 13 anos, que moram nos bairros de estudo. A partir de uma conversa inicial com uma das assistentes sociais foi possível compreender a situação de vulnerabilidade das crianças ali acolhidas, que em sua maioria dependem das refeições oferecidas pelo Instituto e das cestas básicas que são distribuídas para as famílias. Foi comentado também sobre a extensa lista de espera de famílias que procuram uma vaga no Instituto.

A dinâmica da oficina se iniciou com o contato das crianças com um mapa impresso que apresentava o bairro em que elas moram e seu entorno. Foi pedido para que marcassem no mapa suas casas e as escolas que frequentam e, em seguida, para que desenhassem o trajeto que fazem de um local até o outro. Enquanto isso, as crianças relatavam o meio de locomoção utilizado para fazer o trajeto e também as sensações ao percorrê-lo. Dentre as 10 crianças, 9 delas afirmaram ir a pé ou de bicicleta para a escola e consideravam o percursos desconfortável e inseguro.



Diagrama dos resultados obtidos na primeira etapa da oficina.

● casa ● escolas — percurso da casa até a escola

Depois, foram distribuídos 4 adesivos coloridos e a cada cor foi atribuída uma pergunta. O lugar que escolheram para colocá-los representa a resposta para a pergunta. Além dos adesivos, receberam também *post its* para escreverem comentários a respeito da escolha. As cores representavam:

LUGARES QUE MAIS GOSTAM DE IR

Destacam-se: praças, quadras de esportes, alguns terrenos vazios para soltar pipa, um pomar e o próprio Instituto em que a oficina estava sendo realizada

LUGARES PERIGOSOS

Destacam-se: avenida que cruza os bairros e dá acesso à Escola Estadual e alguns cruzamentos em outras avenidas. A APP e o “Parque dos Dinossauros” também foram destacados.

SAUDADES

Destacam-se: ponte que existia sobre o córrego e “Parque dos Dinossauros”.

DESEJOS

Espaços destacados como os que as crianças mais gostam de ir, também receberam desejos de que fossem mais qualificados. Destaca-se também a quantidade de desejos na área da APP: parque de diversões, parque aquático, uma ponte, etc.



Diagrama dos resultados obtidos na segunda etapa da oficina.

6.4 PLANO DE BAIRRO



O Plano de Bairro tem como objetivo consolidar uma vizinhança completa, privilegiando a multifuncionalidade, a segurança e a caminhabilidade dos bairros. Suas diretrizes abrangem destinos, estares e percursos.

6.4.1 DIRETRIZES GERAIS

EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS *destinos*

MULTIFUNCIONALIDADE E SEGURANÇA:

- Proposição de um zoneamento urbano que incentive a pluralidade cultural, social e econômica do bairro, além de proporcionar espaços seguros que funcionem no contraturno;

CAMINHABILIDADE:

- Equipamentos e serviços que possam ser acessados cotidianamente em distâncias confortáveis;

PARQUES, PRAÇAS E ESPAÇOS LIVRES *estares*

MULTIFUNCIONALIDADE

- Espaços públicos qualificados para o lazer, esporte e cultura, que tenham proximidade com outros usos.

CAMINHABILIDADE:

- Proposição de estares em intervalos frequentes, nas quadras e nos percursos estabelecidos;

RUAS *percursos*

- A rua como primeiro espaço público;

MULTIFUNCIONALIDADE E SEGURANÇA:

- Vários usos podem ser acessados a partir de um único deslocamento;

CAMINHABILIDADE:

- Privilegiar a mobilidade ativa, percursos confortáveis, lúdicos e acessíveis a espaços públicos;

- Estabelecer rotas prioritárias que interliguem as atividades diárias das crianças;

- Locais para descanso e brincadeiras em intervalos regulares ao longo da rota (ex.: prolongamentos da calçada ou adequações em áreas públicas).

INFRAESTRUTURA VERDE-AZUL

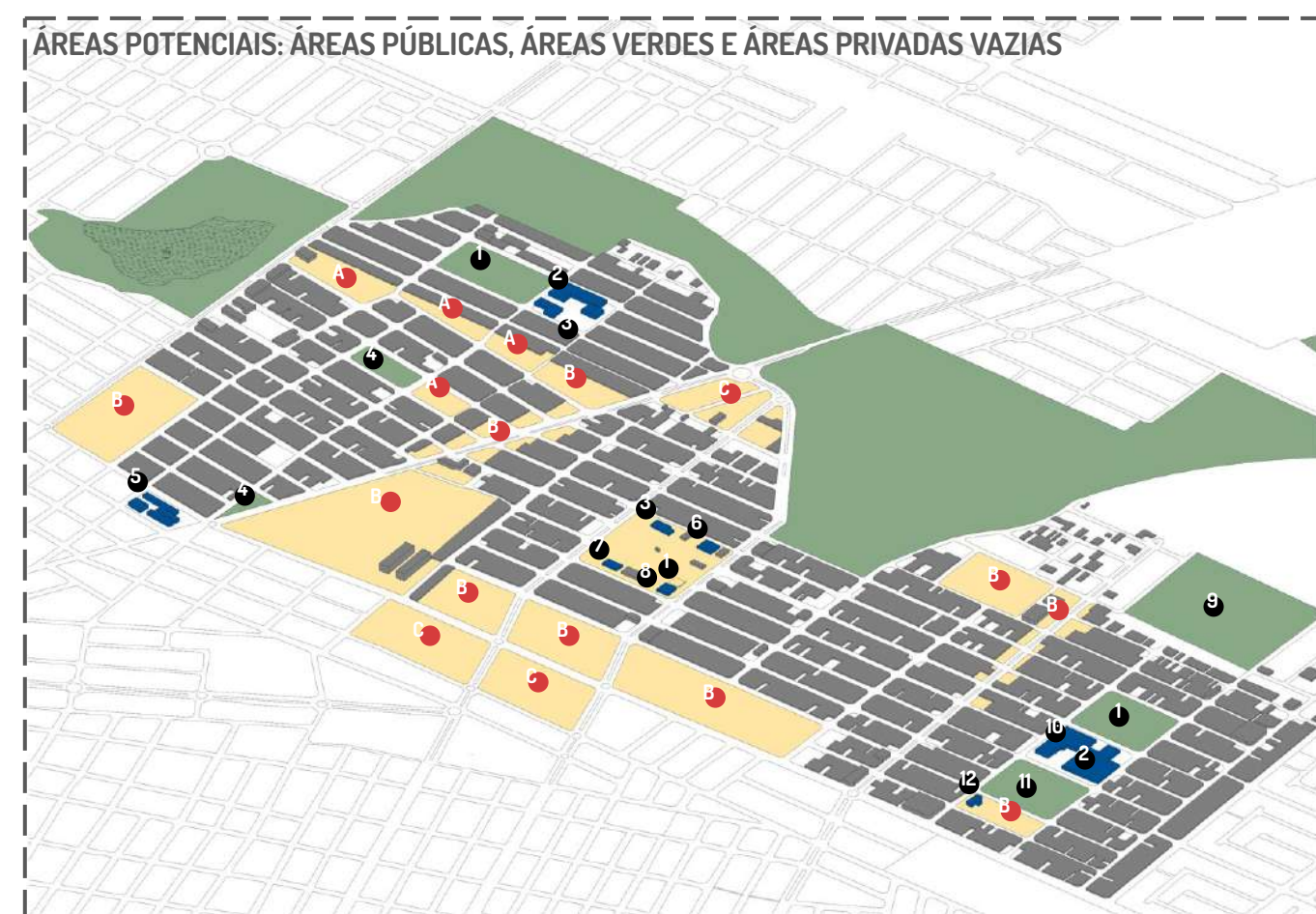
- Infraestrutura verde-azul presente nas soluções dos percursos estares e destinos.

6.4.2 DESTINOS E ESTARES EXISTENTES E ÁREAS POTENCIAIS

Foram mapeados e destacados no diagrama abaixo todos os equipamentos públicos existentes (destinos), assim como praças, parques e quadras esportivas (estares). Depois, no diagrama ao lado, são destacadas todas as áreas potenciais, que são áreas públicas, áreas verdes e de preservação e algumas áreas privadas, todas não ocupadas, ou seja, os potenciais destinos e estares



- | | | | | |
|--------------------------------|--------------------|--------------|----------------|----------------------|
| 1 Quadra de esportes e campo | 2 Escola municipal | 3 Creche | 4 Horta | 5 Escola Estadual |
| 6 Instituto de Inclusão Social | 7 CRAS | 8 APAC | 9 Parque | 10 ETEC |
| 11 Praça | 12 UBS | A Área verde | B Área pública | C Área privada vazia |



6.4.3 PROPOSIÇÕES DO PLANO DE BAIRRO

85 Tendo a caminhabilidade como um dos partidos do Plano de Bairro, uma definição importante foi considerar que percorrendo a distância de no máximo 1km dentro dos bairros fosse possível acessar diferentes usos: educação, saúde, esporte, lazer, cultura, comércios e serviços; privilegiando acessos em uma distância de até 600m, quando possível, por ser mais favorável para o deslocamento de crianças. Isso responde também à multifuncionalidade desejada para os bairros, que impacta diretamente na questão da segurança e garante acesso facilitado a usos diversificados em curtas distâncias. Nessa lógica, para as áreas públicas vazias foram definidos equipamentos, levando em consideração os existentes no entorno, e para as áreas verdes foram definidos estares.

As quadras que estão identificadas com o número 13 no diagrama a seguir (página 87) são áreas preservadas que conectam o bairro até a nascente do Córrego Moimaz. O Plano coloca como proposta a constituição de um parque urbano com usos atribuídos, como pomares, áreas de estar, de brincar, etc. Ao lado da área preservada há uma quadra livre (14), terreno público, na qual propõe-se um equipamento de saúde 24h (que atualmente existe apenas no centro da cidade), e objetiva-se que haja um uso associado ao parque urbano, até mesmo pelo funcionamento no contraturno.

A quadra identificada com o número 15 é

uma área verde, denominada pelo município como “Parque Municipal Maria Amélia Mattos”, pretende-se também preservar sua função de parque urbano, qualificando-o enquanto um estar e atribuindo usos associados à horta que existe ao lado, incentivando, por exemplo, espaços de feira para comercialização da agricultura urbana. Na quadra 16, área pública, propõe-se a criação de um centro cultural, educacional e esportivo, que ofereça cursos, oficinas e capacitações variadas, atendendo múltiplas idades.

A área 17 fica reservada a outros equipamentos de menor porte (por exemplo: posto de segurança à mulher, farmácias públicas, etc), que funcionem no contraturno, garantindo uma interface mais ativa com a APP. Na quadra identificada com o número 18 existe atualmente: uma creche, um instituto de assistência social voltado a crianças, um CRAS e uma APAC. Propõe-se então a consolidação de um centro de referência em assistência social e atendimento à criança, capaz de atender toda a demanda das famílias dos bairros, o que atualmente não ocorre.

As quadras com o número 19 não estão ocupadas e geram uma ruptura no tecido urbano. São majoritariamente áreas do município, algumas parcelas, inclusive, já destinadas a equipamentos, como escola estadual e UBS, mas há também pequenas parcelas de domínio privado já loteadas ou ocupadas. Propõe-se para essas quadras uma

ocupação com um desenho urbano que privilegie a multifuncionalidade, definindo equipamentos públicos, comércios, serviços e uma variedade habitacional, atendendo também habitação de interesse social. São áreas potenciais para o aumento da densidade habitacional, a fim de reforçar a característica de nova centralidade, e suprir demandas novas e existentes.

As áreas com o número 20 não receberam uma destinação específica de equipamento, mas prioriza-se equipamentos que atendam a população mais vulnerável, como centro de idosos, cozinhas comunitárias, centros comunitários, entre outros.

A APP (22) recebe a diretriz de parque linear, mantendo seu caráter de preservação, mas permitindo usos que aproximem a população do contato com a água, desejo que foi identificado nas crianças; pode ser também espaço para ampliar a agricultura urbana já presente no bairro em pequenas escalas. Intenciona-se que seja um parque atrativo para todo o município.

As áreas comerciais e de serviços (21) foram definidas nas ponteiros de algumas quadras livres voltadas às avenidas, além de uma outra área com uma concentração de vazios próxima à APP.

Para os equipamentos, praças, parques e quadras esportivas existentes é importante considerar a qualificação destes.

