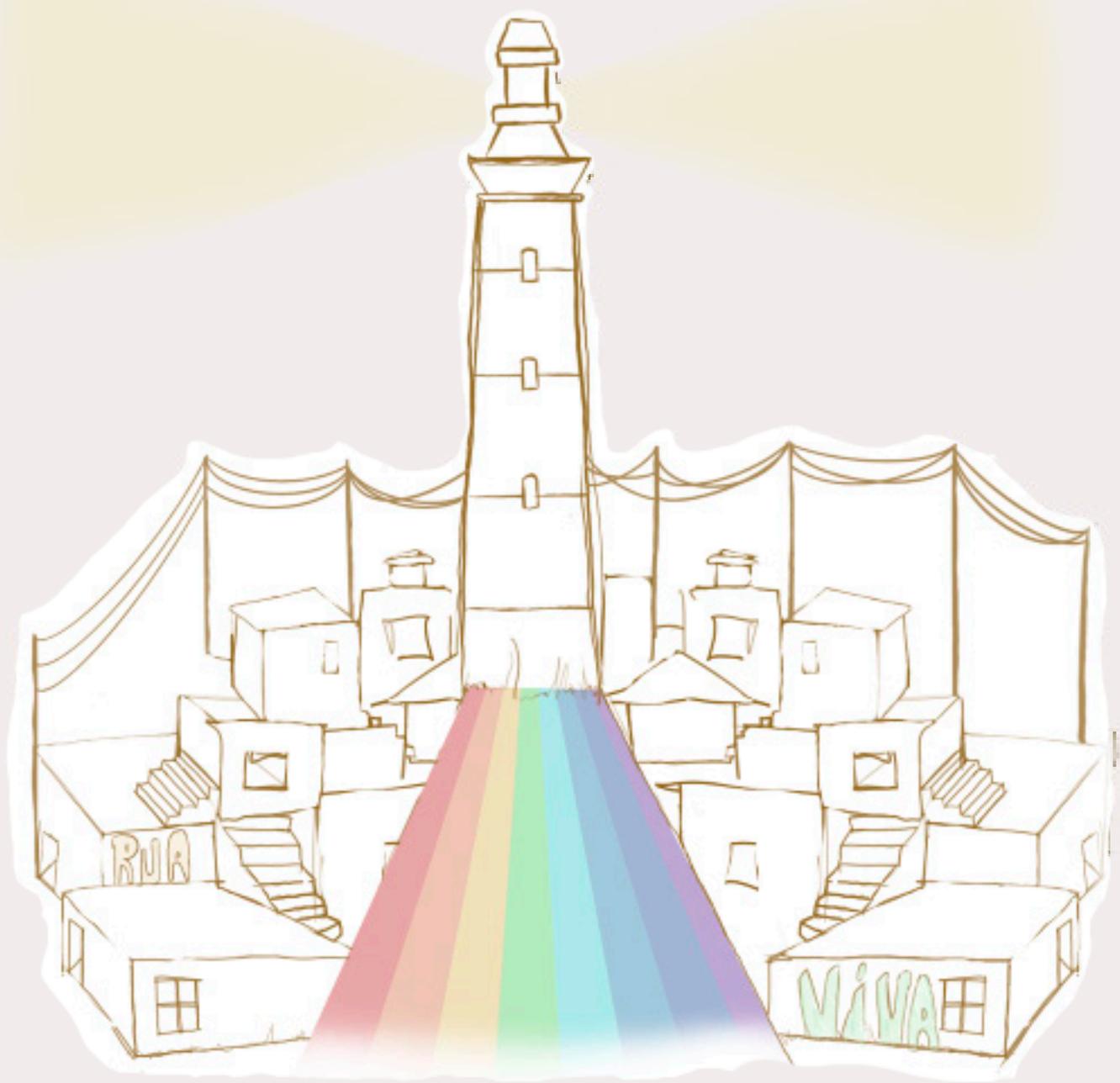


VIVA A RUA VIVA! VICENTE PINZON



BÁRBARA MORAIS MAIA FERREIRA
2021



UNICHRISTUS - CENTRO UNIVERSITÁRIO CHRISTUS
GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II

VIVA A RUA VIVA!

Vicente Pinzon

FORTALEZA - CEARÁ
2020.1

BÁRBARA MORAIS MAIA FERREIRA

VIVA A RUA VIVA!

vicente pinzon

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Christus, como resquisito parcial para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Profa. M.a. Mariana Quezado Costa Lima.

FORTALEZA - CEARÁ
2020.1

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Centro Universitário Christus - Unichristus
Gerada automaticamente pelo Sistema de Elaboração de Ficha Catalográfica do
Centro Universitário Christus - Unichristus, com dados fornecidos pelo(a) autor(a)

F383v Ferreira, Bárbara Morais Maia.
VIVA A RUA VIVA! VICENTE PINZON / Bárbara Morais
Maia Ferreira. - 2021.
100 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Centro
Universitário Christus - Unichristus, Curso de Arquitetura e
Urbanismo, Fortaleza, 2021.

Orientação: Profa. Ma. Mariana Quezado Costa Lima.

1. Assentamentos Precários. 2. Espaços Livres Públicos. 3.
Urbanização de Favelas. 4. Urbanidade. I. Título.

CDD 720

BÁRBARA MORAIS MAIA FERREIRA

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Christus, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Profa. M.a. Mariana Quezado Costa Lima

Aprovada em: __/__/__

BANCA EXAMINADORA

Profa. M.a. Mariana Quezado Costa Lima (Orientador)
Centro Universitário Christus

Profa. M.a. Clarissa Salomoni de Menezes (Convidada)
Centro Universitário Christus

Profa. M.a. Luana Ferreira Cavalcante
(Membro Externo)

AGRADECIMENTOS





Agradeço em primeiro lugar à Deus por ser a base das minhas conquistas. Aos meus pais, Maria Elenita e Ferreira Neto, por acreditarem nas minhas escolhas, apoiando-me e esforçando-se junto a mim, para que eu suprisse todas elas.

À Profa. Mariana Quezado, pela dedicação e paciência, por ter acreditado na minha capacidade e colaborar com meu desenvolvimento pessoal e profissional.

Às Profa. Larissa Menescal e Germana Câmara por terem me aceito no primeiro grupo de estudos de urbanismo e por tantos ensinamentos.

Aos meus amigos e colegas de profissão, Alexia, Danny, Hanna, Marcela e tantos outros que caminharam ao meu lado por todo esse tempo. Obrigada Augusto, Lucas e Vitória, por tanta disposição em ajudar.

RESUMO

Este trabalho trata-se da urbanização do assentamento Terramar no bairro Vicente Pinzon, na cidade de Fortaleza. O lugar foi selecionado para ser trabalhado, devido suas características físicas e ambientais, bem como a familiaridade com o espaço. Para a melhor compreensão da problemática sobre os assentamentos, buscou-se suas definições e características. O objetivo da proposta foi qualificar os espaços livres públicos, em especial as ruas, ou seja, espaços residuais (não edificados), promovendo aos usuários uma melhor experiência. Adotando infraestrutura verde, para melhoria da drenagem, reformulando o desenho das vias, resultando em espaços de lazer e convivência. Vale ressaltar que se compreende as outras diversas problemáticas existentes em um assentamento, todavia, o projeto volta-se para infraestrutura os espaços livres públicos, como forma de possibilitar aos residentes acesso aos serviços básicos e garantir seu direito de viver a cidade, com equidade.

PALAVRAS CHAVE

Assentamentos Precários; Espaços Livres Públicos; Urbanização de Favelas; Urbanidade.

ABSTRACT

This work deals with the urbanization of the Terramar settlement in the Vicente Pinzon neighborhood, in the city of Fortaleza. The place was selected to be worked on, due to its physical and environmental characteristics, as well as the familiarity with the space. For a better understanding of the issue of settlements, their definitions and characteristics were sought. The objective of the proposal was to qualify public open spaces, especially streets, that is, residual spaces (not built), promoting users a better experience. Adopting green infrastructure to improve drainage, reformulating the design of the roads, resulting in spaces for leisure and coexistence. It is noteworthy that the other various problems existing in a settlement are understood, however, the project turns to infrastructure, public open spaces, as a way to provide residents with access to basic services and guarantee their right to live in the city, with equity.

keywords

Precarious Settlements; Public Free Spaces; Urbanization of Favelas; Urbanity.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 Tema	17
1.2 Justificativa da pesquisa e do projeto	18
1.3 Objetivo geral	18
1.4 Objetivos específicos	18
1.5 Metodologia de pesquisa e do projeto	19
2 REFERENCIAL TEÓRICO E CONCEITUAL	20
2.1 Assentamentos precários	21
2.2 Espaços livres públicos	24
2.3 Urbanização e urbanidade	25
2.4 A rua como local de vivência	26
3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS	30
3.1 Escadaria Interativa no Cambuci	31
3.2 Villa 31	33
3.3 Praça Ecológica Vila Garibaldi	35
4 DIAGNÓSTICO	40
4.1 O bairro Vicente Pinzon	41
4.1.1 <i>Contexto histórico</i>	41
4.1.2 <i>Aspectos legais</i>	45
4.2 O assentamento Terramar	49
4.2.1 <i>Plano integrado de regularização fundiária: Intervenções previstas para o terramar</i>	50
4.2.2 <i>Precariedade habitacional</i>	57
4.2.3 <i>Meio ambiente e espaços livres</i>	62
4.2.4 <i>Sistema viário e mobilidade</i>	65
5 A RUA VIVA!	72
5.1 Diretrizes	73
5.2 Conceito e diagrama conceitual	73
5.3 Plano de intervenção	75
5.4 Memorial de projeto	86
5.5 Considerações finais	95
REFERÊNCIAS	98

lista de imagens

IMAGEM 01 - BAIRRO VICENTE PINZON	17
IMAGEM 02 - ASSENTAMENTO PRECÁRIOS	22
IMAGEM 03 - LEVANTAMENTO E FAVELAS EM FORTALEZA	23
IMAGEM 04 - ESQUEMA DA ESFERA PÚBLICA	24
IMAGEM 05 - ESQUEMA DE INTERAÇÃO EM TRÊS NÍVEIS	27
IMAGEM 06 - PROCESSO DE PRODUÇÃO DE ESPAÇO COMPARTILHADOS	27
IMAGEM 07 - CORTE TRANSVESSAL E CROQUI DE ESCADARIA	31
IMAGEM 08 - SETORIZAÇÃO DA ESCADARIA	32
IMAGEM 09 - ESQUEMA DE CONTRUÇÃO DOS ESPAÇOS	33
IMAGEM 11 - FORNECIMENTO DE SERVIÇOS BÁSICOS	34
IMAGEM 10 - PLAÇA DE LA MANAZA	34
IMAGEM 12 - EQUIPAMENTOS DE PLAZA DE LA MANAZA	35
IMAGEM 13 - PROJETO DE LOTEAMENTO E SITUAÇÃO REAL	36
IMAGEM 14 - GRAFFITIS REALIZADOS PELA COMUNIDADE E IDENTIDADE VISUAL	36
IMAGEM 15 - INFRAESTRUTURA VERDE ADOTADO PARA PROJETO	37
IMAGEM 16 - ETAPAS DO PROJETO	37
IMAGEM 17 - MAPA DO VICENTE PINZON	41
IMAGEM 18 - MUCURIBE 1956 IBGE	42
IMAGEM 19 - MAPA DE REMOÇÃO E REASSENTAMENTO	42
IMAGEM 20 - ASSETANMENTOS D BAIRRO VICENTE PIZON	44
IMAGEM 21 - EQUIPAMENTO DE SAÚDE E EDUCAÇÃO	45
IMAGEM 22 - MACROZONEAMENTO	46
IMAGEM 23 - ZONAS ESPECIAIS	47
IMAGEM 24 - CORREDORES DE URBANIZAÇÃO	48
IMAGEM 25 - RELAÇÃO DOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS COM OS PROJETOS	49
IMAGEM 26 - MAPA DEFINIÇÃO DO ASSENTAMENTO	50
IMAGEM 27 - PLANO INTEGRADO DE REGULARIZAÇÃO	51
IMAGEM 28 - SISTEMA DE DRENAGEM	52
IMAGEM 29 - HIERARQUIA VIÁRIA	53
IMAGEM 30 - PONTOS DE ARTICULAÇÃO E CONECTORES	54
IMAGEM 31 - SISTEMA DE ESPAÇO IVRES	55
IMAGEM 32 - CENÁRIO 3	56
IMAGEM 33 - CENÁRIO 4	56
IMAGEM 34 - ASSENTAMENTO TERRAMAR EM 1972	57
IMAGEM 35 - MAPA DE REDE DE ÁGUA E ESGOTO	58
IMAGEM 36 - MAPA DE REMOÇÃO TERRAMAR	58
IMAGEM 37 - MAPA – USO DE SOLO ASSENTAMENTO TERRAMAR	59
IMAGEM 38 - RUA CÓRREGO DAS FLORES	59
IMAGEM 39 - VISTA NO ENTORNO DO ASSENTAMENTO	60
IMAGEM 40 - MAPA- GABARITO ASSENTAMENTO TERRAMAR	60
IMAGEM 41 - MAPA CHEIOS E VAZIOS	61
IMAGEM 42 - MAPA VAZIOS DO ENTORNO	61
IMAGEM 43 - RUA ALTO ALEGRE	62
IMAGEM 44 - ESCADARIA RUA CÓRREGO BONITO	62
IMAGEM 45 - MAPA TOPOGRAFIA ASSENTAMENTO TERRARMAR	63
IMAGEM 46 - PRAÇA CIDADE BAIXA MUCURIBE	63
IMAGEM 47 - PRAÇA DA ESTAÇÃO MUCURIBE	63
IMAGEM 48 - MAPA ÁREA DE LAZER	64
IMAGEM 49 - MAPA ÁREAS ARBOZIADAS	64
IMAGEM 50 - MAPA PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO	65
IMAGEM 51 - RUA CÓRREGO DAS FLORES	65
IMAGEM 52 - MAPA CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA	66

IMAGEM 53 - MAPA ANÁLISE DA PAVIMENTAÇÃO VIÁRIA	66
IMAGEM 54 - MAPA ANÁLISE VIÁRIA	67
IMAGEM 55 - AV. DOS JANGADEIROS	68
IMAGEM 56 - MAPA QUALIDADE DO PASSEIO	68
IMAGEM 57 - MAPA TRANSPORTE PÚBLICO	69
IMAGEM 58 - ESTAÇÃO PARANGABA MUCURIPE	69
IMAGEM 59 - RUA LINHA FÉRREA PARANGABA MUCURIPE	70
IMAGEM 60 - CHAFARIZZ TRAVESSA SÃO JOÃO	70
IMAGEM 61 - MAPA PONTOS IMPORTANTES	70
IMAGEM 62 - DIAGRAMA CONCEITUAL	73
IMAGEM 63 - MAPA DE ESTUDO DE INTERVEÇÃO	74
IMAGEM 64 - PLANO DE INTERVENÇÃO	75
IMAGEM 65 - PLANO DE INTERVEÇÃO AÇÕES PROPOSTA	76
IMAGEM 66 - TIPOLOGIA VIÁRIA	77
IMAGEM 67 - TIPOLOGIA 1	78
IMAGEM 68 - TIPOLOGIA 2	79
IMAGEM 69 - TIPOLOGIA 3	80
IMAGEM 70 - TIPOLOGIA 4	81
IMAGEM 71 - TIPOLOGIA 5	82
IMAGEM 72 - ESCADARIA RUA DO TRABALHO	83
IMAGEM 73 - ESCADARIA RUA CÓRREGO BONITO	83
IMAGEM 74 - RELOCAÇÃO	84
IMAGEM 75 - SELEÇÃO DE SETORES	85
IMAGEM 76 - SETOR 1	88
IMAGEM 77 - SETOR 2	89
IMAGEM 78 - CORTES SETOR 2	90
IMAGEM 79 - CORTES SETOR 1	91
IMAGEM 80 - SETOR 3	93
IMAGEM 81 - TERREMAR ATUALMENTE	94
IMAGEM 82 - PROPOSTA ESPAÇO DE ESTAR	94
MAGEM 83 - R. JUVÊNIO VASCONCELOS ATUALMENTE	95
MAGEM 84 - PROPOSTA DE NOVO DESENHO VIÁRIO	95
MAGEM 85 - R. CÓRREGO DAS FLORES ATUALMENTE	96
MAGEM 86 - PROPOSTA DE NOVO DESENHO VIÁRIO	96
MAGEM 87 - R. DO LUAR ATUALMENTE	97
MAGEM 88 - PROPOSTA DE NOVO DESENHO VIÁRIO	97

lista de quadros

QUADRO 01 - SÍNTESE DAS DIRETRIZES CONCEITUAIS	38
QUADRO 02 - REMOÇÕES E REASSENTAMENTOS NO BAIRRO	43
QUADRO 03 - ANÁLISE SÍNTESE	71

INTRODUÇÃO

01

1.1 TEMA

No Brasil, ao longo das últimas décadas tem ocorrido um grande processo de favelização dos centros urbanos. Em Fortaleza, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2013, já havia 369 mil pessoas em 509 favelas na cidade. Pequeno (2002) destaca que a espacialização das favelas acompanha os processos de expansão da cidade a partir da concentração oeste, além disso, mostra com estudos do mapeamento ao longo dos anos que existe a dispersão de assentamentos precários, em faixas de praia, ao longo de rios, ou seja, áreas com fragilidade ambiental.

O projeto trata-se da urbanização do assentamento Terramar no bairro Vicente Pinzon, no município de Fortaleza (Imagem 01), um bairro que possui muitos assentamentos informais, que remetem ao início do processo de favelização em Fortaleza, e não diferente do que foi dito acima, muitos de seus assentamentos estão em áreas de fragilidade ambiental, pois encontra-se em área de dunas, faixa de praia e a margem do rio.

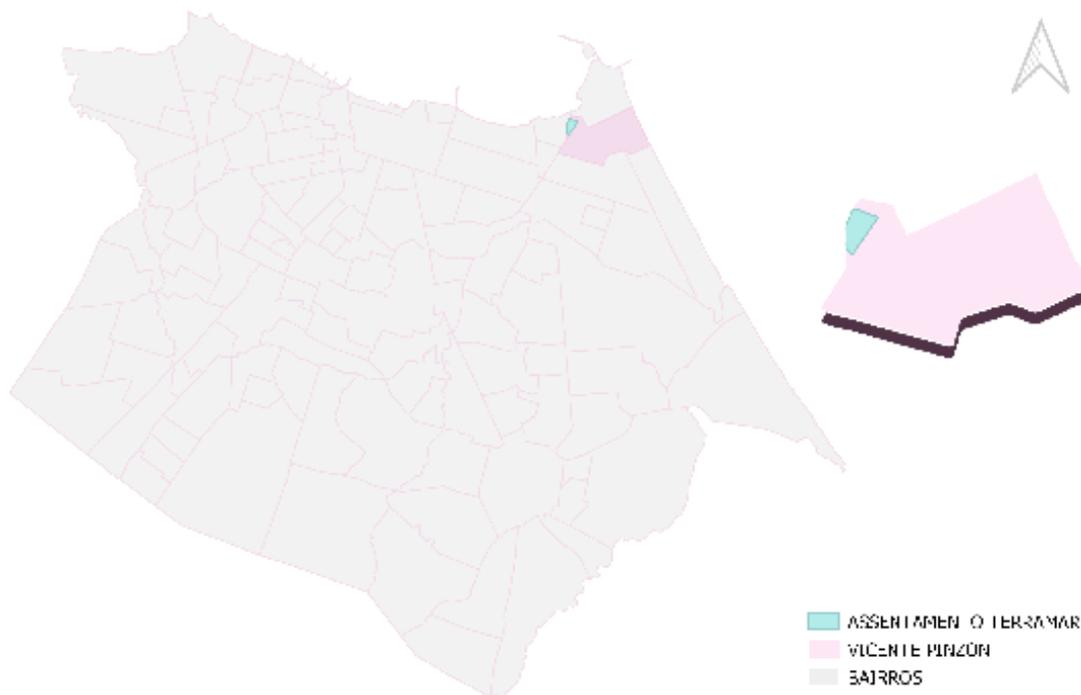


IMAGEM 01

Bairro Vicente Pinzon
Fonte: Elaborado pela autora

1.2 justificativa da pesquisa e do projeto

“Assentamentos precários” foi a expressão escolhida pela Política Nacional de Habitação (PNH), mas o que são? Quais as características? e como definir um lugar como assentamento precário? O Ministério das Cidades o caracteriza assentamentos precários como: conjunto de assentamentos urbanos inadequados ocupados por moradores de baixa renda, com tipologias de cortiços, loteamentos irregulares de periferia, favelas e semelhantes, além de, conjuntos habitacionais degradados, ou seja, são locais carentes de infraestrutura.

A proposta de urbanizar um assentamento precário parte exatamente da sua definição, com isso, o projeto propõe a melhoria dos espaços livres públicos. Tendo em vista as especificidades desses assentamentos, o espaço livre público existente é a rua (área não edificada), local de passagem, mas também, local de convivência e lazer.

A escolha do bairro ocorreu pela familiaridade com o local, por já ter realizado trabalhos e algumas visitas. Além disso, sua topografia acidentada (proporcionando vista para toda a cidade), bem como a existência de um corpo hídrico e sua localização próximo a orla marítima, foram fatores que influenciaram na sua escolha. A escolha do assentamento Terramar deu-se a partir do diagnóstico do bairro, visto que o assentamento reunia características que desejava-se trabalhar no projeto.

É importante para reflexão sobre o espaço não construído em assentamentos precários e o quão importante é esse espaço não edificado para os moradores do lugar, pois é onde é realizado as trocas, a convivência e o lazer. Por isso, a proposta é qualificar esse espaço, com infraestrutura, para que a experiência do usuário seja a melhor, tornando o espaço mais acessível, seguro e de qualidade.

1.3 OBJETIVO GERAL

O objetivo geral é elaborar um projeto de urbanização do assentamento Terramar no bairro Vicente Pinzón, com foco no espaço livre público nas áreas de assentamentos precários, em especial nas ruas, a serem estruturadas como espaço para pessoas, promovendo aos usuários uma melhor experiência.

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Definir e relacionar conceitos-chave para o trabalho, como “favela”, “espaço público”, “rua” e “urbanidade”;
- Estudar o processo de formação das favelas em Fortaleza e como ocorreu a delimitação do papel da rua nesses espaços;
- Caracterizar o bairro Vicente Pinzón, de modo a escolher a comunidade a receber a proposta de intervenção;
- Analisar urbanisticamente a comunidade escolhida, para embasar as decisões projetuais;
- Consultar projetos de urbanização de favelas que possam servir de referência para o projeto a ser elaborado.

1.5 metodologia de pesquisa e do projeto

O referencial teórico foi elaborado de forma a embasar os argumentos sobre a problemática levantada. Inicialmente, os conceitos-chave do trabalho (como “favela”, “espaço público”, “rua” e “urbanidade”) são estabelecidos com base nas leituras em livros, artigos, teses e dissertações. Foi abordada ainda uma contextualização, desde o processo de favelização em Fortaleza, até as primeiras intervenções de urbanização de favelas, abordando ainda a importância das ruas nesses locais, como ponto de encontro e local de vivência.

Posteriormente, foi realizado o diagnóstico do Bairro Vicente Pinzón, compreendendo: caracterização do bairro, histórico da formação dos assentamentos do bairro, localização de acessos, intervenções anteriores. Além disso, foram levantados dados secundários socioeconômicos e físico-territoriais, de modo a produzir cartografias georreferenciadas. A partir das cartografias elaboradas, foi possível escolher o assentamento Terramar que será a área de intervenção. Com essa escolha, foi possível elaborar mapas (com dados secundários e primários) mais precisos (quanto aos espaços livres, ao sistema viário, ao uso e ocupação do solo) da comunidade escolhida. Também foram realizadas visitas ao bairro, uma no período noturno, para compreender a dinâmica do espaço no horário da noite, e outra no período diurno, onde foi possível conversar com moradores, para compreender a forma como eles identificam o espaço urbano em que vivem.

Após interpretar os dados, foi elaborada uma síntese do que foi visto, de forma que possibilite identificar os seus problemas e suas potencialidades. Em seguida, foram especificadas as diretrizes de projeto, construindo um programa de necessidades, um plano de intervenção e por fim, a proposta de projeto de urbanização da área. A proposta de projeto consistiu em plantas, corte/perfis e perspectivas de cada tipo de via proposto, bem como do detalhamentos de 3 setores para a qualificação de espaços livres públicos da comunidade.

2.1 assentamentos precários

Cidade informal não é sinônimo de cidade ilegal. Ao destacar as formas e comportamentos da cidade formal e informal, vale deixar claro que a cidade aqui colocada como formal é aquela que está regulada urbanisticamente, enquanto a cidade informal é a que não se encontra regulada urbanisticamente. Entretanto, a cidade informal não deve ser colocada como um lugar de ilegalidade, pois embora os processos de acesso à moradia sejam fora das instituições formais, o produto (habitação) é lícito (COSTA LIMA, 2017). Costa Lima (2017) destaca duas dimensões da informalidade, a primeira referente à propriedade e aos títulos de terra e a segunda como a regulação urbanística, as quais possuem uma relação dialética de causa e efeito. Portanto, a condição de informalidade não deveria ser uma característica pejorativa, mas sim uma forma de diferenciar esses dois ambientes que compõem o âmbito urbano. Segundo Costa Lima (2017), embora a informalidade não se restrinja à precariedade, é nesta que a informalidade assume suas características mais perversas com seus moradores.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2010), a ocorrência de assentamentos precários é um fenômeno recorrente no Brasil, diluído em várias cidades, independentemente de seu porte, apesar de mais frequente em municípios acima de 500 mil habitantes. Aponta ainda que os assentamentos são fenômenos relacionados ao meio urbano, característicos da desigualdade e desordem de um ambiente excludente com elevada desigualdade espacial. Uma das formas mais conhecidas de assentamentos precários no mundo é a favela, no Brasil são mais de 11,4 milhões de pessoas morando em favelas (IBGE, 2019).