EXISTENTES

- 1 Quadra de esportes e campo
- 2 Escola municipal
- 3 Creche
- 4 Horta
- 5 Escola Estadual
- 6 Instituto de Inclusão Social
- 7 CRAS
- 8 APAC
- 9 Parque
- 10 ETEC
- 11 Praça
- 12 UBS

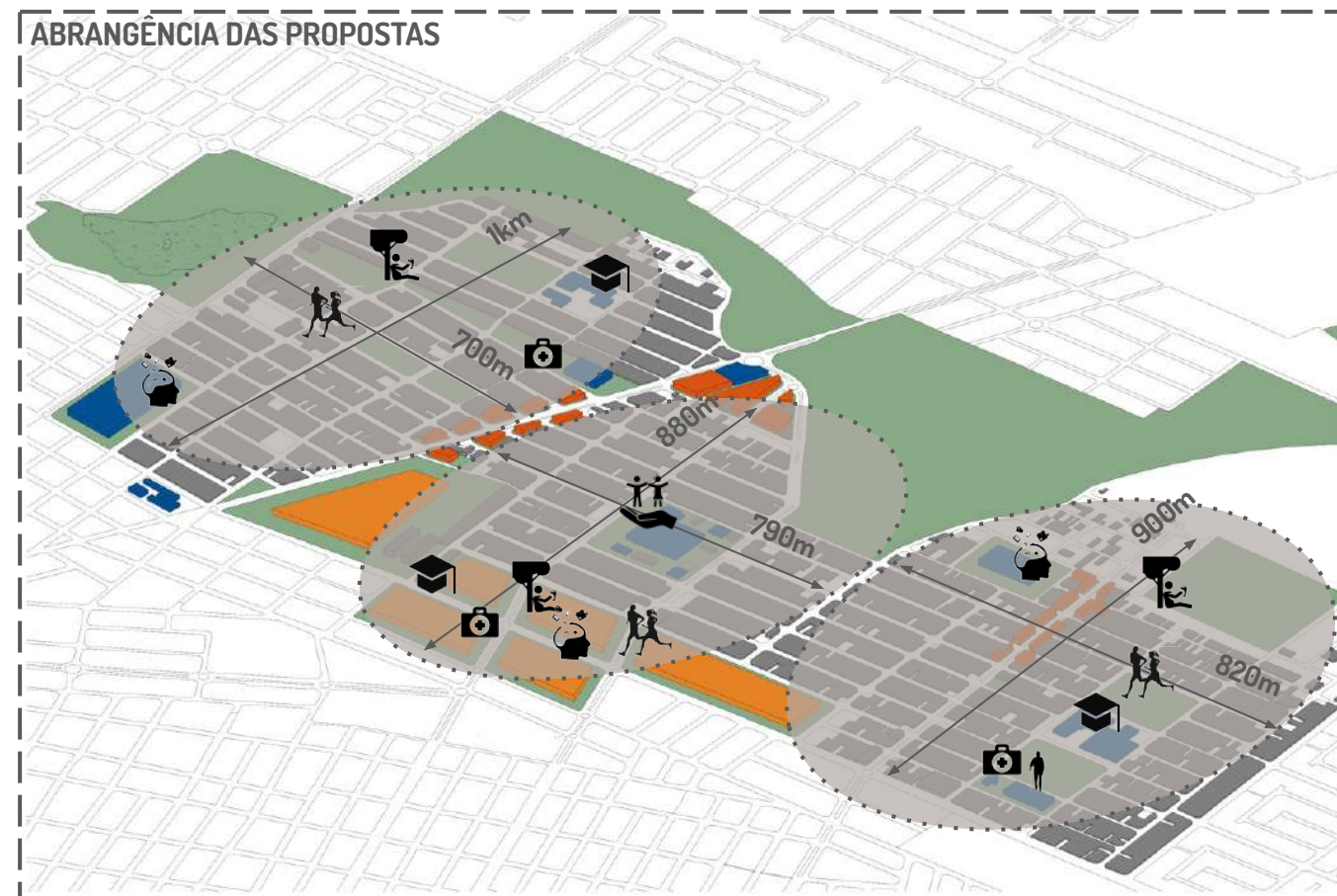
PLANO DE BAIRRO: PROPOSTAS



PROPOSTOS

- 13 Parque urbano
- 14 Equipamento de saúde 24h
- 15 Parque urbano
- 16 Centro cultural, educacional e esportivo
- 17 Equipamentos contratuais
- 18 Centro de referência em assistência social e atendimento à criança
- 19 Quadras multifuncionais
- 19 Equipamentos de atendimento à população vulnerável
- 21 Comércios e serviços
- 21 APP

ABRANGÊNCIA DAS PROPOSTAS



O diagrama mostra que se cumpre o objetivo de que em um raio de até 1km sejam atendidos usos diversos. Os usos propostos se complementam aos usos existentes.

Foram definidas algumas tipologias viárias, conforme característica que se pretendeu reforçar em cada uma das vias.

Os eixos verde-azul, aqueles definidos nas propostas para o vetor nordeste, tratam-se das avenidas arteriais que cruzam toda a cidade e criam percursos que conectam as APPs. Suas calhas mais largas, de até 26 metros, propiciam um desenho com uma faixa central de jardins drenantes de 3 metros de largura, a qual conforma o eixo verde-azul, que ora pode se estender por mais 2,70m, já que é prevista uma faixa multifuncional alternada entre o prolongamento do eixo verde-azul, estacionamentos e paradas de ônibus. Esse eixo central, associado com estares e paradas de ônibus, estimula que as pessoas caminhem por ele e continuem se apropriando deste, o que atualmente já acontece nos canteiros centrais, por meio da instalação de balanços improvisados nas árvores para crianças, mesas para piqueniques e bancos. As faixas de rolamento de cada lado do eixo central podem ser ampliadas em alguns momentos na faixa multifuncional, sendo esta também uma estratégia de *traffic calming*, importante pelo fluxo intenso de avenidas arteriais que passam por bairros residenciais. Nesse sentido, cabe ressaltar que o eixo verde-azul permite uma adaptabilidade na sua calha em relação à parte da cidade que irá cruzar. Nas calçadas, em ambos os lados, há uma faixa multifuncional de 1 metro com infraestrutura verde, arborização para as calçadas e mobiliários, além de

uma ciclovia em cada lado, unidirecionais opostas, e a faixa livre para o pedestre.

Optou-se por priorizar a ciclovia nas avenidas, pela topografia propícia e pela possibilidade de conexão entre as faixas escalares por meio do transporte ativo, para que de fato elas funcionem conjuntamente.

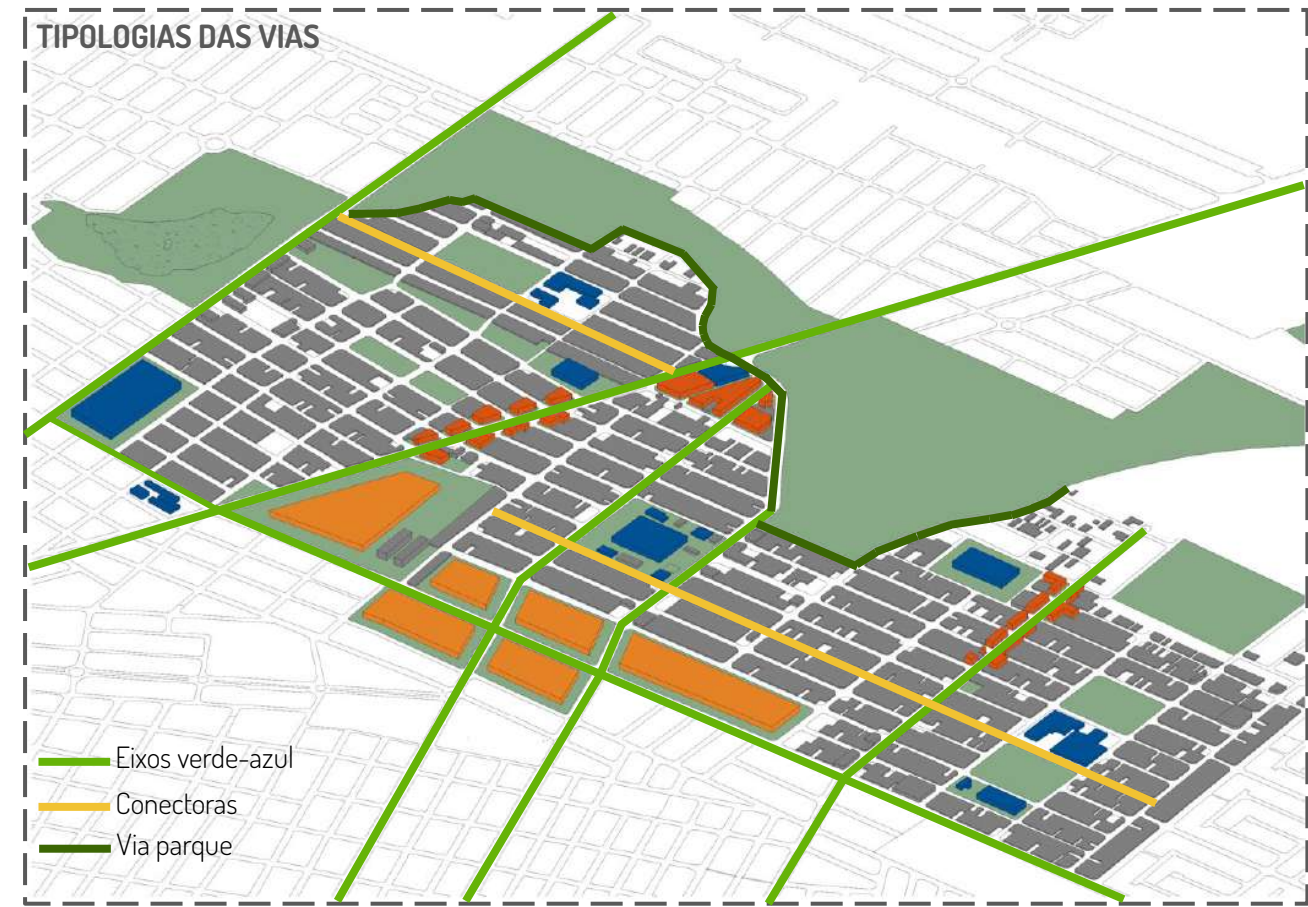
A via parque, avenida que borda a APP do Córrego Moimaz, mantém a proposta de um eixo drenante central e arborizado. No lado em que possui as residências, a calçada é constituída por uma faixa livre para pedestres e uma faixa multifuncional de 1 metro. Já no lado em contato com a APP, há a ciclovia, a qual se conecta com as ciclovias dos eixos verde-azul, criando assim longos percursos qualificados. A faixa livre para pedestres é constituída como um calçadão que ora se prolonga na faixa multifuncional, destinada à infraestrutura verde, estacionamento e mobiliário. Pretende-se que seja um calçadão ativo na interface com a APP e permita a instalação de feiras e pequenos comércios variados.