O Ministério das Cidades¹ (BRASIL, 2010) classifica assentamentos precários, como porções do território urbano com dimensões e tipologias diversas (cortiços, favelas, loteamentos irregulares ou conjuntos habitacionais), para isso considera os aspectos de acesso à moradia, o terreno, a localização, o traçado urbano e a infraestrutura, assim como a condição da unidade habitacional, entretanto todos devem ter as seguintes características em comum:

- Áreas predominante de residências de família de baixa renda;
- Precariedade das moradias como: irregularidade fundiária; ausência de infraestrutura de saneamento ambiental; localização em áreas mal servidas por sistema de transporte e equipamentos sociais; terrenos alagadiços e sujeitos a riscos geotécnicos; adensamento excessivo, insalubridade e deficiências construtivas da unidade habitacional;
- A origem histórica, relacionada às diversas estratégias utilizadas pela população de baixa renda para viabilizar, de modo autônomo, solução para suas necessidades habitacionais, diante da insuficiência e inadequação das iniciativas estatais dirigidas à questão.

Para o IBGE (2010), por sua vez, as favelas são representadas pelos aglomerados de domicílios subnormais, e sua identificação se baseia nos seguintes critérios:

- Ocupação ilegal da terra: construção em terrenos de propriedade alheia (pública ou particular) no momento atual ou em período recente (título de propriedade do terreno obtido há dez ou menos anos).
- Possuir características: a) urbanização fora dos padrões vigentes. - Exemplos: vias de circulação estreitas e de alinhamento irregular, lotes de tamanhos e formas desiguais, construções não regularizadas por órgãos públicos; b) precariedade de serviços públicos básicos.

¹ Em 1º de janeiro de 2019, o Ministério das Cidades e o Ministério da Integração Nacional foram fundidos e transformados em Ministério do Desenvolvimento Regional.

Apesar da nomeação diferente entre favelas e aglomerados subnormais, os critérios de definições são semelhantes, com exceção do Manual de Delimitação dos Setores do Censo 2010 que classifica os aglomerados subnormais como cada conjunto a partir de 51 unidades habitacionais, o que gera a exclusão de alguns assentamentos menores que o determinado. Embora ocorra essa especificidade, os aglomerados subnormais são semelhantes e estão enquadrados como uma variação de assentamento precário, mas acaba subdimensionado o fenômeno.

No Brasil, o IBGE estima que em 2019 havia 5.127.747 milhões de domicílios ocupados em 13.151 mil aglomerados subnormais, distribuídos em 734 municípios, em todos os estados brasileiros, incluindo o Distrito Federal. Em Fortaleza, a abrangência do fenômeno não é diferente. De acordo com o Plano de Habitação de Interesse Social (PLHIS) elaborado entre os anos de 2010 e 2012, 1.077.059 habitantes vivem em 856 assentamentos precários (Imagem 02), representando 44% da população de Fortaleza mora em assentamentos precários (FORTALEZA, 2016).

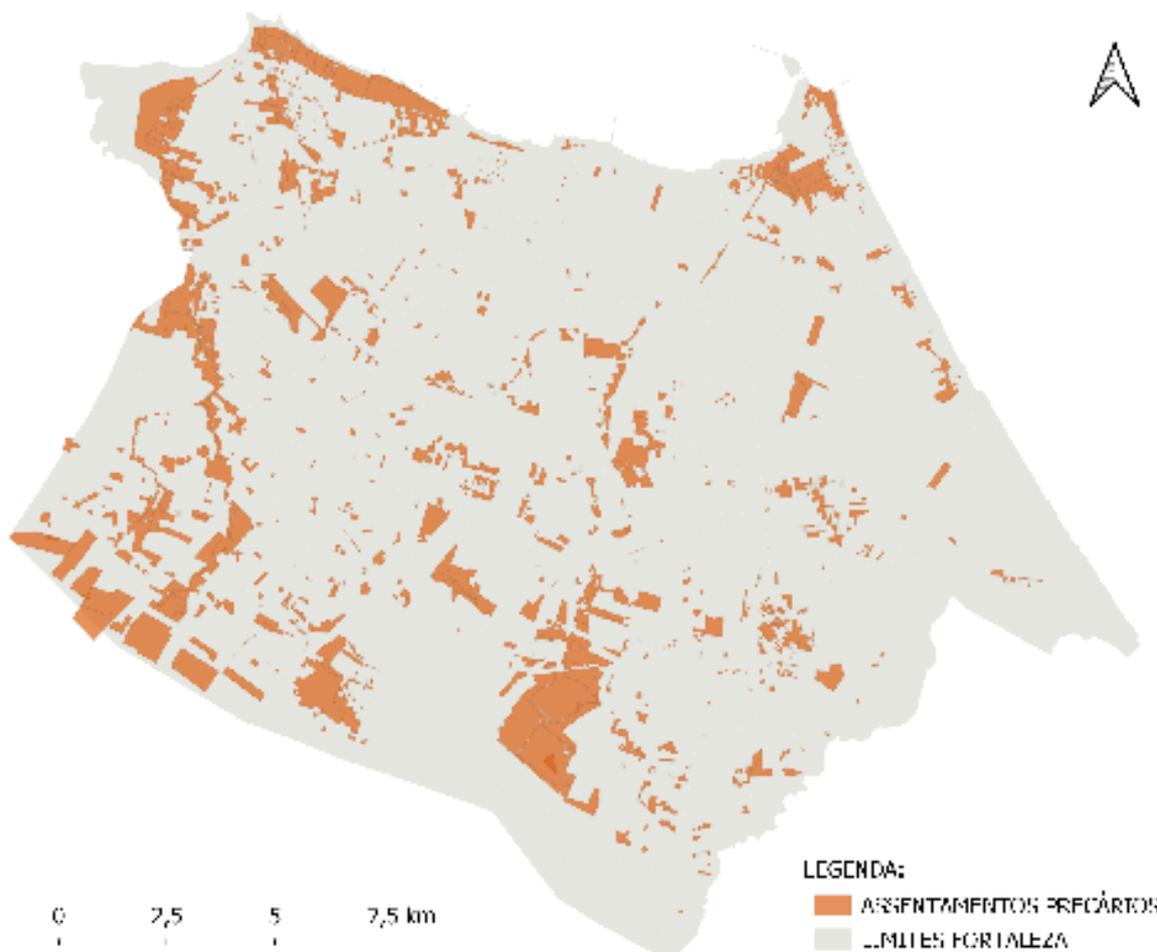


IMAGEM 02

Assentamentos Precários
Fonte: Elaborado pela autora
Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

Em Fortaleza, as primeiras formações de favelas aconteceram em 1930 e a partir de 1960 passaram a ser pautadas recorrentemente em jornais locais. Por não ter condições de comprar lotes, a população pobre iniciou a ocupação, que se deu inicialmente na zona de orla, já que essa área não era valorizada pelo mercado imobiliário. Em meados dos anos 60 e início dos 70, ocorreu um período de consolidação do mercado de terras e a ocupação se dispersou em outros locais na cidade (ALDIGUERI, 2017).

A relação das favelas de 1973 com a produção de loteamentos na cidade de Fortaleza, aos longos dos anos, podendo observar a grande quantidade de loteamentos realizados entre os anos de 1950 e 1979 (Imagem 03). Aldigueri (2017) aponta que a baixa condição de renda e a redução de investimentos em unidades habitacionais que eram realizadas pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) contribuíram para o processo de ocupação de terras públicas, como áreas de ruas, áreas destinadas a praças ou equipamentos públicos, bem como áreas de terras da União. Com isso, esses espaços públicos que eram destinados a serviço da população, seja uma via, ou um terreno que futuramente se tornaria uma praça, foram ocupados por ela, pela necessidade de moradia

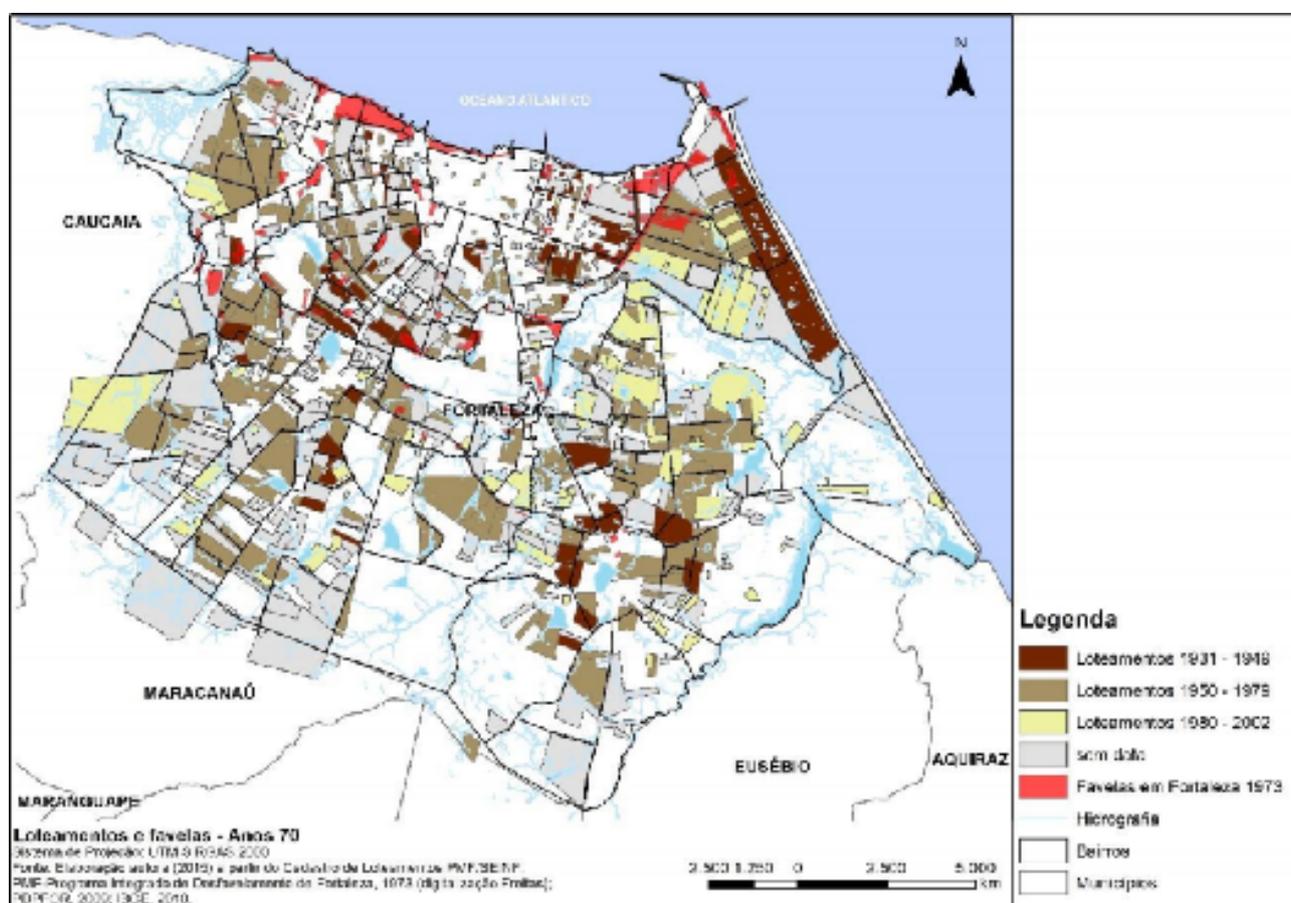


IMAGEM 03

Loteamentos e favelas em Fortaleza nos anos 70
 Fonte: Aldigueri, 2017

As pessoas ocuparam essas áreas pela necessidade urgente de morar, entretanto, para exercer dignamente o direito à moradia é necessário um conjunto de coisas como consta a legislação urbana. O direito à moradia adequada está inserido no capítulo da política urbana na Constituição de 1988. Entretanto, não é o único direito referente ao meio urbano, no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), em seu artigo 2º, prevê a primeira diretriz da política

urbana brasileira a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Visto isso, os espaços públicos de qualidade que serão abordados a seguir, também fazem parte do direito à cidade, e complementam o direito de uma moradia digna e adequada.

2.2 espaços livres públicos

Para conceituar Espaços Públicos (EP), pode-se seguir em uma explicação mais geral, como uma rua, praças, parques, ruas, a cidade de modo geral, mas também pode-se seguir um caráter mais específico, como a “esfera pública” (Imagem 04). Nesse sentido mais amplo, deixa de ter um caráter meramente físico e passa a ser um espaço relacionado com seus usuários (CARRIÓN, 2007). Portanto, EPs não são apenas espaços meramente físicos, mas também espaços de memórias, de conflitos e um meio de se relacionar com a cidade, que vai variar de acordo com a percepção de cada usuário.

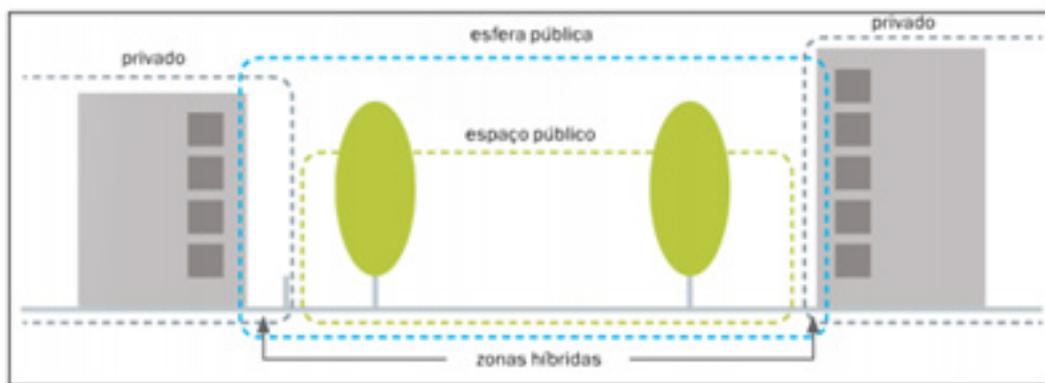


IMAGEM 04

Esquema da esfera pública e espaços públicos e privados
Fonte: Carrión, 2007

Quanto aos Espaços Livres (ELs), esses representam a possibilidade de redirecionar o processo de expansão territorial e possibilitam a delimitação das condicionantes entre o espaço livre (terreno vazio, corpo hídrico, rua) e o ocupado (edificado), ou seja, os espaços livres são componentes estruturantes da cidade, agentes fundamentais para sua morfologia (TARDIN, 2008).

Compreendido os conceitos de Espaço Público e Espaço Livre, podemos constatar, portanto, que, Espaços Livres Público (ELPs), é todo o espaço não edificado que se encontra em área pública, seja rua, parque, praça. Dito isso, podemos dividir os espaços livres públicos em dois, um referente a cidade formal e o outro referente a cidade informal. Tal divisão será aqui realizada visto que os dois possuem características distintas e devem ser pensados considerando tais condicionantes.

A complexidade dos ELPs informais é maior e costumam ser diferentes ao relacionar com o formal, pois as apropriações ocorrem de modo diferentes, e as relações criadas ali também. De forma positiva, o planejamento espontâneo realizado por moradores de acordo com suas

necessidades colabora para a vitalidade do ELP informal, que raramente será tediosa, mas sim movimentada e viva. E apesar da necessidade por moradia, a favela tem uma diversidade de usos (serviços e comércios que complementam a renda dos moradores) que promovem a atividade local e geram dinamismo do espaço público (PEREGRINO ET AL., 2017).

2.3 urbanização e urbanidade

Segundo definições de Oxford Dictionary, urbanizar significa tornar(-se) urbano, civilizar(-se). Tendo em vista essa definição, seria coerente proferir o termo “urbanização de favelas”? Será que a favela não é algo civilizado e/ou urbano? Vale ressaltar que as favelas são assentamentos precários (característica de ocupação) localizados na área urbana. Seria pretensão assumir o papel de “civilizador” de uma favela, considerando suas características peculiares e contexto histórico. Afinal, a favela não é um lugar não urbano, é um lugar urbano, ausente de infraestruturas básicas e de direitos, o que não significa dizer que não seja um lugar civilizado.

O processo de urbanizar favelas contribui para sua consolidação e formação, bem como fortalece os moradores da comunidade e sujeitos de direito, sendo, portanto, um processo complexo e multidisciplinar. Desse modo, esse processo busca a ampliação e legitimação dos direitos, à cidade, à moradia, à participação, contribuindo para o entendimento dos lugares de vivência e dinâmicas locais (BUENO, 2000). É necessário compreender o significado da palavra urbanizar e perceber a significância de onde ela é empregada, pois, como visto acima, possui uma complexidade de atos que estão intrínsecos no termo. Portanto, o termo urbanizar está ligado a uma série de ações que permitem a equidade dos acessos, ao exercício de cidadania e direito à cidade.

Posterior a Revolução Industrial, surgiram modelos de urbanização, não referente a urbanização de favelas, mas, referentes às cidades de modo geral. Sendo forma de planejar a cidade, no Brasil, foi empregado o modelo de urbanismo modernista, no qual não obteve sucesso, onde as cidades eram criadas seguindo um modelo funcionalista, baseado no uso do automóvel, zoneada por atividades (residencial, comercial, institucional, lazer), surge posteriormente o conceito de Urbanidade, inserido como uma propriedade essencial à arquitetura da cidade (AGUIAR, 2012).

A escritora e jornalista Jane Jacobs desenvolveu o conceito de “olhos para rua”, compreendendo que uma rua segura é uma rua onde tem pessoas. Guiando esse olhar para uso dos ELPs, como concebido anteriormente, seria correto generalizar o fato de quanto mais usuários, mais seguro? De fato, um local vazio pode transparecer a ideia de segurança, mas um lugar muito cheio também pode transparecer insegurança, portanto, deve-se encontrar um meio termo, na afirmativa é compreender que a vitalidade (uso) dos ELPs pode torná-lo um local seguro.

Ao realizar essa analogia, entre vitalidade e segurança, pode-se citar o arquiteto Jan Gehl, em sua obra Cidade para Pessoas (2013), que ressalta a urbanidade como algo fundamental para a vitalidade urbana. No contexto mais amplo sobre os espaços da cidade, define-se uma “cidade segura”, “cidade sustentável” e “cidade saudável”. Uma cidade convidativa, segura e saudável, em que seus espaços sejam amigáveis, acolhedores, que seja pensada na

escala humana e promovam a interação social.

A essência da urbanidade é sentida e vivida pelos usuários da cidade de acordo com sua carga histórica e cultural, podendo ser algo negativo ou positivo. A complexidade das relações urbanas também é considerada, a percepção de um morador de uma pseudo urbanidade (como condomínio fechado) em que vê a urbanidade como algo negativo atribuído ao centro da cidade, como Aguiar (2012, p. 78) mostra a seguir:

A urbanidade é, portanto, algo material, palpável, visível. Algo que vem da cidade, do urbano, exala. Uma outra coisa é o modo como a urbanidade é percebida, lida, sentida, amada, desejada, odiada, demonizada ou ignorada pelas pessoas. Aí entra a cultura, a história, a origem, a vivência, a sensibilidade, e mais entre outras características de cada indivíduo, que irão determinar o modo como a urbanidade é percebida, lida, sentida, desejada, demonizada ou ignorada aqui ou acolá. Entramos aí no complexo tema da relação dos protocolos da urbanidade com o comportamento espacial e com a percepção das pessoas. O habitante do condomínio fechado, em geral conservador, lê e sente a urbanidade do centro da cidade como uma situação hostil. Ele se sente bem no desurbano. Por outro lado, os moradores da cidade dita tradicional, rua e quarteirão, lêem e sentem a pseudourbanidade do condomínio fechado como algo exótico, esdrúxulo [...].

A partir da definição de urbanidade é possível constatar que a favela é um local com abundante urbanidade, desde seu modelo construtivo, suas relações cotidianas entre os próprios moradores, e dos moradores com o espaço urbano.

O modelo de condomínios com a pseudo urbanidade, citado anteriormente, se referindo a cidade formal onde a urbanidade é uma busca constante e necessita de planos para que seja promovida, difere da cidade informal, onde não existe esforço e apesar das condições do lugar, a urbanidade ocorre de forma espontânea. Isso pode ser observado nos ELPs, como as ruas. As ruas como local de vivência serão abordadas no tópico a seguir.

2.4 a rua como local de vivência

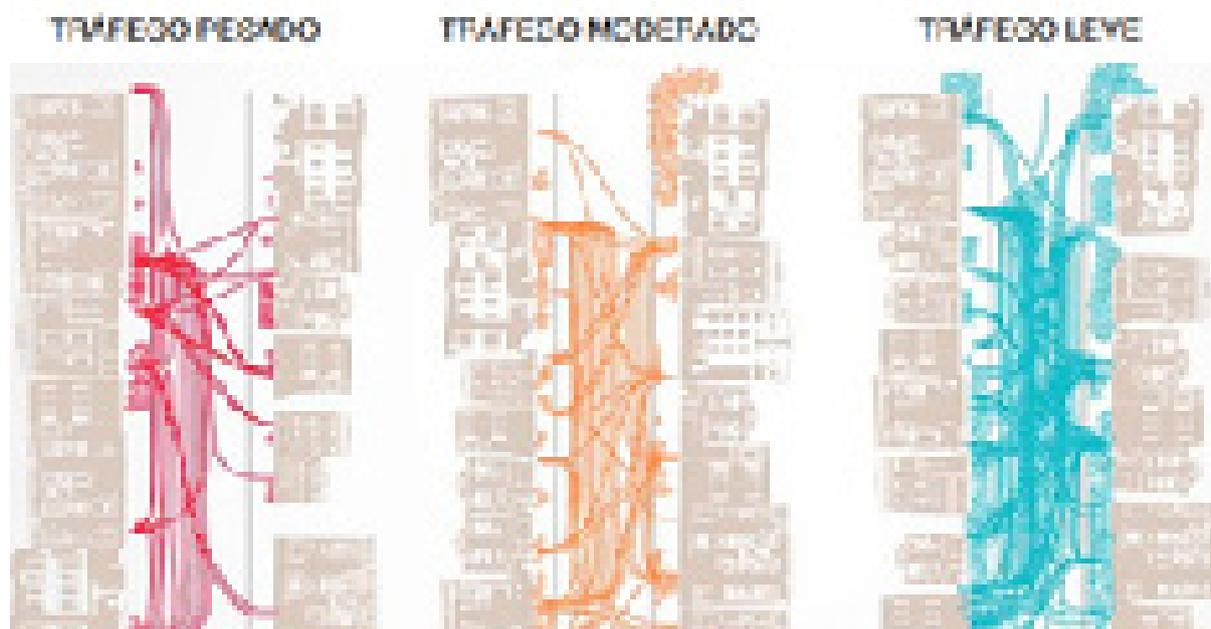
A rua é um lugar criado a partir da necessidade de comunicação humana. É através dos percursos e caminhos, que podemos fazer conexões (Imagem 05) de pontos, como ligar duas casas, ligar a casa ao mercado, entre outros. A rua também é responsável pela morfologia urbana, ou seja, a forma urbana que se encontra nas cidades. Além disso, é lugar de encontro, onde ocorrem trocas e vivências culturais. (FERNÁNDEZ, 2004).

A rua é um espaço público, e deve cumprir sua função social, entretanto, com o advento da cidade modernista, baseada no funcionalismo e pensada para o carro, esses espaços foram ficando monofuncionais, servindo apenas ao automóvel. Com o objetivo de adequar o trânsito de veículos ao espaço social, em 1976 na Holanda, foi implementado as woonerf²

² As woonerf surgem a partir de um grupo de vizinhos da cidade de Delft, na Holanda, que, frustrados e preocupados com as altas velocidades nas suas ruas residenciais, desenvolveram um modelo de rua sem sinalização viária nem semáforos. O objetivo da comunidade era expressar que aquela não era mais uma rua com a superfície lisa para que apenas automóveis pudessem circular de maneira fluida. A estratégia incluiu a implementação de mobiliário urbano, áreas verdes, regulamentação de estacionamento e áreas de recreação (dérive LAB,2014).

(as ruas para viver), que pode ser considerada a ideia pioneira de Espaços Compartilhados (Shared Spaces).

INTERAÇÃO SOCIAL EM TRÊS RUAS



Visão atualizada do trabalho do Donald Appleyard em conjunto a influência da rotunda de Tráfego para a vida da Rua. (Revising Donald Appleyard's URBAN SPACES, 2011)

IMAGEM 05

Esquema de interações em três níveis
Fonte: Fernández, 2004

Ao entender a rua como um espaço público e não somente como um lugar de passagem, a busca de resgatar da função pública das ruas, tornando-as compartilhadas é realizada partindo de intervenções físicas, que deverão ser acordadas e inseridas no espaço. Como mostra a imagem 06, onde existe o contexto (o ambiente a ser modificado) e características que devem ser consideradas na proposta, como: o contato visual, a vida pública e a negociação do espaço, para só então chegar ao desenho.