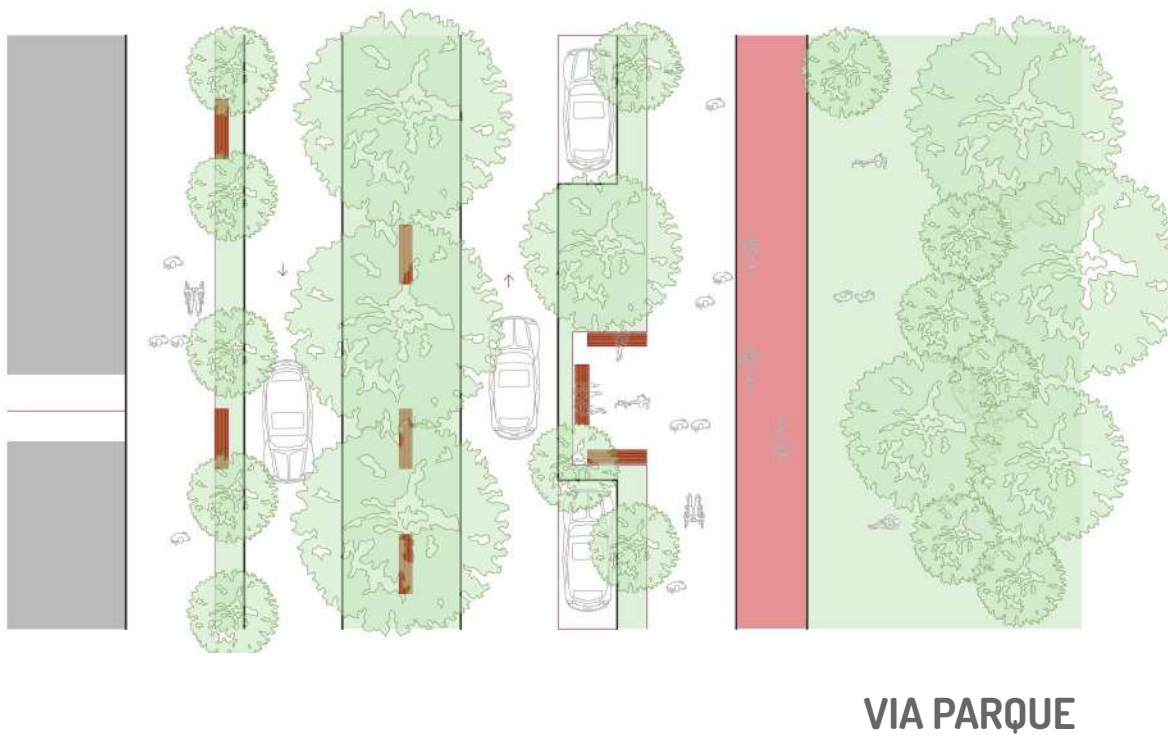
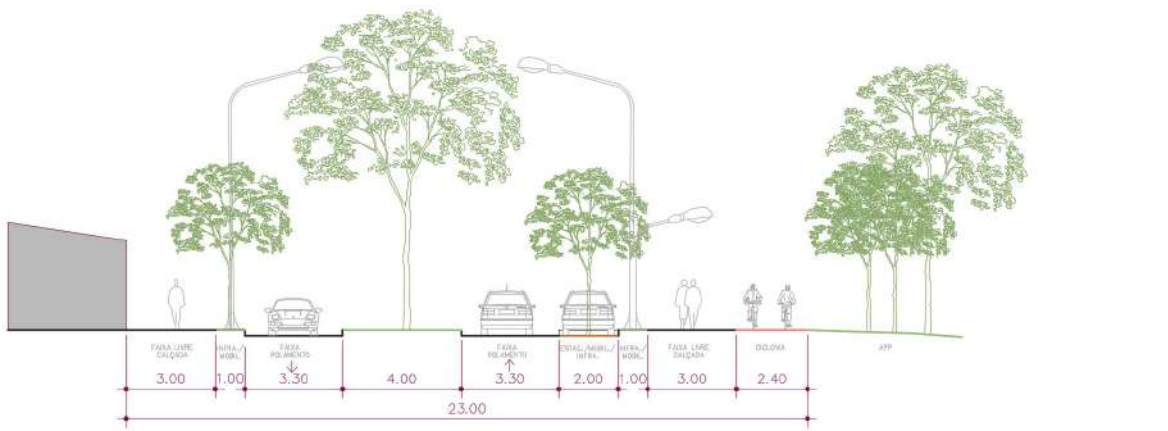
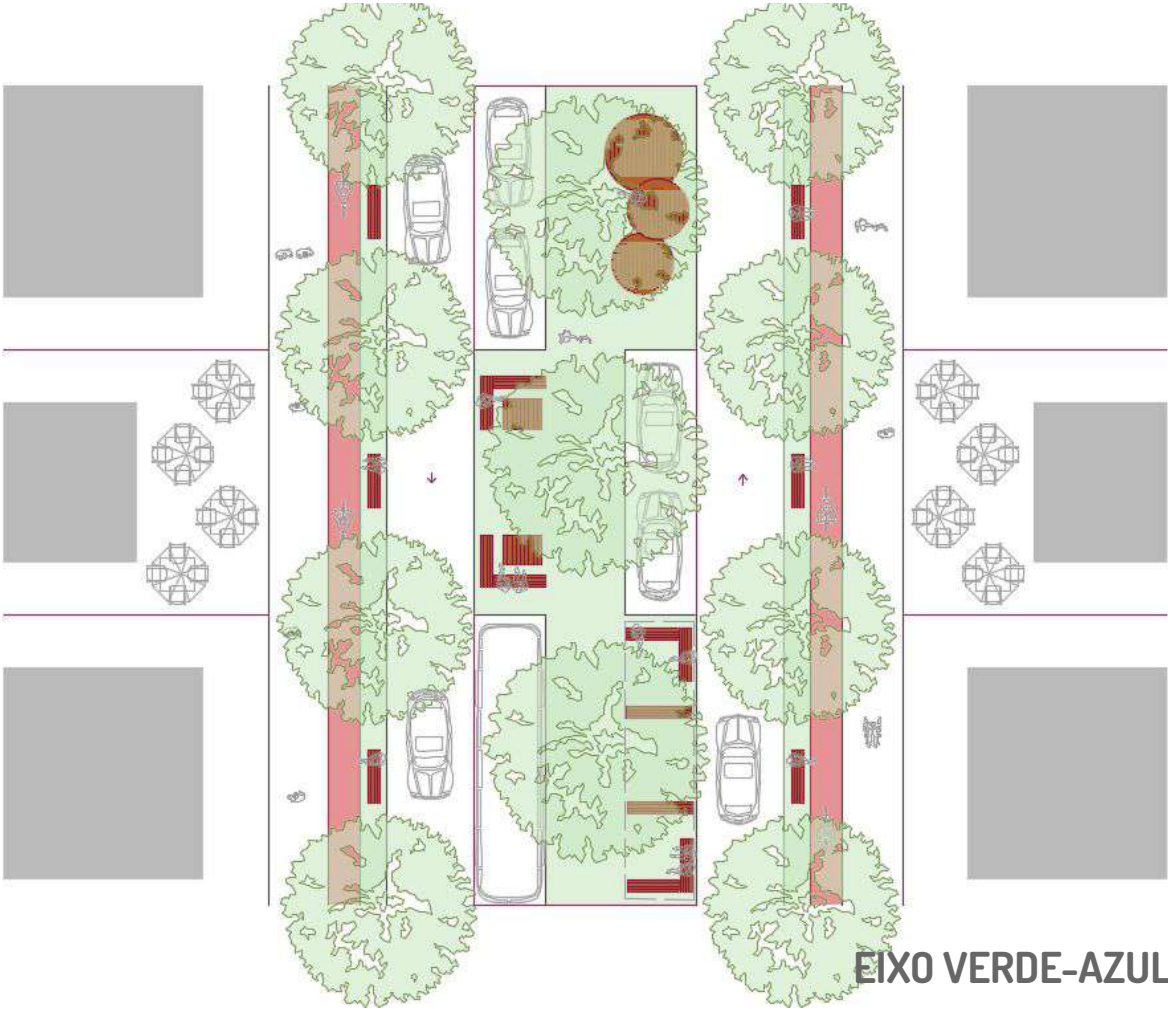
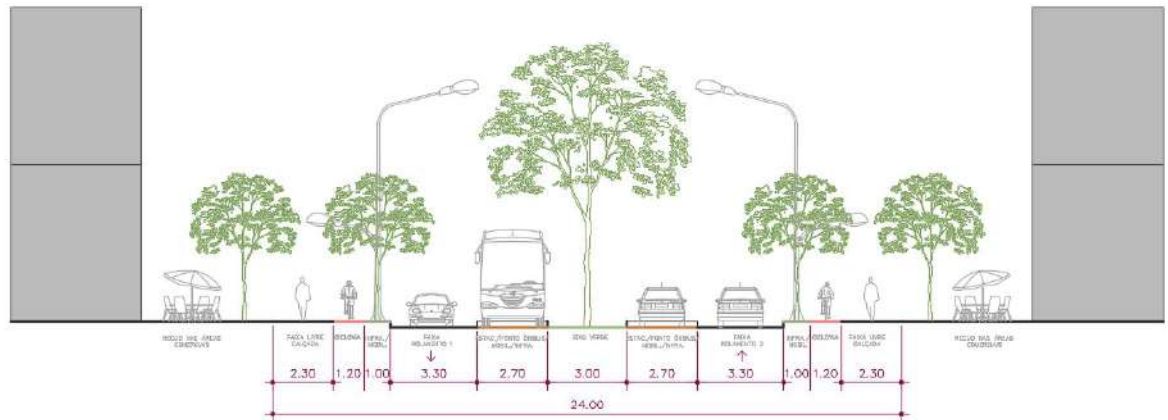
As vias conectoras foram assim definidas porque atualmente já apresentam uma importância dentro dos bairros, conectando equipamentos como escolas, creches e ensino técnico, por isso possuem fluxo mais intenso e um comércio mais ativo. Em um dos lados da via há a faixa livre para pedestres associada à faixa multifuncional que cria ampliações para os comércios, os quais atualmente já se estendem pelas calçadas. No outro lado há a ciclovia

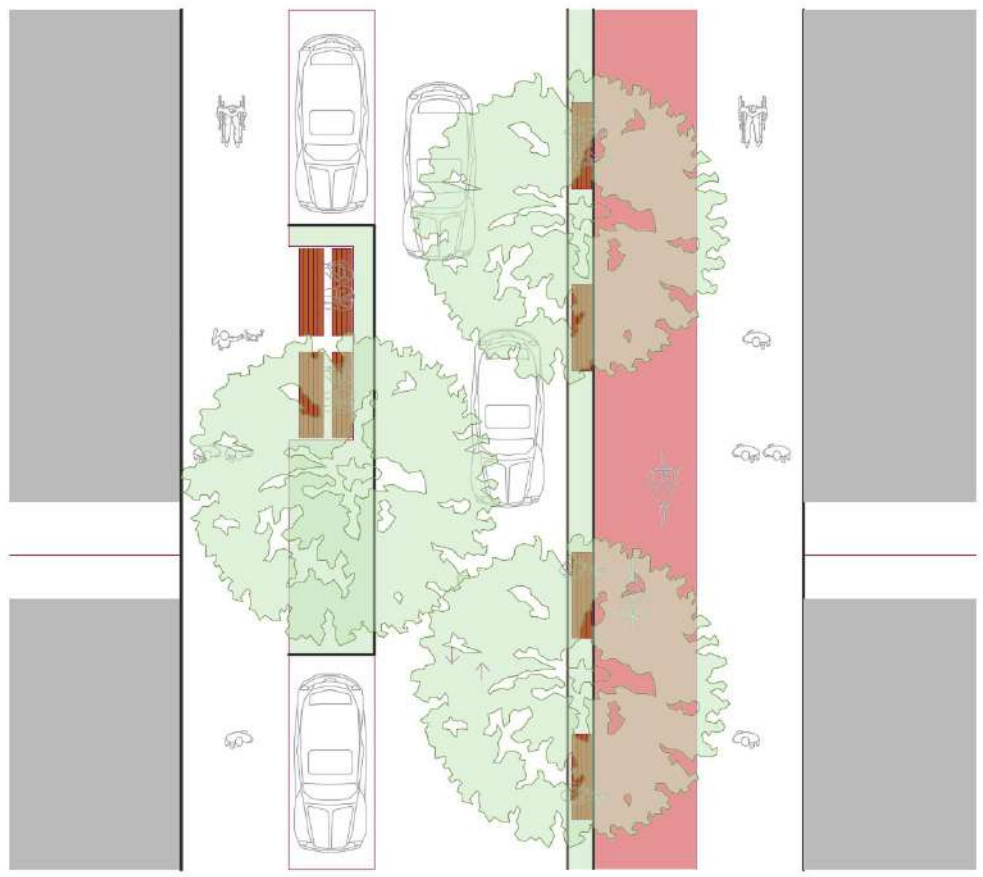
bidirecional, importante para garantir acesso aos equipamentos pela mobilidade ativa, e uma faixa multifuncional de 60cm. A faixa de rolamento é bidirecional.