IMAGEM 06

Processo de produção de espaço compartilhado
Fonte: Dérive LAB, 2014

Todo o processo informado acima, faz parte da produção de uma via compartilhada, entretanto, ao refletir, que esse processo foi pensado para um espaço público inserido na cidade formal (os ELPFs), onde, como dito anteriormente é um lugar no qual a urbanidade precisa ser projetada, devido não ocorrer de forma espontânea. Questionamos aqui se o processo necessitaria ser o mesmo para a cidade informal, tendo em vista que os espaços já são compartilhados, por ausência de infraestrutura, seja por falta de sinalização ou até mesmo de calçadas. Portanto, a proposta de Espaços Compartilhados na cidade informal, podem ser pensados com mesmos critérios, considerando o contexto do espaço/ambiente a ser modificado.

O manual de Rua Compartilhada (2014) lista também os benefícios proporcionados através da implantação de ruas compartilhadas, dentre eles:

- Reiteram a ideia básica de que a Rua é um espaço público e por isso deve ser de todos e para usufruto de todos os cidadãos;
- Favorecem a mobilidade e geram espaços de encontro;
- Ativam a economia local ao ativar a vida pública;
- Os cidadãos e cidadãs desfrutam e cuidam do que é público;
- Implementam os “olhos na rua”, aumentando a segurança pública;
- Melhoram a qualidade de vida dos cidadãos e criam lugares de bem estar;
- Aumentam os espaços públicos da cidade;
- Aumentam o tempo de uso nos espaços públicos na cidade;
- Favorecem a integração e fortalecimento das comunidades.
- Proporcionam uma transição suave a diferentes áreas da cidade, fazendo um contraponto às barreiras e vias segregadas tradicionais.
- Transformam o paradigma da mobilidade urbana.

Para alcançar esses benefícios, devem ser superados alguns desafios, dentre eles, o mais significativo é a aprovação dos usuários, para isso, é necessário fazer com que os mesmos participem do processo de construção, para que ocorra a aceitação do projeto da Rua Compartilhada. A participação proporciona que as necessidades dos usuários sejam atendidas, proporcionando a satisfação e uso do espaço, visto isso, pode-se concluir que a Rua Compartilhada é uma forma tipologia adotada, e entre seus inúmeros benefícios ditos acima, também é uma forma de proporcionar urbanidade no Espaço Livre Público, transformando a rua, em um local de permanência e lazer, retomando a ideia de espaço público, não somente de um espaço para passagem e estacionamento de veículos.

Considerando a Rua como Espaço Livre Público Fundamental, pode-se concluir, que é nela onde ocorre a vida nas cidades, seja formal ou informal. Entretanto, é na cidade informal que o uso compartilhado desse espaço já ocorre, em suma por ausência de espaço (largura das vias), ausência de calçadas, enfim, a cidade informal se mostra rica no quesito urbanidade, porém, requer atenção em questões físicas (infraestrutura) para que a vivência desses espaços se tornem mais seguras, acessíveis e mais agradáveis aos seus usuários.

3.1 escadaria interativa no cambuci

NOME	ESCADARIA INTERATIVA NO CAMBUCI
ARQUITETOS	ARQUITETURA RUAL COLETIVO NORMAS
TIPOLOGIA	REVITALIZAÇÃO DE ESCADA
ÁREA	300M ²
LOCAL	SÃO PAULO
ANO	2013

Localizada no Cambuci, em São Paulo, a Escadaria interativa busca ressaltar o espaço público como um local de conexão entre os moradores do bairro, a qual possui em seu entorno cortiços, escolas e parques. A produção do espaço foi realizada pelo coletivo NORMAS. A equipe técnica ressalta a vertente social arquitetônica e urbanística, realizando reformas e intervenções urbanas.



IMAGEM 07

Corte transversal e croquis da escadaria
Fonte: Hometeka

O projeto propõe recuperar o espaço, que já é bastante utilizado como área de convivência entre os moradores do lugar, os quais modificam e se comunicam através do espaço. Com 300m², a escada possui 20 metros de desnível, e foi dividida em setores (Imagem 08), cada setor foi destinado para diferentes públicos. Os setores se dividem em uma horta coletiva, uma biblioteca, com área coberta, um playground infantil e espaço com churrasqueira para lazer.

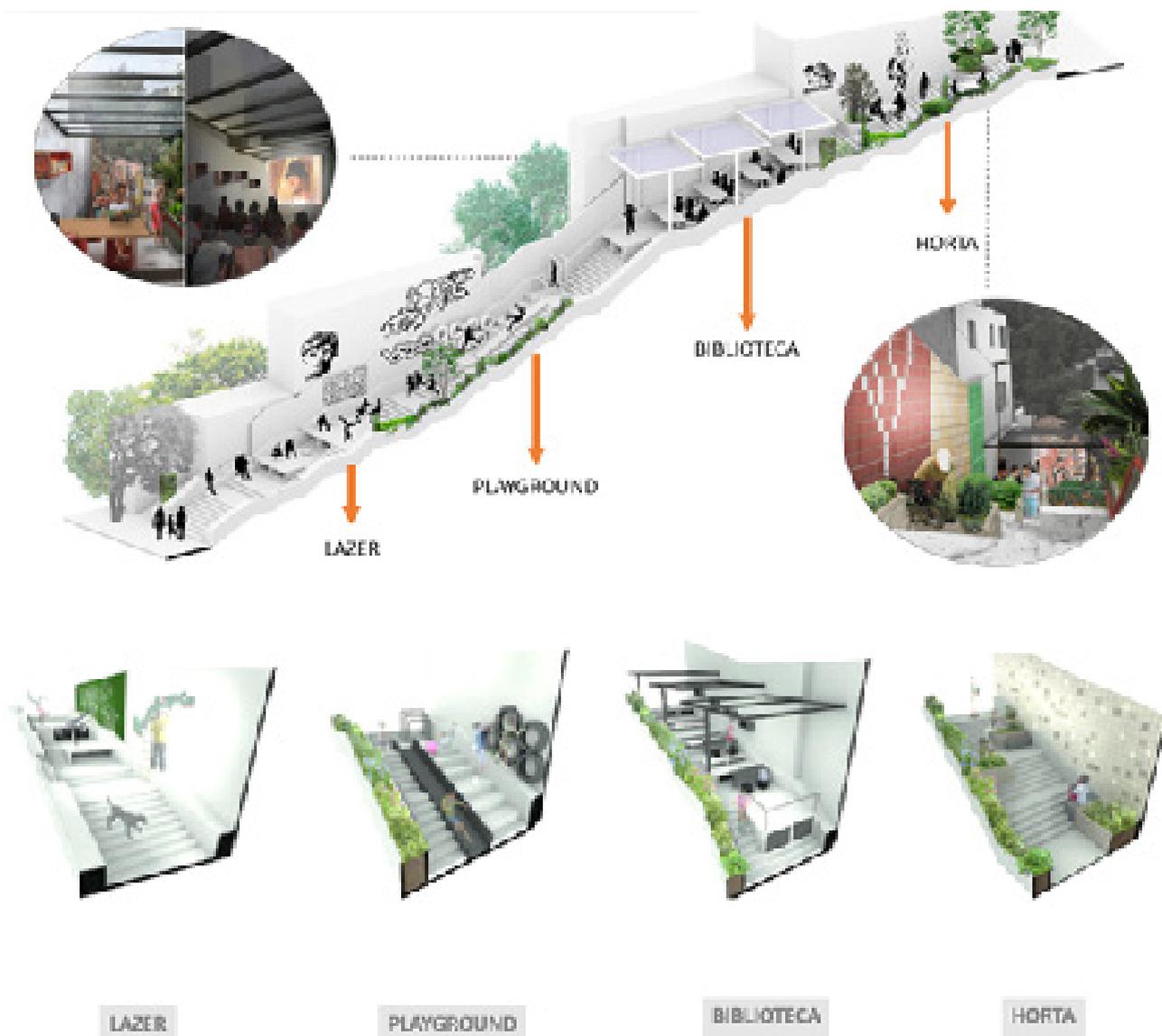


IMAGEM 08

Setorização da escadaria
Fonte: Hometeka

Vale ressaltar que a proposta do coletivo é utilizar mão de obra do próprio bairro, ou seja, empregar os moradores do local e empenhados no projeto, para que ele seja concretizado através dos próprios moradores.

O projeto representa a tomada de atitude desejada para a proposta deste trabalho, a qual será apresentada posteriormente. O conceito de fornecer melhorias e adequar o espaço para que possa ocorrer a melhor experiência no espaço é fundamental. Tornar o espaço multifuncional, unindo várias atividades, aproveitando cada área, é de fato o ponto alto do projeto, entretanto deve ser entendido que nem todas as atividades propostas podem ser utilizadas

como referência, como é o caso da biblioteca, que não seria ideal para a proposta de projeto, mas, dependendo da área de intervenção seria interessante adaptá-lo como uma área de leitura.

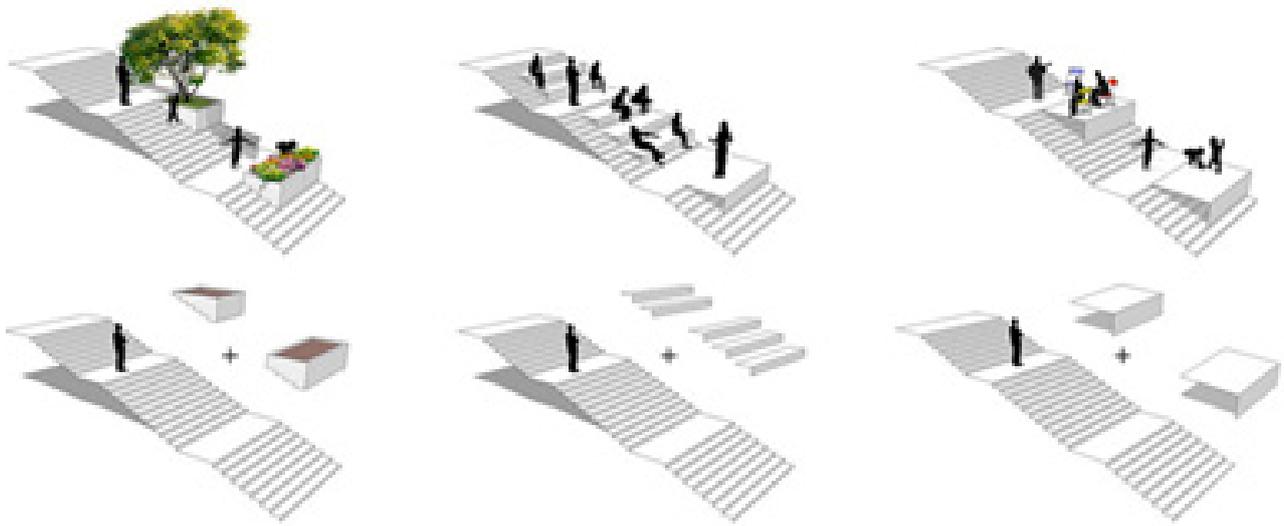


IMAGEM 09

Esquema de construção dos espaços
 Fonte: Hometeka

3.2 villa 31

NOME	VILLA 31
ARQUITETOS	EQUIPE TÉCNICA DA PREFEITURA
TIPOLOGIA	REURBANIZAÇÃO INTREGAL DO BAIRRO VILLA 31
ÁREA	320000M ²
LOCAL	BUENOS AIRES - ARGENTINA
ANO	2009 (aprovação da lei de urbanização do bairro)

Localizada na capital argentina, a Villa 31 é um dos bairros mais antigos da cidade, formado por assentamentos precários, e por anos foi privado de políticas públicas. Em 2010, foi estabelecida uma Mesa Redonda Multidisciplinar e Participativa de Planejamento e Gestão para a Urbanização da Villa, o que resultou na elaboração de opiniões que direcionasse a

urbanização do lugar. E somente em agosto de 2016 foi elaborado o plano de ação de integração social urbana, social e econômica.

Os objetivos gerais do projeto foram separados em três escalas, a “macro”, no qual o bairro deveria ser incorporado à estrutura da Região Metropolitana. A “média”, que estabelece articulações, garantindo espaços públicos compartilhados e situações claras de acessibilidade. O “micro”, conecta-se aos componentes existentes e propostos, bem como universaliza o acesso à infraestrutura básica.

Os objetivos específicos do projeto são: respeitar o histórico de configuração; procurar por participação da comunidade; abrir lacunas e introduzir requalificações; democratizar as condições da urbanidade; tender ao máximo ao arraigamento; garantir acessibilidade; incentivar a conectividade; promover centralidades novas e antigas; produzir coesão articulando lógicas heterogêneas; e causar uma drástica mudança de imagem.

Garantir o acesso aos serviços básicos foi uma das principais etapas do projeto, visto que se partia do pressuposto que fornece rede de esgoto e pluvial, rede de água, rede elétrica, pavimentação e iluminação pública, fortaleceria a integração social e urbana.



IMAGEM 10

Fornecimento de serviços básicos

Fonte: Programa Internacional de Cooperación Urbana

Os espaços livres do bairro, também receberam melhorias, como é o caso da Plaza de La Manzana 103 (Figura 11). Ponto de encontro dos moradores do entorno, a praça recebeu mobiliário, com redes, escorregadores, bancos e a inserção de árvores para o sombreamento.



IMAGEM 11

Plaza de la Manzana 103
Fonte: Buenos Aires Ciudad

A praça linear encontra-se no mesmo nível das ruas paralelas, permitindo a criação de um espaço compartilhado e não segregado, onde o pedestre tem maior acessibilidade. Vale ressaltar, a forma do mobiliário, que foge do tradicional e se dispõe linearmente, aproveitando ao máximo o espaço ofertado de forma dinâmica e criativa.



IMAGEM 12

*Equipamentos da Plaza de la Manzana 103
Fonte: Buenos Aires Ciudad*

O projeto demonstra a intenção desejada para a proposta deste trabalho, a qual será apresentada posteriormente. O conceito de promover o melhor aproveitamento do espaço, propondo o espaço compartilhado, com a praça linear, tomando partido do espaço disponível para sua forma, respeitando a configuração existente promovendo acessibilidade sem segregar espaços. Outra qualidade desse projeto são as cores e formas empregadas, as quais podem ser adaptadas de acordo com a necessidade do espaço livre que venha a ser proje-

3.3 praça ecológica vila garibaldi

NOME	PRAÇA ECOLÓGICA VILA GARIBALDI
ARQUITETOS	CANTO - EMAU DA UFC
TIPOLOGIA	REGENERAÇÃO URBANA
ÁREA	--M ²
LOCAL	FORTALEZA - CEARÁ
ANO	2015

tado.

O projeto da Praça Ecológica Vila Garibaldi ocorreu no bairro Serrinha e foi construído por uma equipe multidisciplinar (arquitetos, designers, aprendizes, sociólogos, antropólogos, engenheiros, ambientalistas, especialistas do cotidiano local, colaboradores, costureiros), com uma rede de parcerias, universidades, organizações não governamentais, associações locais, diferentes setores dos órgãos públicos municipais e moradores do entorno do espaço a ser modificado.

O local do projeto é uma das poucas áreas livres do bairro. Por se tratar da margem de um corpo hídrico, foi o espaço que restou, ou seja, o espaço residual que não foi edificado (Imagem 13). A proposta pretende, assim, regenerar o espaço urbano resultante do processo



IMAGEM 13

Projeto de loteamento e a situação real
Fonte: Nomads USP

de ocupação.

Durante o processo de diagnóstico, a equipe responsável pelo projeto percebeu a ausência de identificação dos moradores com o local, visto que ocorria o descarte de lixo no espaço, e a primeira ação realizada foi promover um diálogo com os moradores, buscando proporcionar a identidade e sentido de pertencimento. Para isso, foi produzido um calendário com imagens do bairro e informando os dias de coleta, o qual não foi totalmente efetivo, precisando, portanto, de uma linguagem mais direta. A comunidade, então, realizou grafites com a identidade visual do projeto e com mensagens educativas, buscando maior efetividade na



IMAGEM 14

Grafites realizados pela comunidade e identidade visual do projeto
Fonte: Nomads USP

comunicação (Imagem 14).

Após a compreensão da problemática em conjunto com os moradores, a proposta de projeto seguiu diretrizes de uso da infraestrutura verde para lidar com os alagamentos e melhorar a qualidade das águas e abordou soluções de permacultura como alternativa para

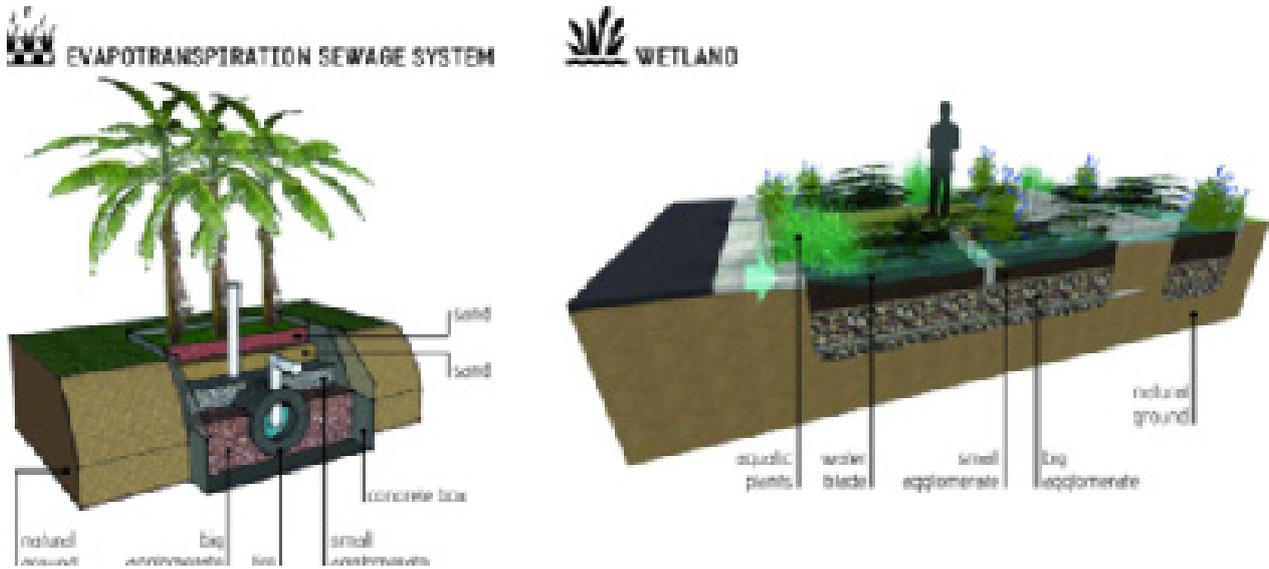


IMAGEM 15

Infraestrutura verde adotada para o projeto
Fonte: Nomads USP



IMAGEM 16

Etapas do projeto
Fonte: Nomads USP

o tratamento dos efluentes domésticos.

O conceito de melhoria do espaço livre público, em parceria com a comunidade, em um processo participativo, foi um fator decisivo para a escolha do projeto, visto que coincide com a proposta deste trabalho. Além disso, as propostas de infraestrutura verde adotando materiais recicláveis, também foi considerada uma ótima tomada de atitude para solucionar as problemáticas.

Por fim, foram listadas três diretrizes principais de cada projeto, que contribuíram para a sua escolha como referência:

	ESCADARIA INTERATIVA NO CAMBUCI	VILLA 31	PRAÇA ECOLÓGICA VILA GARIBALDI
DIRETRIZES	MELHORIA DA RELAÇÃO ESPAÇO PESSOA	RESPEITAR O HISTÓRICO DE CONFIGURAÇÃO	PROCESSO PARTICIPATIVO
	ESPAÇO INTERATIVO E MULTIFUNCIONAL	DEMOCRATIZAR CONDIÇÕES DE URBANIDADE	RECUPERAÇÃO DAS ÁREAS LIVRES
	ESPAÇO LIVRE PÚBLICO COMO UM PONTO DE CONEXÃO ENTRE PESSOAS	GARANTIR ACESSIBILIDADE	INFRAESTRUTURA VERDE

QUADRO 01

Síntese das diretrizes projetuais
 Fonte: Elaborado pela autora

4.1 o bairro vicente pinzon

O atual bairro Vicente Pinzón, localizado na Regional II (SER II), faz fronteira com os bairros, Cais do Porto, Mucuripe, Varjota, Papicu e Praia do Futuro (Imagem 17). Possui 45.518 habitantes e 12.712 residências, com renda média de R\$684,18 e taxa de alfabetização de pouco mais de 90%, estando entre os 10 bairros com maior concentração de pessoas analfabetas de 15 anos ou mais. Além disso, é o bairro com o maior número de trabalhadores qualificados da caça e pesca em Fortaleza, refletindo seu processo de ocupação por pescadores (IBGE, 2010).

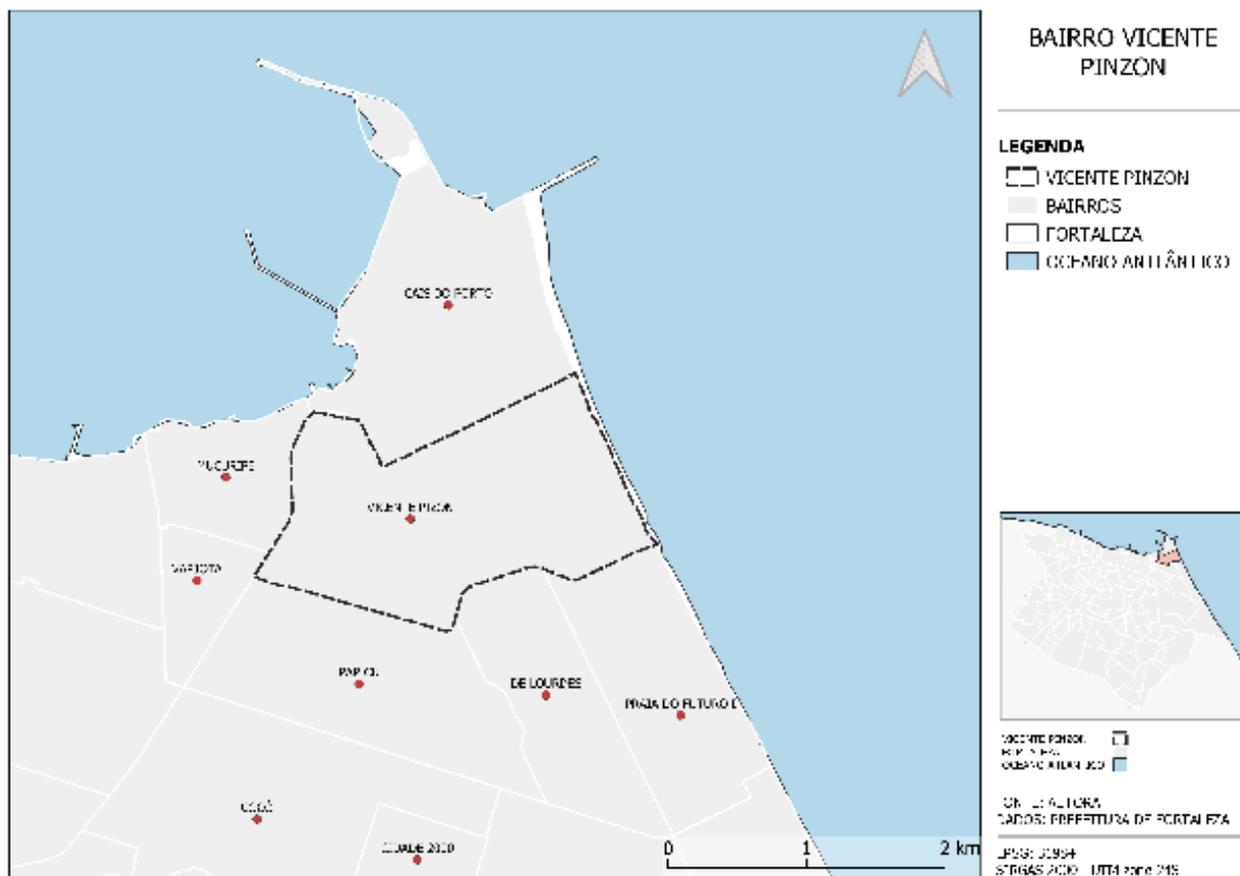


IMAGEM 17

Mapa - Bairro Vicente Pinzon

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura de Municipal Fortaleza

4.1.1 CONTEXTO HISTÓRICO

O bairro Vicente Pinzon leva o nome do Vicente Yáñez Pinzón, que foi o primeiro Andaluz a chegar na costa cearense.

O bairro se localiza na ponta nordeste da cidade, em um conjunto de bairros conhecido como Grande Mucuripe, formado por sete bairros, que são: de Mucuripe, Varjota, Papicu, Praia do Futuro I, Vicente Pinzon, Cais do Porto e De Lourdes. Desse modo, a história de ocupação desses bairros têm muito em comum com a história do Mucuripe, o qual era formado por aldeias de pescadores e que nem sempre teve os limites administrativos que tem hoje. Audifax Rio (2013), no livro “Mucuripe”, descreve o cenário da época (Imagem 18), no qual o Mucuripe, era composto por vilas de pescadores, armazéns, residências dos funcionários do atracador (o qual posteriormente, tornou-se o porto), e uma estrada de pedra que ligava ao centro da cidade.