As vias locais, que são as de menor calha, possuem uma faixa de rolamento associada a estratégias de *traffic calming*, pela variação da faixa multifuncional, que garante infraestrutura verde,

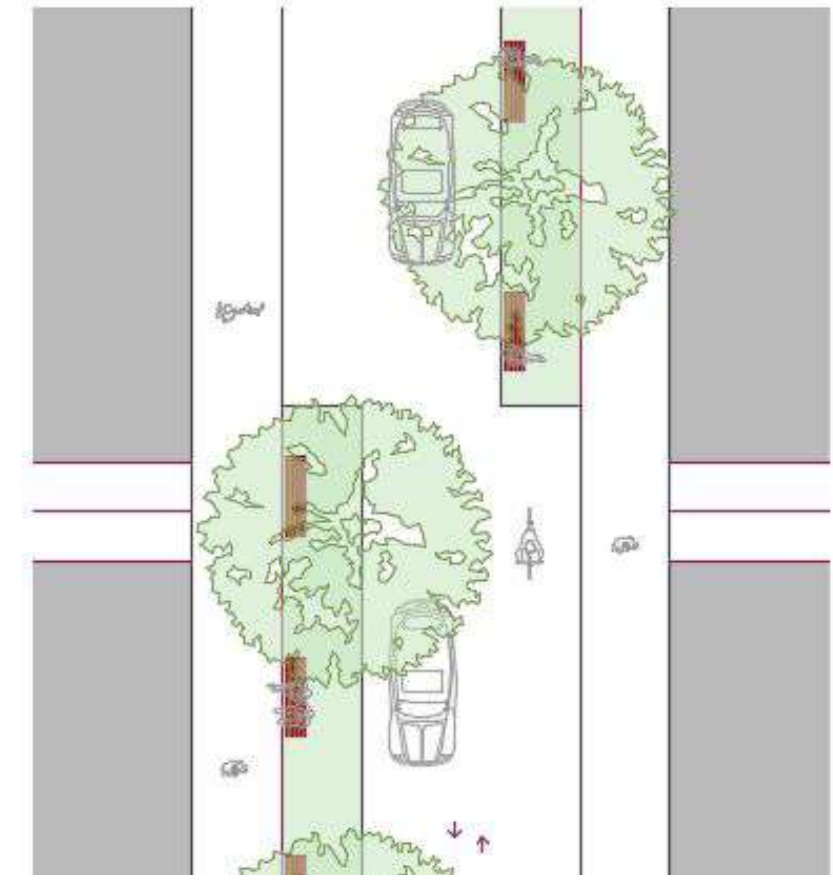
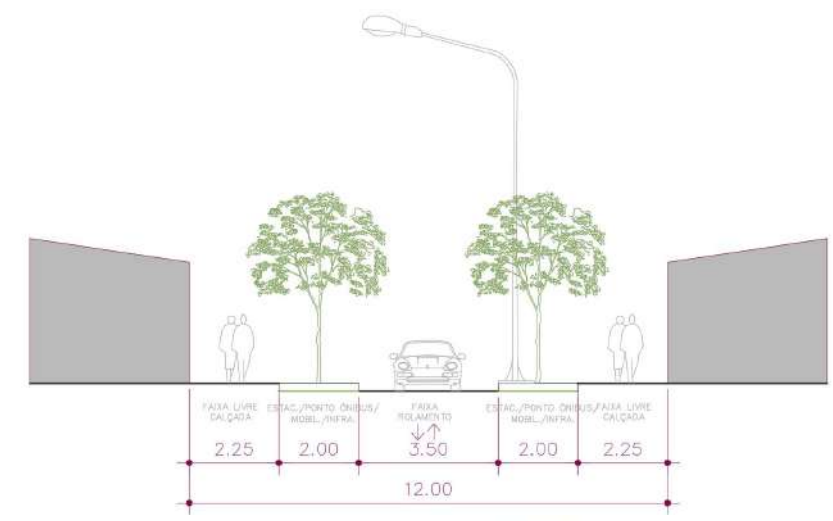
arborização e mobiliários, conformando estares que qualifiquem as calçadas como extensão das moradias das pessoas.







CONECTORA



LOCAL

7. QUADRA: DESENHO URBANO



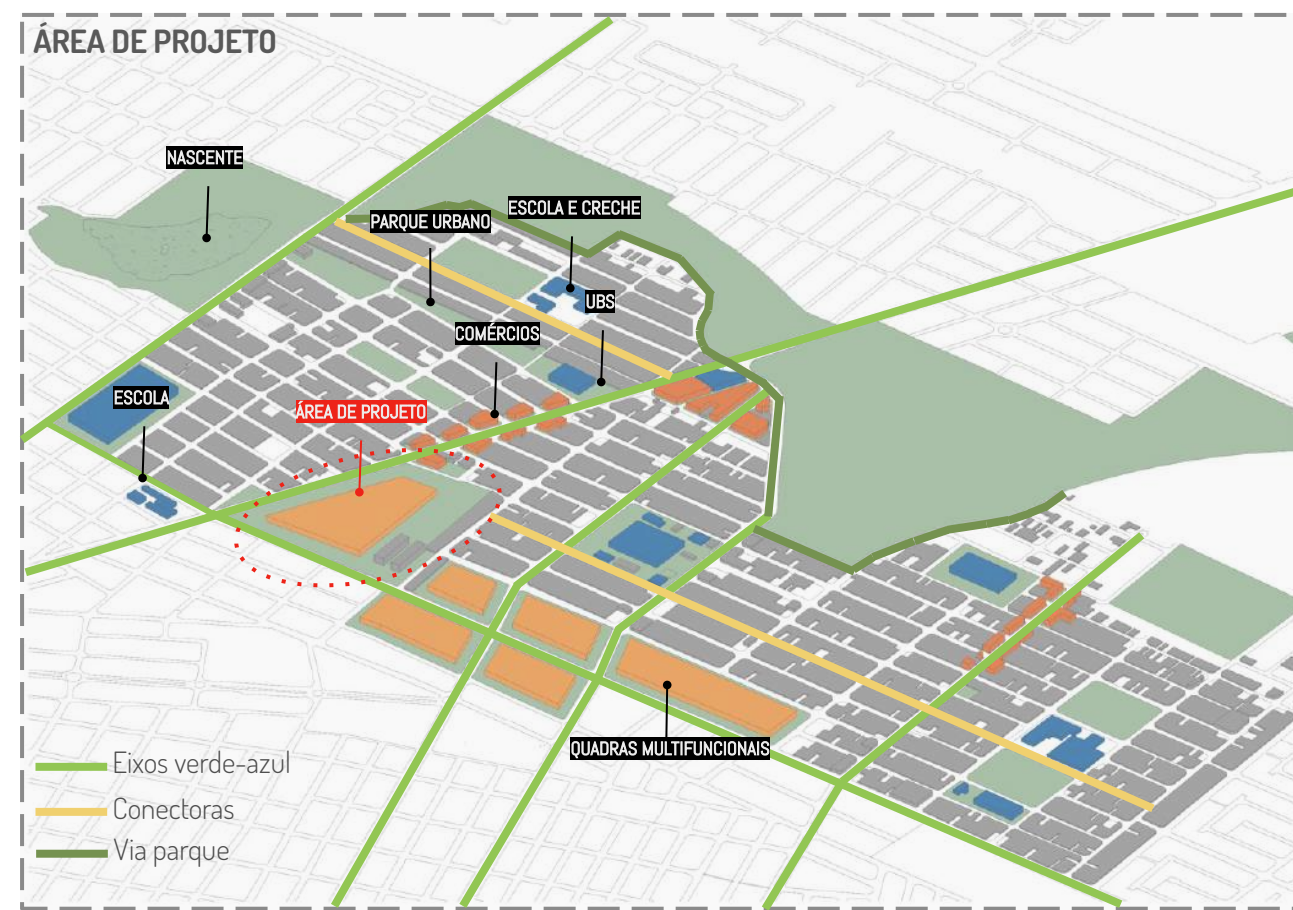
7.1 ESCOLHA DA ÁREA DE PROJETO

O desenho urbano desenvolvido tem como área de projeto uma das quadras definidas no plano de bairro como “quadras multifuncionais”. Trata-se de uma área de 9,32 hectares, que está associada a um conjunto de outras quadras vazias. A escolha desta permite criar cenários que possam extravasar seu desenho para as quadras ao lado, que se encontram na mesma condição. Esses grandes vazios são áreas com potencial para reforçar a característica de nova centralidade, a partir de um desenho condizente. Nesse sentido, o projeto apresenta também possibilidades de inserção de fragmentos no tecido consolidado, objetivando a construção de uma outra ambiência urbana.

As outras diretrizes já definidas, tanto na escala do planejamento quanto na escala do bairro, são pensadas a partir de três elementos: destinos, estares e percursos, portanto, no projeto das quadras os três elementos também aparecem de forma associada, buscando reforçar a centralidade que se propôs consolidar.

A área faz interface com dois eixos verde-azul, definidos já nas diretrizes de planejamento. Um desses eixos atualmente já conecta duas escolas e uma creche, fato que faz com que o fluxo seja intenso, tanto de veículos quanto de pedestres. Com a proposta do Plano de Bairro, essa avenida agregará comércios e serviços nas ponteiros dos lotes voltados a ela, reforçando-a

como um eixo importante, além disso, há dois parques urbanos associados a ela, um deles que leva até a nascente do córrego. Isso mostra a área de projeto interligada a um sistema na escala do bairro.



7.2 LEITURA DA ÁREA DE PROJETO

O terreno trata-se de uma área majoritariamente pública, local do antigo campo de beisebol municipal. Atualmente, algumas parcelas da área se encontram loteadas e foram ocupadas por lotes unifamiliares e edificações de quatro pavimentos. Ainda existem também, no centro da área, as estruturas de apoio ao esporte que era praticado.

No entorno, o uso é predominantemente residencial, com alguns comércios formais e outros que acontecem nas garagens das casas. O gabarito predominante é de edificações térreas, com alguns sobrados, as exceções são as edificações de 4 pavimentos que estão dentro da área de projeto.

O terreno atualmente é utilizado pelas crianças para brincadeiras, e também é um importante local de passagem para o deslocamento até escolas.



2002



2012



2023



Entorno existente da área de projeto. Sem considerar as proposições do Plano de Bairro. Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica Google earth, 2013



Uso e ocupação no entorno imediato da área de projeto.
 Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica: Google earth.

- Residencial
- Misto (comércios de garagem)
- Comércios e serviços
- Equipamento
- Locais religiosos
- Fábricas e galpões



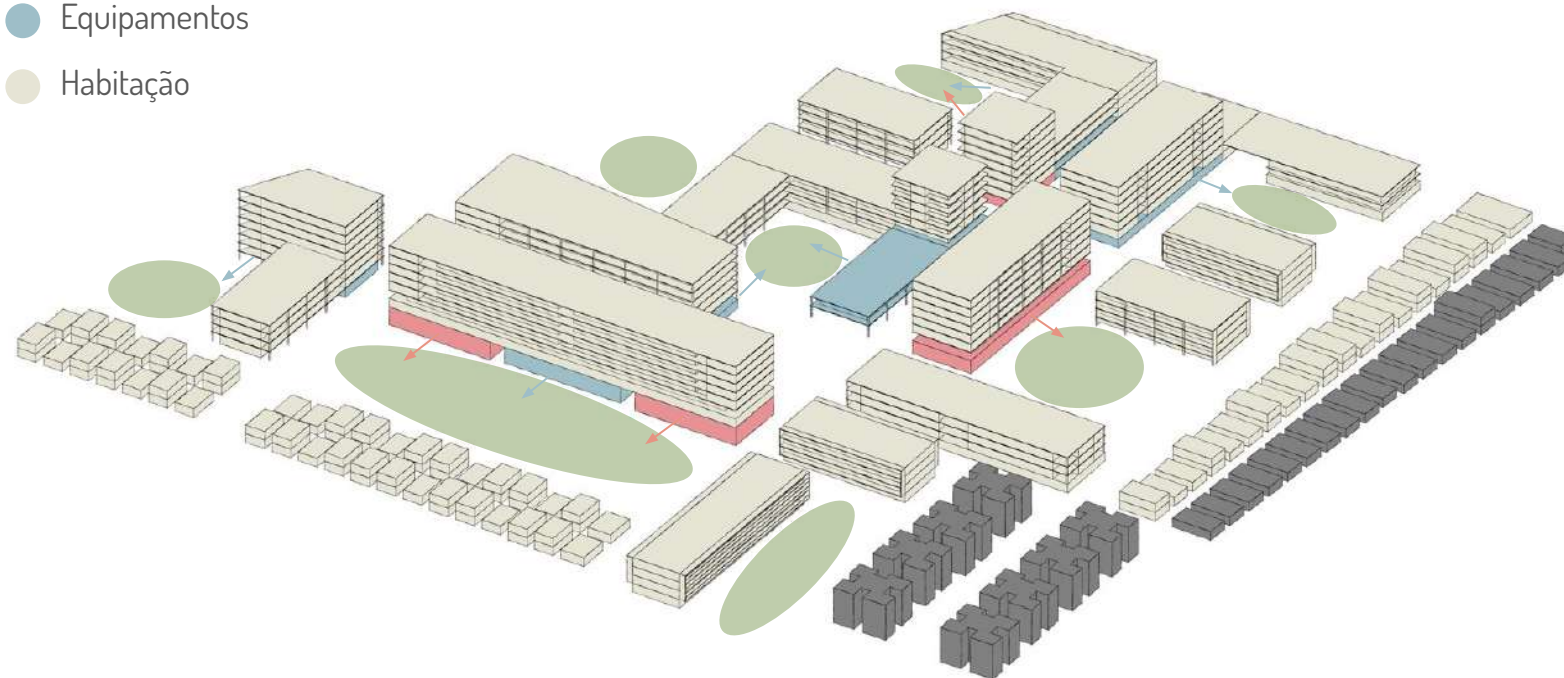
Topografia.
 Fonte: Elaboração própria. Base cartográfica: Google earth. Curvas: Prefeitura Municipal de Birigui.