IMAGEM 18

Mucuripe 1956. (IBGE)
Fonte: Cavalcante, 2017

A proximidade com bairros que sofreram grande valorização fez com que o Vicente Pinzon fosse visto como um bom lugar próximo para os reassentamentos, dos moradores que sofriam com o processo de desapropriação nos bairros vizinhos (ver Imagem 19). Como é o caso, por exemplo, do projeto de urbanização para a Rua de Frente (atualmente, Avenida Beira Mar), em meados de 1959, o qual previa a remoção de parte dos moradores da área, que foram realocados nas proximidades do farol velho (bairro Cais do Porto) e outra parte



IMAGEM 19

Mapa - Remoções e Reassentamento
Fonte: Elaborado pela autora
Dados: Cavalcante, 2017

no Vicente Pinzon. Desse modo, observa-se que o modo de formação do bairro, se deu, em suma, por ocupações, mas também por assentamentos resultantes de processos de remoção das áreas vizinhas, resultando em 22 assentamentos (Imagem 20).

REMOÇÕES				
1	1980	Conflito fundiário.	Desapropriação: Trecho da Comunidade das Placas.	Conjunto Palmeiras e Conjunto Santa Joana D'arc (ao lado da Comunidade das Placas)
2	2000	Via Expressa (inaugurada em 2004).	Leito da via.	Indenização.
REASSENTAMENTOS				
3	1960	Programa de "Desfavelamento".	ruas São Francisco (atual Rua Desembargador Leite Albuquerque) e Antônio Justa.	Vila Altamira (intermediações da Rua Dr. Antônio Carneiro, 758).
4	1965	Programa de "Desfavelamento".	Núcleos de favelização na Aldeota (Paróquia da Paz).	Conjunto Nossa Senhora da Paz (ao lado do Campo Terra e Mar
5	1982	Programa de Erradicação de Sub-habitação (Promorar)/ Fundação de Programa de Assistência às Favelas da Área Metropolitana de Fortaleza (Proafa).	Famílias localizadas às margens do sistema hídrico Maceió/Papicú nas comunidades do Maceló, Olga Barroso e Guabiru; famílias Morro do Teixeira, Alto da Saúde, Termishell, Buraco da Jia, Baixada da Santana e Lagoa do Coração.	Conjunto Santa Terezinha.
6	1990	Programa de urbanização.	Morro das Placas, Morro do Teixeira e Castelo Encantado.	Conjuntos São Pedro e Farol Novo. [norte da Rua Josias Paulo de Sousa]

QUADRO 02

Remoções e reassentamentos no bairro

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Cavalcante, 2017

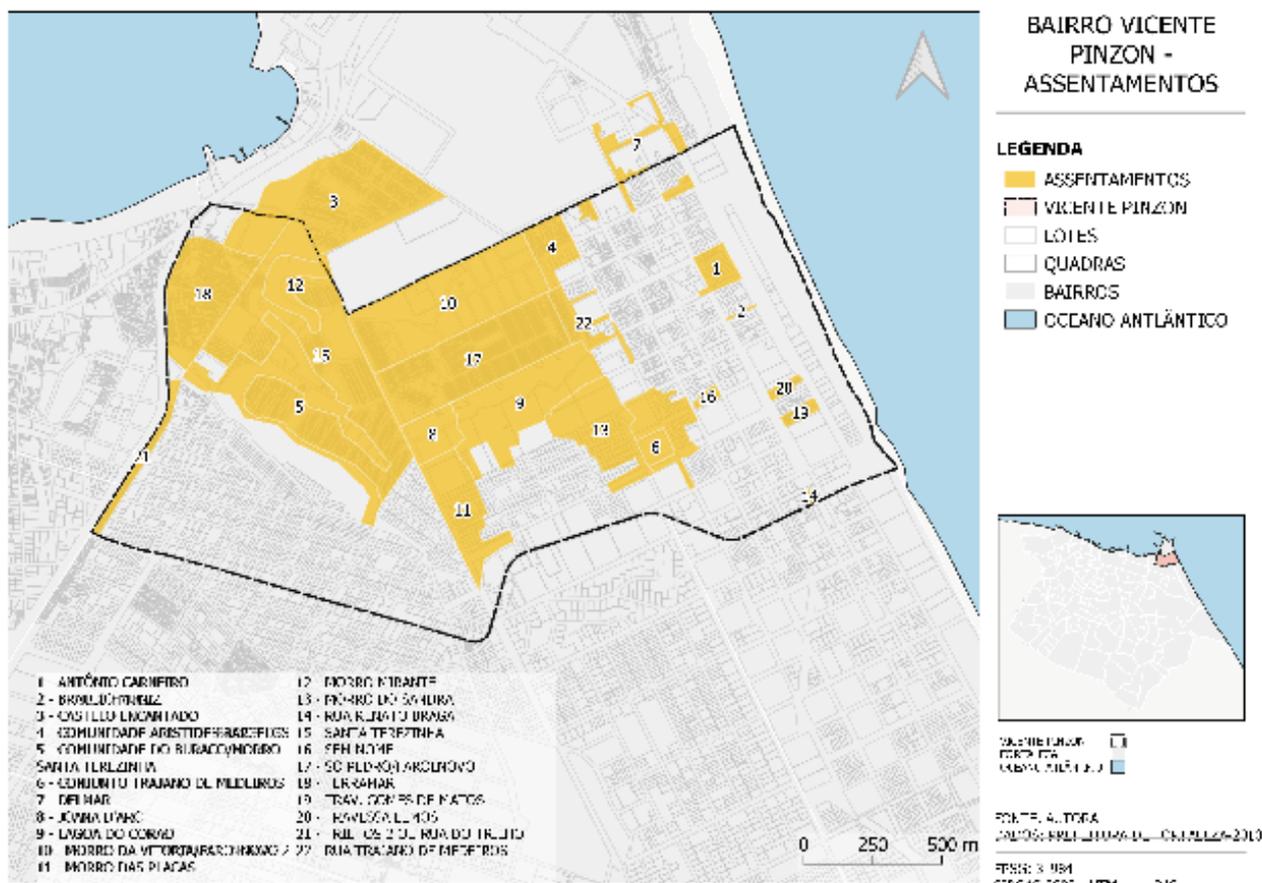


IMAGEM 20

Mapa - Assentamento no bairro Vicente Pinzon

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: PLHIS

Devido ao movimento de realocação dos moradores de um bairro para outro próximo e a divisão da vila em bairros, os moradores mais antigos, passam por um processo de falta de reconhecimento com seu bairro atual, como pode ser visto a seguir:

Parte ao sul da via, foi denominada Vicente Pinzon, entretanto a comunidade existente ali, não se considera parte desse bairro, e sim do Mucuripe, as ruas Córrego das Flores, Juvêncio Vasconcelos, São João e outras ruas próximas ao Terra e Mar é sentir que o Mucuripe é o local “onde você está pisando”. Uma característica significativa é a nomeação de pontos comerciais locais, nomeada sempre como do Mucuripe ou apenas Mucuripe (CAVALCANTE, 2017, P. 50)

Com isso, muitos moradores do Vicente Pinzon, são convictos moradores do Mucuripe, por não existir identificação com o bairro, considerado imposto para eles pelo Poder Público Municipal. Outro ponto, são as pressões sofridas pelos moradores, em decorrência das especulações do mercado imobiliário, do turismo e da zona industrial portuária.

Cavalcante (2017) destaca dois eixos de desenvolvimento imobiliário no bairro, entre as avenidas Alberto Sá e Eng. Nunes Melo, decorrentes das recentes construções de edifícios residenciais de classe média. O outro eixo seria referente à extremidade próximo aos bairros Praia do Futuro I e II, estes ainda pouco valorizados, se comparado ao anterior, visto que, mesmo com incentivos públicos, a área encontra-se em um lento processo de expansão.

O bairro conta com uma variedade de equipamentos de saúde e educação, principal-

mente o último, existindo cerca de 13 diversificados equipamentos de ensino.

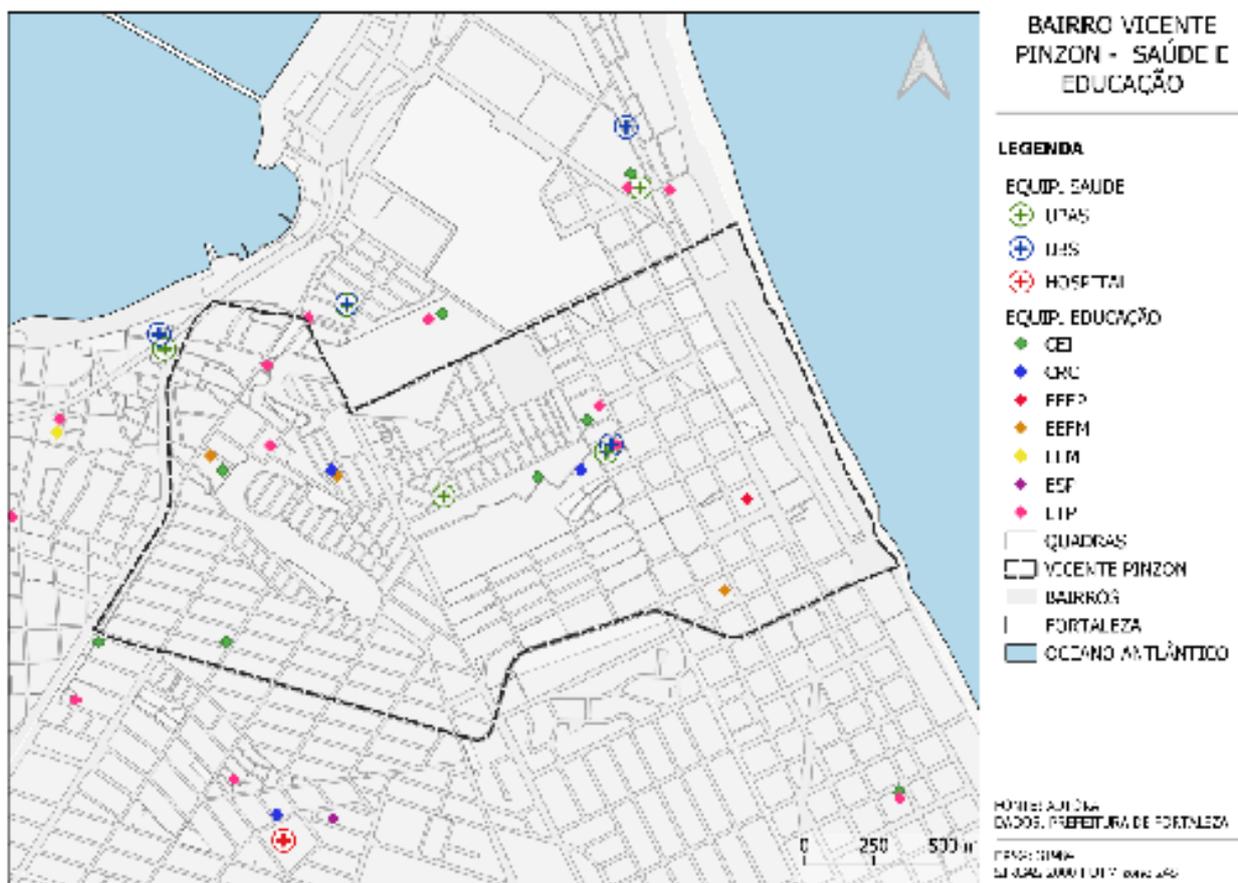


IMAGEM 21

Mapa - Equipamentos de saúde e educação

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

4.1.2 aspectos legais

No caso da saúde, podem ser observadas a existência de duas Unidade de Pronto Atendimento (UPAs) e uma Unidade Básica de Saúde (UBS), é importante ressaltar a localização destes equipamentos, em suma, na área central do bairro, enquanto as escolas estão mais concentradas ao oeste do bairro (Imagem 21).

Quanto ao Macrozoneamento (Imagem 22), presente no Plano Diretor Participativo (PDP-FOR, 2009) e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LUOS, 2017), grande parte do bairro está nas seguintes zonas de ocupação urbana:

ZIA 2 - Zona de Interesse Ambiental, corresponde às áreas originalmente impróprias à ocupação do ponto de vista ambiental, áreas com incidência de atributos ambientais significativos nas quais a ocupação ocorreu de forma ambientalmente inadequada. Faixa de Praia: Parte da orla marítima do Município de Fortaleza, constituindo-se de área coberta e descoberta periodicamente pelas águas marítimas, acrescidas da faixa de material detrítico, tais como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural ou outro ecossistema, ou até a primeira via pública reconhecida pelo Município e de acordo com o disposto nesta Lei;

ZO VII – Zona de Orla da Praia do Futuro, caracteriza-se por ser área contígua à faixa de praia, que por suas características de solo, aspectos paisagísticos, potencialidades turísticas, e sua função na estrutura urbana exige parâmetros urbanísticos específicos.