7.3 HIPÓTESE DE CIDADE E PARTIDO PROJETUAL

Como já definido anteriormente, a hipótese de cidade que orientou o desenvolvimento do trabalho foi a de uma cidade policêntrica. O partido projetual adotado foi a multifuncionalidade das quadras, permitindo que uma única quadra congregue diferentes usos, além da própria implantação dos edifícios privilegiar a conformação de pátios que serão de usufruto dos usos propostos.

- Pátios
- Comércios e serviços
- Equipamentos
- Habitação



4.1 DESENHO URBANO

O desenho urbano proposto pretende proporcionar uma outra ambiência urbana, sem que seja gerada uma ruptura em relação ao tecido existente. Há uma continuidade que se estabelece entre os quarteirões a partir do prolongamento de algumas vias e uma relação não conflituosa com a ocupação do entorno da área de projeto.

Toda a área de 9,32 hectares foi parcelada em 8 quadras. Definiu-se como tipologia a quadra semiaberta, a implantação das edificações conforma grandes pátios que se conectam com as vias, permitindo a livre circulação por esses espaços.

As construções existentes na área foram mantidas, tanto a faixa de lotes unifamiliares quanto os edifícios de 4 pavimentos, e buscou-se estabelecer uma relação não conflituosa com estes. As edificações propostas no projeto incluem lotes unifamiliares, edificações de 4 até 8 pavimentos, aumentando o gabarito de forma gradativa conforme se adentra o projeto.

Pretende-se uma cidade com maior densidade habitacional, condizente também com a proposta de centralidade. Dessa forma, estima-se uma densidade bruta de até 400 habitantes por hectare a partir do desenho proposto.



As vias que delimitam as novas quadras foram prolongadas a partir de vias existentes, e as calhas que foram definidas no Plano de Bairro, em geral, se mantêm. Ao adentrar a área de projeto, é mantida a faixa livre para pedestres e a faixa multifuncional (infraestrutura verde intercalada com estacionamento), foi acrescentada uma faixa de 60 cm contínua contendo infraestrutura verde, arborização e iluminação.

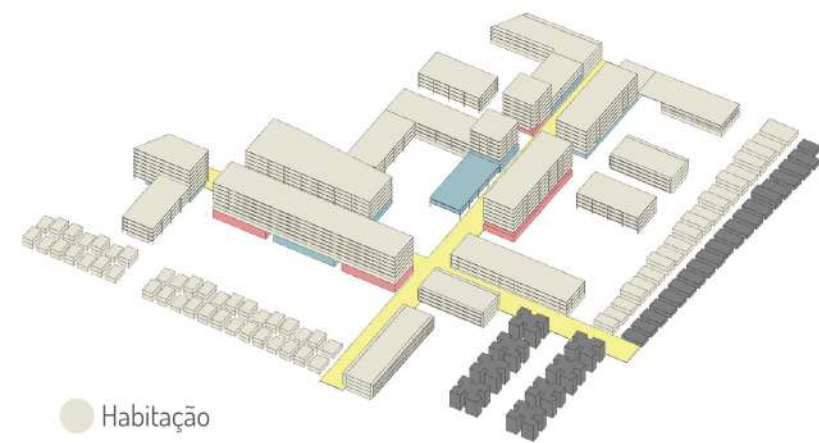
As vias compartilhadas que dão acesso aos lotes unifamiliares não foram prolongadas a partir de vias existentes, o uso destas é exclusivo para acesso às casas. A calha menor é composta por uma faixa livre de calçada para acesso dos moradores e uma faixa de infraestrutura verde, iluminação e arborização, que ora se prolonga intercalada com estacionamento.

As calçadas que fazem interface com o eixo verde são constituídas como calçadões, pois concentram um fluxo mais intenso e, por isso, possuem uma faixa livre maior. O acesso aos lotes unifamiliares também é permitido por esses calçadões que funcionam de forma compartilhada.



Como partido do projeto, pretendeu-se que os pátios conformados fossem espaços para usos diversos dispostos principalmente no térreo das edificações. Por isso, os terrenos de alguns edifícios contemplam comércios e serviços, equipamentos e habitação. Os lotes unifamiliares permitem um uso misto, com comércios associado às residências. Cabe ressaltar que 60% das habitações propostas devem ser de interesse social.

Nota-se que, mesmo atendendo aos pátios, os comércios, serviços e equipamentos se voltam principalmente para duas ruas, as quais ficam demarcadas como as de maior importância para o projeto, pois além de cruzarem toda a área irão concentrar fluxos signitvatos pelo acesso a esses usos. Foram definidos também como os eixos de maior verticalização do projeto.



- Habitação
- Equipamentos
- Comércios e serviços
- Eixos de verticalização

PLANTA DO TÉRREO



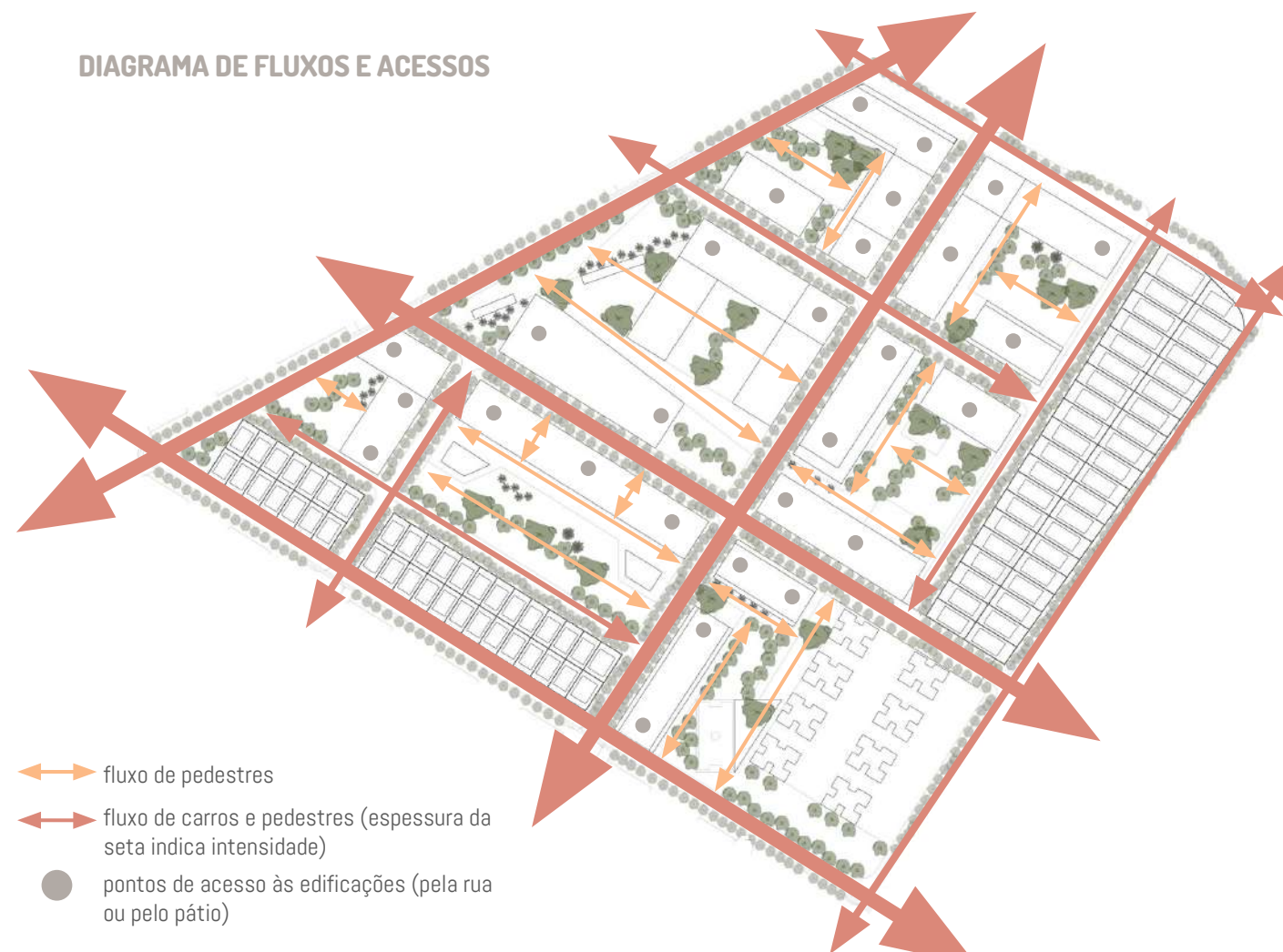
Pretende-se que o acesso às edificações possa sempre ser feito tanto pelas vias quanto pelos pátios, diferenciando os tipos de acesso. Por exemplo, os comércios podem ter um acesso mais direto pela rua e podem também se voltar para os pátios, constituindo locais de permanência, a depender do tipo de comércio que irá se estabelecer. Os equipamentos públicos, como escolas, podem

manter entrada principal pela rua e um acesso aos pátios que funcione como extensão dos seus espaços. Mesma lógica para as habitações, que podem ter acesso direto pela rua e acesso ao pátio para espaços de lazer e esporte. Dessa forma, torna-se possível conformar pátios de diferentes qualidades.

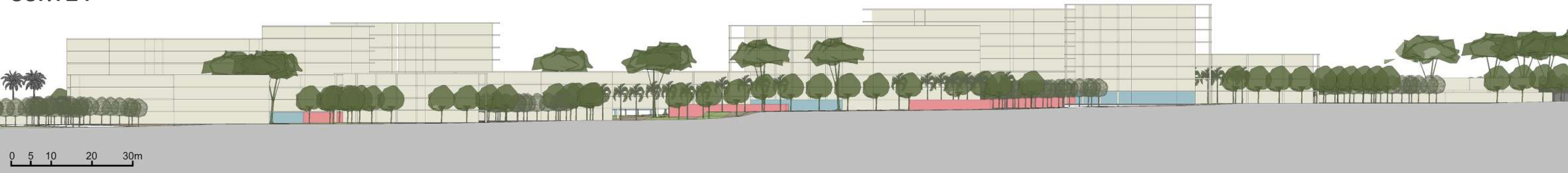
DIAGRAMA DE GABARITO



DIAGRAMA DE FLUXOS E ACESSOS



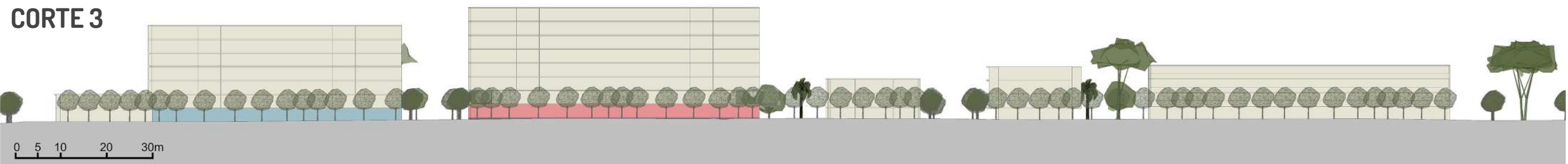
CORTE 1



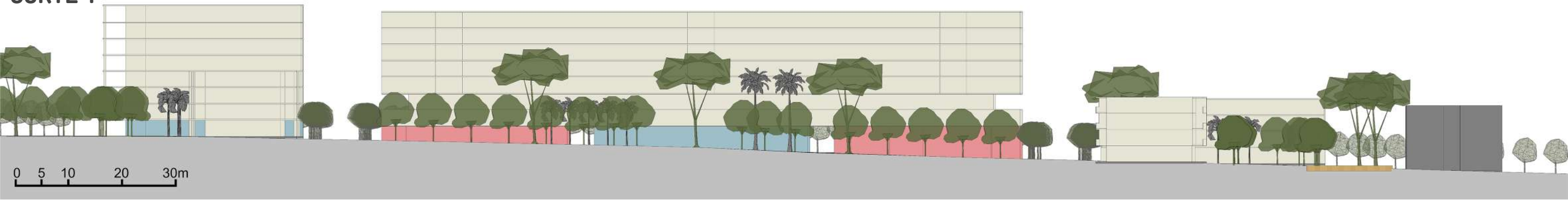
CORTE 2



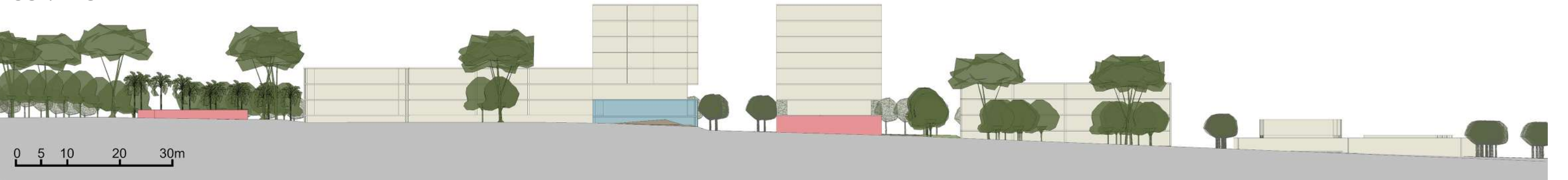
CORTE 3



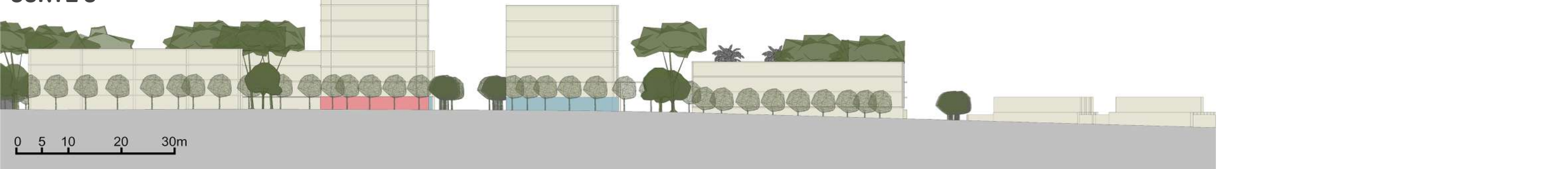
CORTE 4



CORTE 5



CORTE 6



A quadra 1, congrega todas as tipologias do projeto, possui duas faixas de lotes unifamiliares, um edifício habitacional de 4 pavimentos e uma torre de 8 pavimentos, cujo térreo é ocupado por um equipamento. O pátio se abre para o calçadão do eixo verde-azul, a fim de permitir essa integração. Como é local de passagem das crianças no percurso que fazem até a escola, é possível que esteja associado a uma ludicidade. A arborização é mais concentrada no interior do pátio, permitindo uma possível diferenciação entre o espaço mais próximo ao calçadão e o espaço mais interno. A arborização na borda desse pátio faz sombreamento no estacionamento e na via compartilhada.

A quadra 2 também possui duas faixas de lotes unifamiliares que delimitam o pátio juntamente com uma edificação de 8 pavimentos, cujo térreo possui comércios, serviços e um equipamento. Foi conformado um pátio de maior dimensão que recebe uma marquise, a qual bordea o térreo da edificação e se amplia nas duas extremidades, permitindo a instalação de um outro tipo de comércio. Pretende-se que o pátio seja bastante ativo pelos usos do térreo, que terão acesso não somente pela rua. A arborização mais densa é distribuída de forma mais linear e central, permitindo a criação de espaços de grama sombreados e espaços de sol.

O pátio da quadra 3 é conformado de modo que os edifícios de 4 pavimentos existentes também possam usufruir dele. A função de habitação

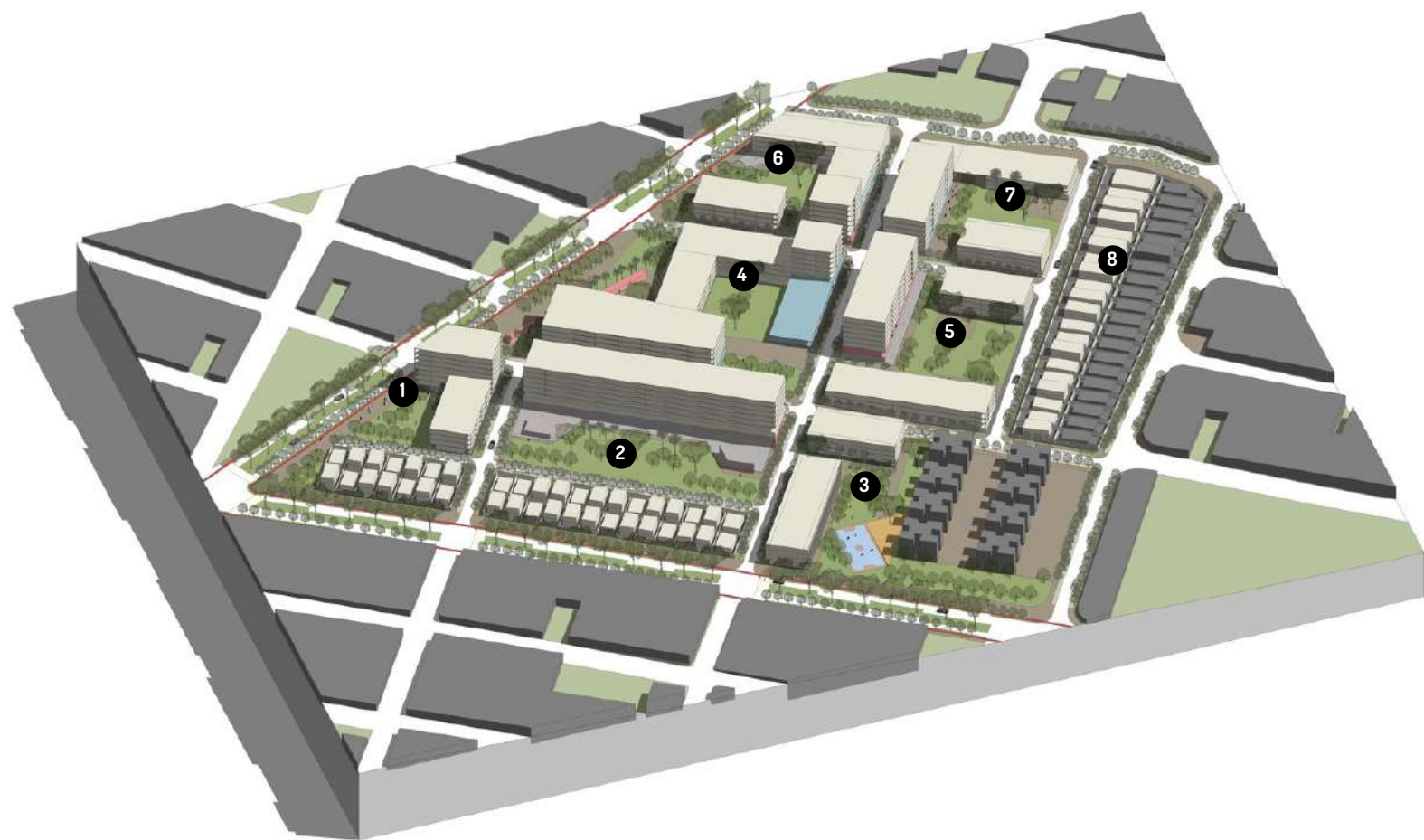
prevalece nos edifícios e, por isso, o pátio tem um uso associado ao lazer dos moradores. Nesse sentido, a arborização conforma um espaço mais central que permite o estar, o lazer, o encontro. A quadra esportiva foi implantada de modo que também esteja associada ao calçadão.

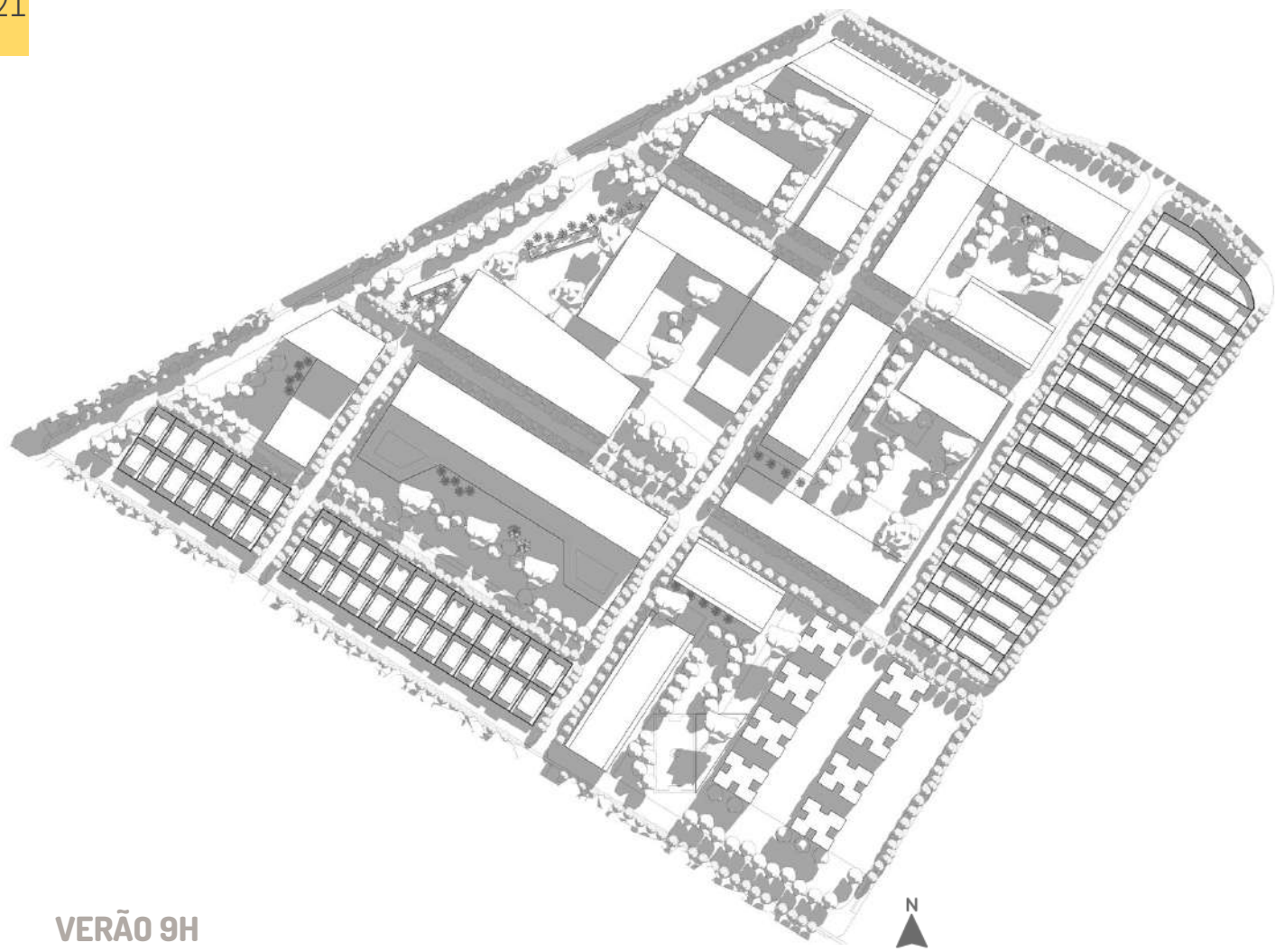
A quadra 4 é a central do projeto, bordeada pelas principais vias do projeto e pelo eixo verde, há uma concentração de equipamentos, comércios e serviços que são voltados a ela. Por esse motivo, o térreo é mantido livre, permitindo a livre passagem. São criados dois pátios cobertos no térreo livre das edificações e há uma variação entre áreas de piso e áreas gramadas, conformando praças. A faixa que se volta para o eixo verde é mais ampla e convida a adentrar o pátio, nela foram delimitadas áreas para a instalação de comércios mais informais, considerando o fluxo de pessoas que passa por ali.

As quadras 5 e 7 possuem características semelhantes, ambas com lotes unifamiliares voltados para seus pátios e, portanto, uma via compartilhada para acesso, cujo fluxo é reduzido. Os pátios são conformados de modo que permitam a extensão dos usos do térreo e o uso pelos moradores. No térreo da quadra 6, comércios e serviços contam com uma marquise voltada para o pátio. E na quadra 8, em que há um equipamento, o pátio tem uma área de arborização mais concentrada e uma área gramada livre, ambas permitindo usos associados.

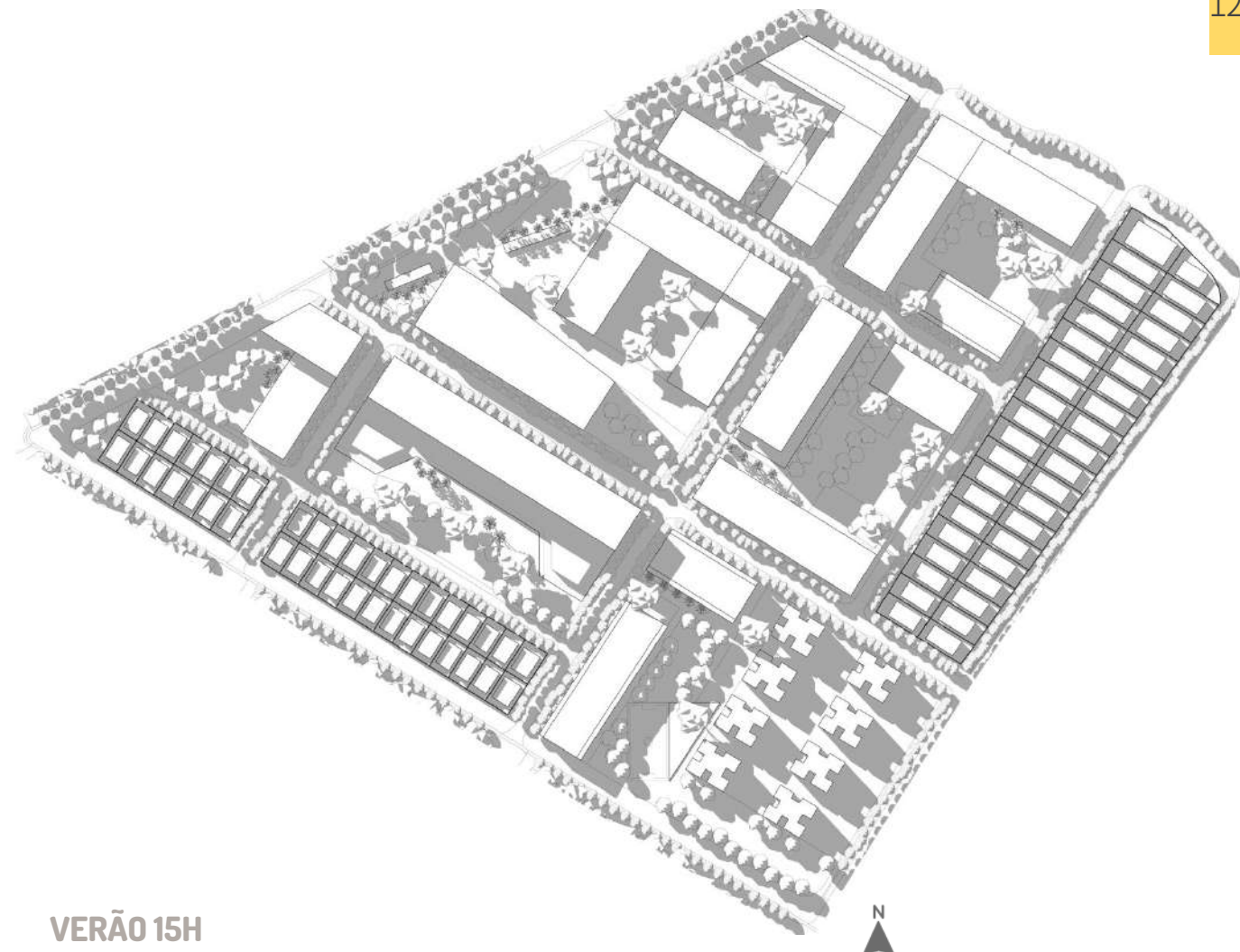
A quadra 6 tem um pátio que se abre para

o eixo verde, há uma marquise que contorna o térreo dos edifícios e se amplia na extremidade que faz contato com calçadão, criando uma área coberta e convidando o fluxo do calçadão a adentrar o pátio pela marquise.



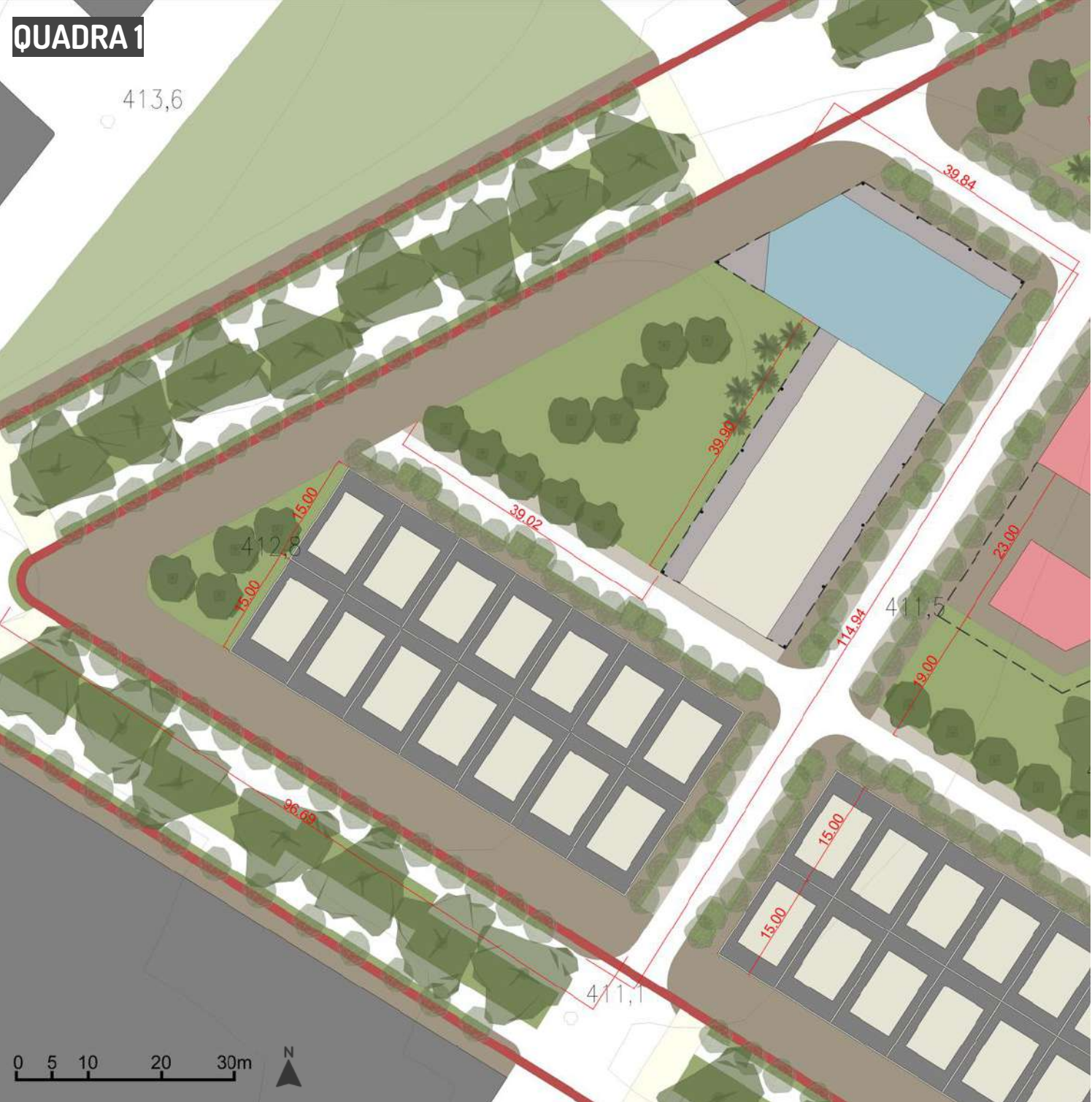


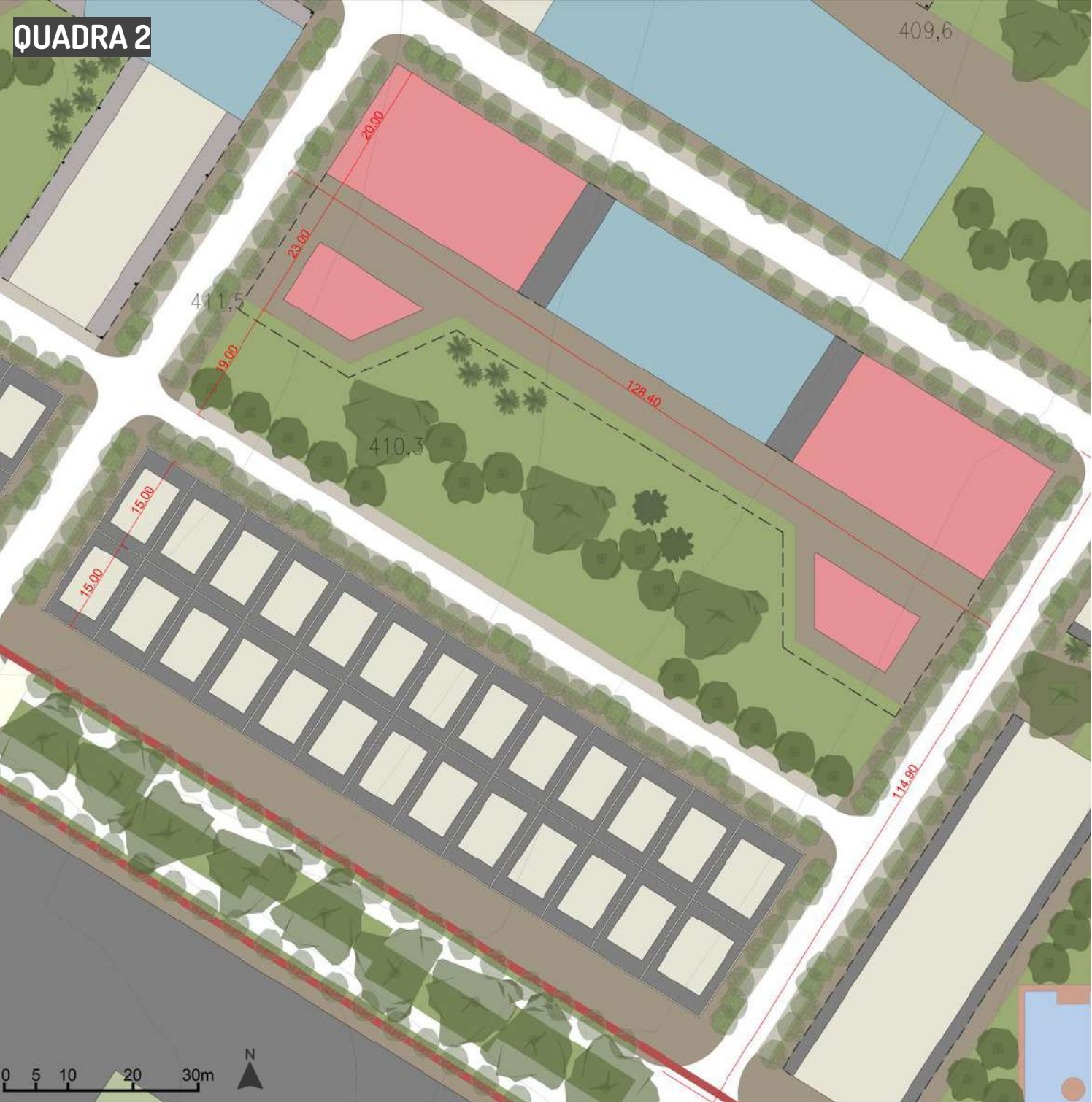
VERÃO 9H



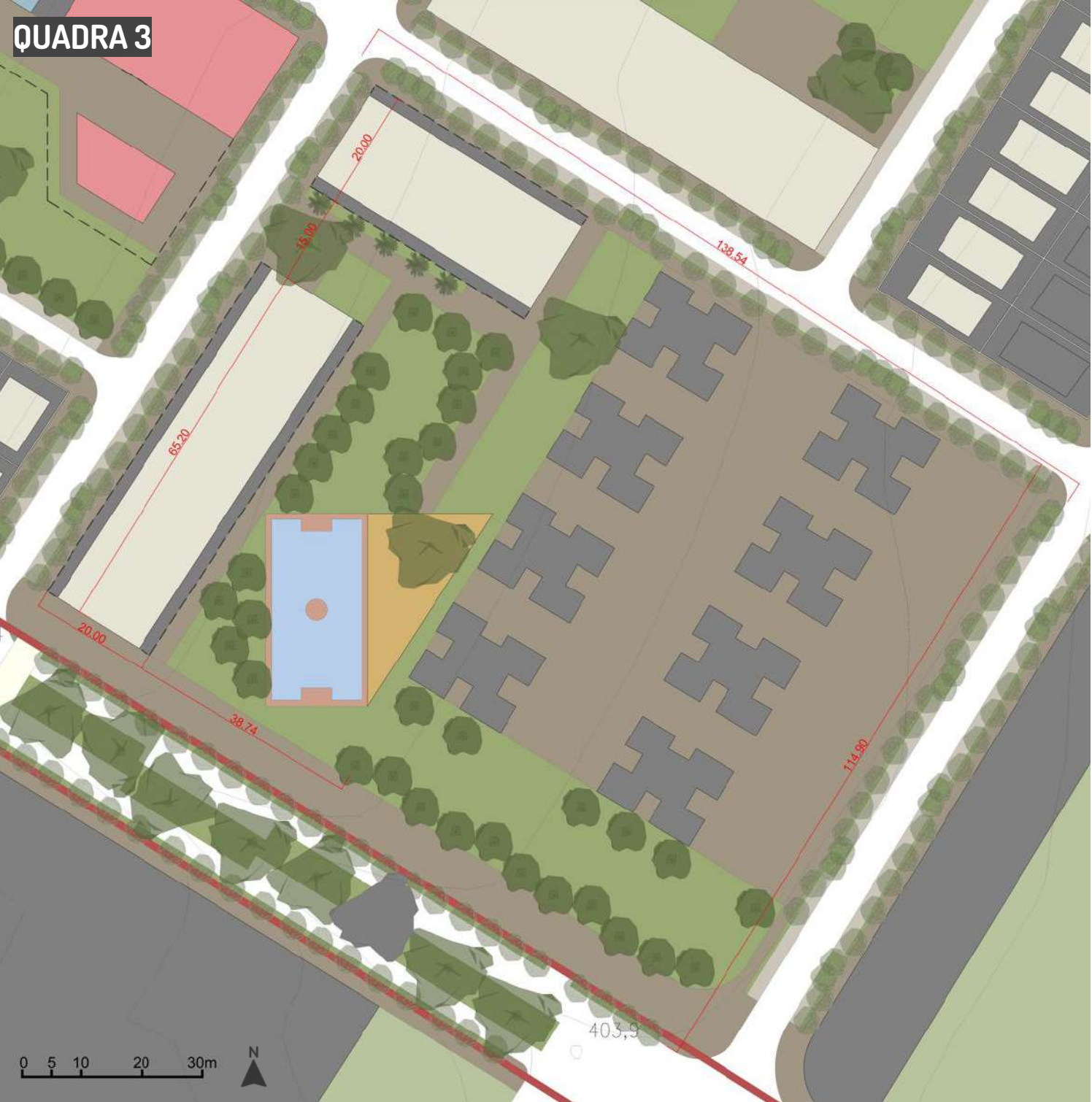
VERÃO 15H

QUADRA 1

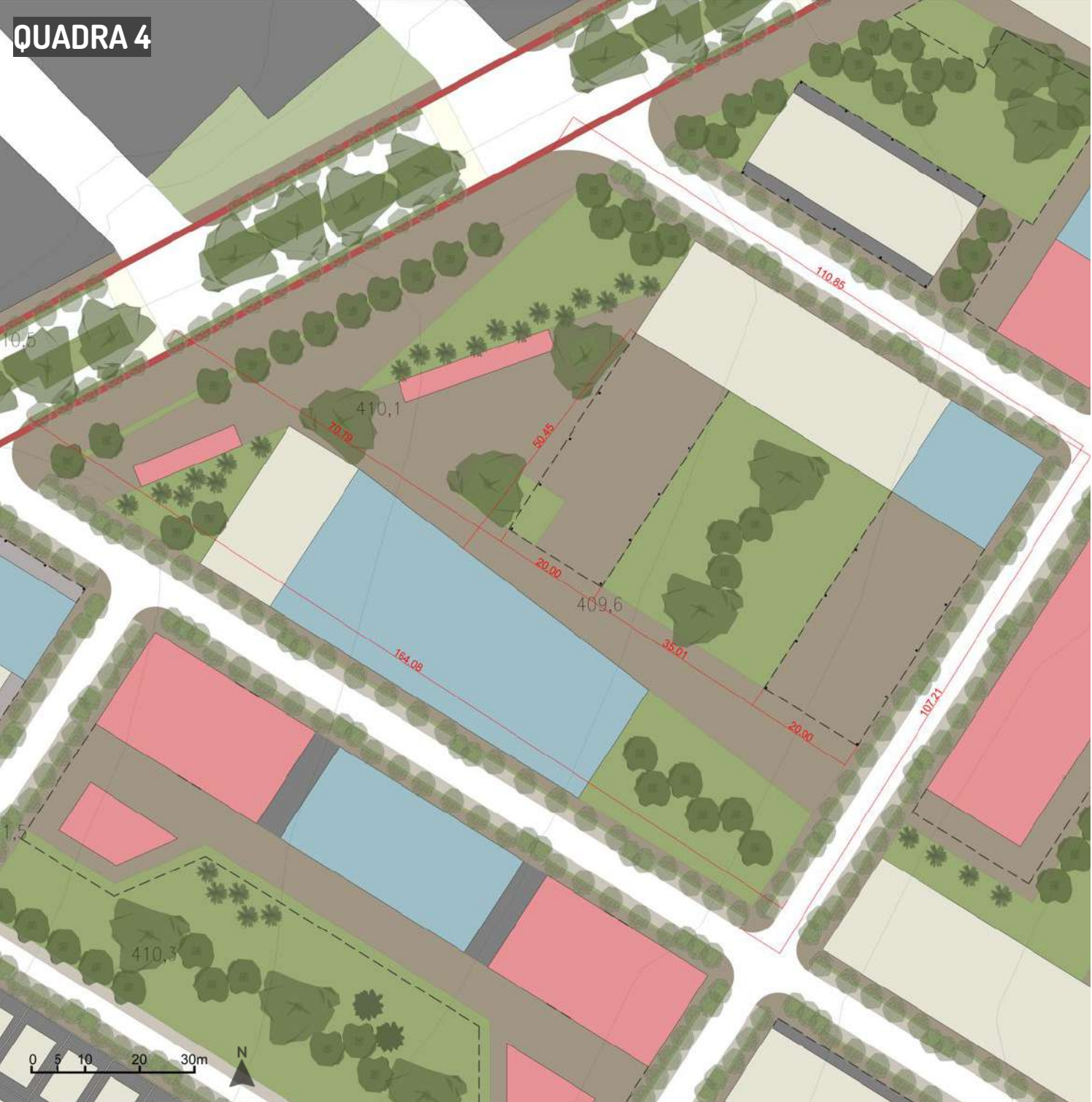




QUADRA 3



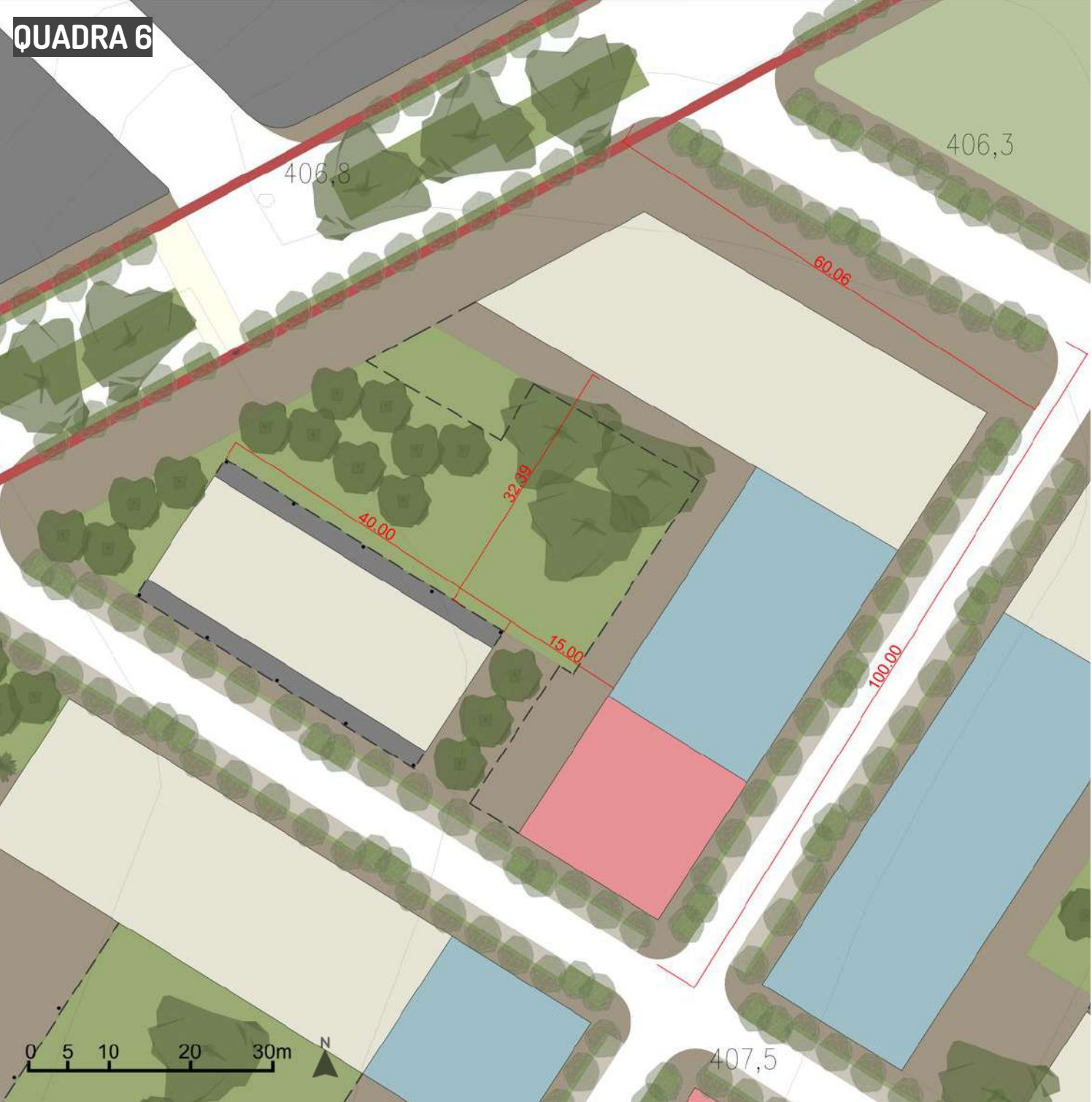
QUADRA 4



QUADRA 5



QUADRA 6



QUADRA 7



IMAGEM REALISTA
QUADRA 1



IMAGEM REALISTA
QUADRA 1



Próximo