ZOP 2 - Zona de Ocupação Preferencial 2, caracteriza-se pela disponibilidade parcial de infraestrutura e serviços urbanos e áreas com disponibilidade limitada de adensamento; destinando-se à intensificação condicionada da ocupação do solo;

No que diz respeito à macrozona de proteção ambiental, o bairro possui Zonas de Preservação Ambiental (ZPA), as quais são destinadas à preservação dos ecossistemas e dos recursos naturais; encontram-se dois tipos no bairro:

ZPA 1 - Faixa de Preservação Permanente dos Recursos Hídricos;

ZPA 2 - Faixa de Praia: Parte da orla marítima do Município de Fortaleza, constituindo-se de área coberta e descoberta periodicamente pelas águas marítimas, acrescidas da faixa de material detrítico, tais como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural ou outro ecossistema, ou até a primeira via pública reconhecida pelo Município e de acordo com o disposto nesta Lei;

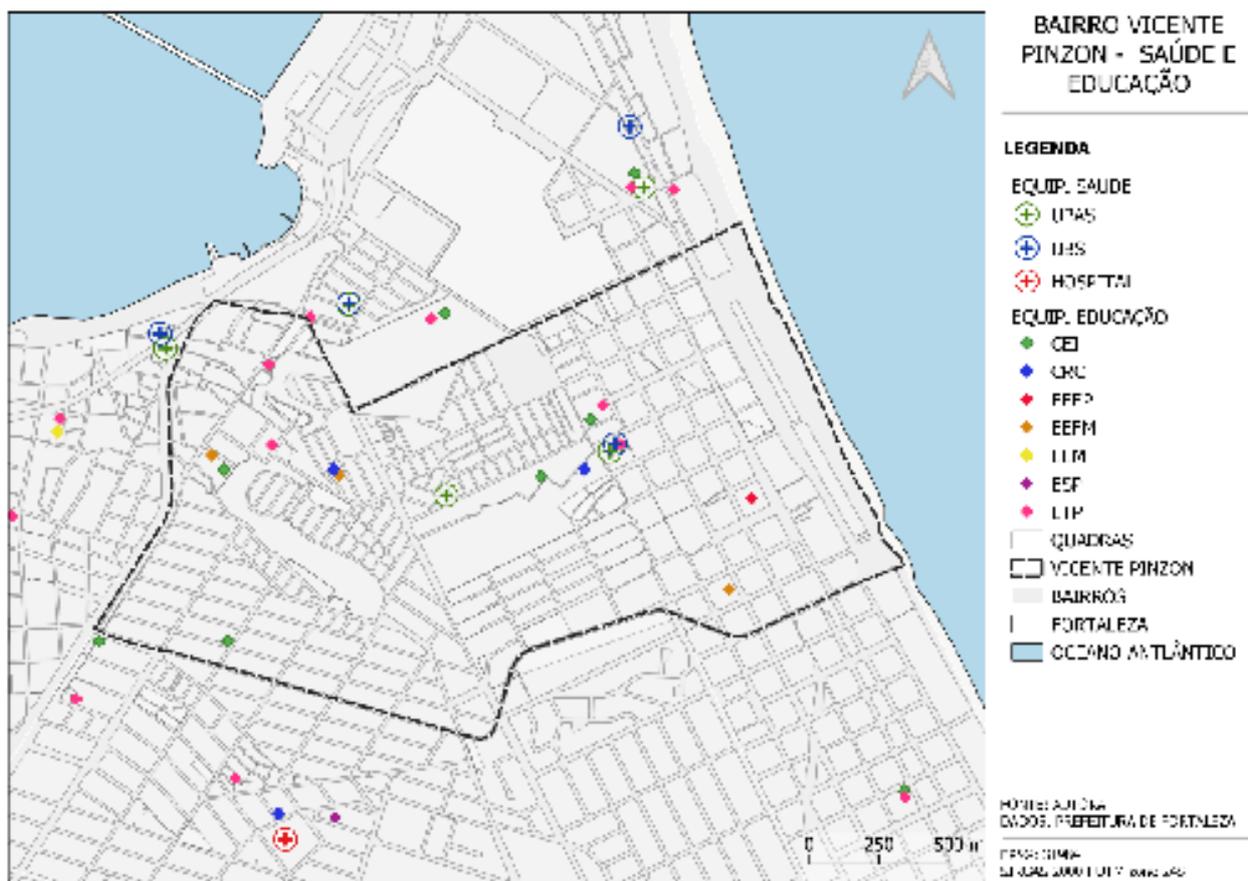


IMAGEM 22

Mapa - Macrozoneamento
Fonte: Autora. Dados: LUOS

Além disso, possui quatro Zonas Especiais (Imagem 23), de acordo com a LUOS (2017), são áreas que, exigem tratamento especial na definição dos parâmetros de uso e ocupação do solo, e sobrepõem-se ao zoneamento, são elas:

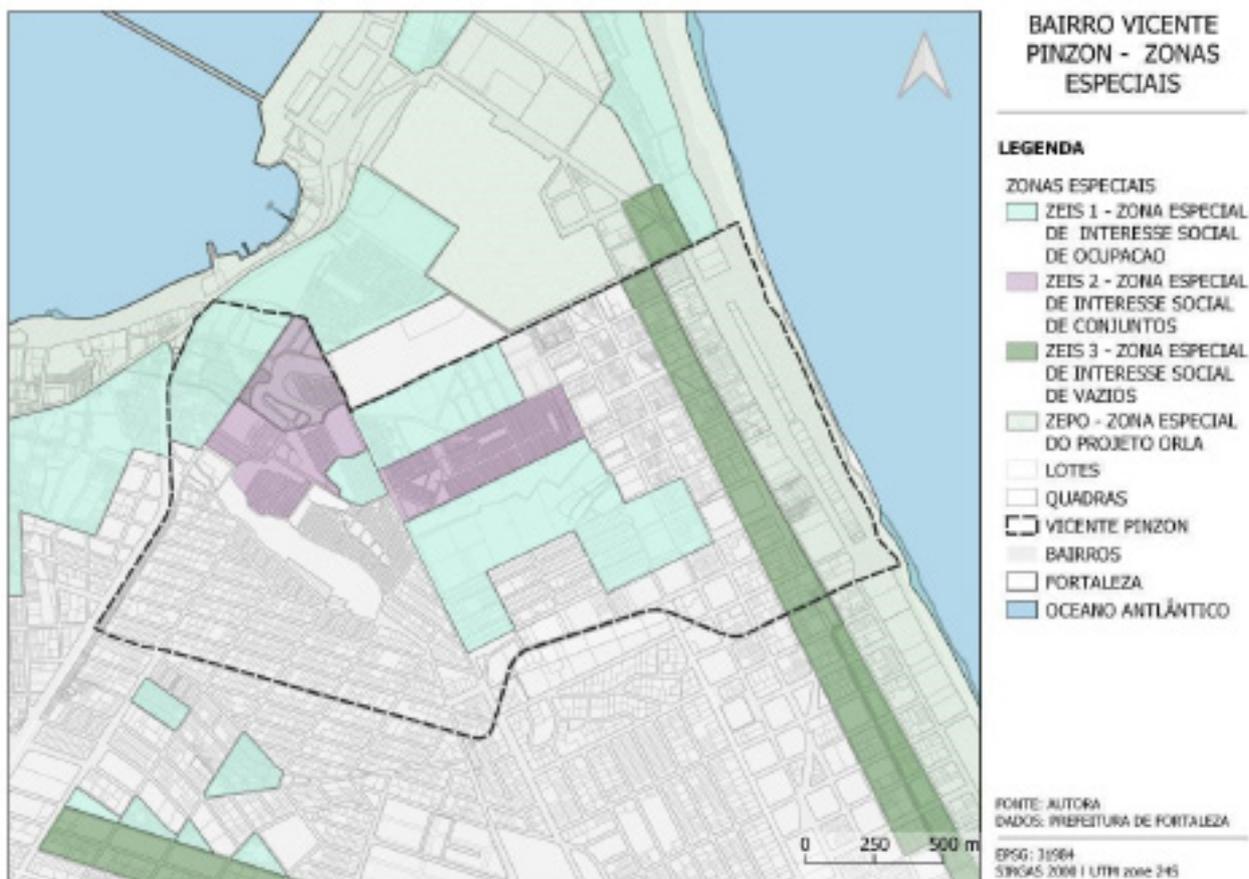


IMAGEM 23

Mapa - Zoneamento especial
 Fonte: Elaborado pela Autora.
 Dados: LUOS

Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) - são porções do território, de propriedade pública ou privada, destinadas prioritariamente à promoção da regularização urbanística e fundiária dos assentamentos habitacionais de baixa renda existentes e consolidados e ao desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social e de mercado popular nas áreas não edificadas, não utilizadas ou subutilizadas, estando sujeitas a critérios especiais de edificação, parcelamento, uso e ocupação do solo; Que subdividem-se em 3:

ZEIS 1 - Zonas Especiais de Interesse Social, são compostas por assentamentos irregulares com ocupação desordenada, em áreas públicas ou particulares, constituídos por população de baixa renda, precários do ponto de vista urbanístico e habitacional, destinados à regularização fundiária, urbanística e ambiental;

ZEIS 2 - Zonas Especiais de Interesse Social 2, são compostas por loteamentos clandestinos ou irregulares e conjuntos habitacionais, públicos ou privados, que estejam parcialmente urbanizados, ocupados por população de baixa renda, destinados à regularização fundiária e urbanística;

ZEIS 3 - Zonas Especiais de Interesse Social 3, são compostas de áreas dotadas de infraestrutura, com concentração de terrenos não edificados ou imóveis subutilizados ou não utilizados, devendo ser destinadas à implementação de empreendimentos habitacionais de interesse social, bem como aos demais usos válidos para a Zona onde estiverem localizadas, a partir de elaboração de plano específico.

O bairro, portanto, tem um grande número de assentamentos precários, mas também possui vazios inseridos em ZEIS 3, onde os mesmos podem vir a ser reassentados, caso seja necessário a remoção da população das áreas de ZEIS 1. O bairro também possui uma Zona Especial do Projeto da Orla (ZEPO), que corresponde à área de implementação do Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla. Vale ressaltar que os parâmetros estabelecidos através das macrozonas, não serão considerados, caso esteja interseccionado com alguma Zona Especial, sendo válido portanto os parâmetros adotados pela última.

O Plano Fortaleza 2040, prevê para a área algumas modificações, sobretudo referentes aos aspectos como mobilidade. Devido às recentes implementações de Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), a área segue sendo local de disputa/pressão por remoção, muitas vezes sob a justificativa de risco ambiental ou risco tecnológico, este referente aos projetos do VLT Parangaba/Mucuripe, um dos principais projetos para a área.

Dentre as propostas encontradas no plano, existe a proposta de ecorrotas, que propõe a colta de resíduos sólidos, através de pontos de coletas, ecopontos, interligando com usinas de geração de energia e empresas de reciclagem. Uma das ecorrotas propostas, a Eco Rota 01, correspondente a Avenida Abolição passa no perímetro Norte do bairro. Outro projeto previsto para a área, em relação à mobilidade, é o corredor de urbanização orientado pelo transporte público, relacionado com as zonas secundárias. Esses corredores, seguem em projeto conjunto com o Bus Rapid Transit (BRT), propondo mobilidade com maior eficiências e ofertas de modais.



IMAGEM 24

Mapa - Corredores de urbanização
Fonte: Plano Fortaleza 2040

Os usos do solo previstos para área, são: residencial com variações, entre mistos de alta densidade e misto com térreo; uso comercial com Zona Comercial Regional em Cruzamento de Rotas de Transporte Público e áreas de desenvolvimento residencial diversificado, um é o corredor de urbanização (Imagem 24) orientada pelo transporte público e o outro são áreas de grandes parques urbanos. Além disso, é válido ressaltar que para a implementação dos projetos, o Plano Mestre Urbanístico relaciona diretamente com os assentamentos precários nas áreas onde serão transformadas (Imagem 25). A 4ª etapa da execução, corresponde a áreas dos bairros do Grande Mucuripe, dentre eles o Vicente Pinzon. Nessa etapa está previsto para a área, a instalação da linha do BRT, Parque dos Faróis e pontos gastronômicos.



IMAGEM 25

Mapa - Relação dos assentamentos precários com os projetos

Fonte: Plano Fortaleza 2040

Contudo, percebe-se que os projetos urbanísticos previstos para a área se baseiam na mobilidade, desse modo, outros fatores serão influenciados por ela, tendo em vista a grande oferta de transporte prevista na área, a possibilidade de conexões mais rápidas com o restante da cidade.

4.2 o assentamento terramar

Para escolher o assentamento no qual se fará a intervenção, foi estabelecido o critério de que ele deveria estar situado em uma ZEIS 1. A partir daí foi estudada a possibilidade de escolher um assentamento que estivesse na Zeis Mucuripe, tendo em vista que a mesma está entre as 10 Zeis prioritárias que estão em processo de regulamentação pela Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Diante desses critérios, o assentamento escolhido foi o Terramar, inserido na Zeis Mucuripe (Imagem 26). Segundo o PLHIS (2012), é considerado uma favela parcialmente em área

de risco, no caso, risco tecnológico, considerando a proximidade à linha férrea Parangaba/Mucuripe.

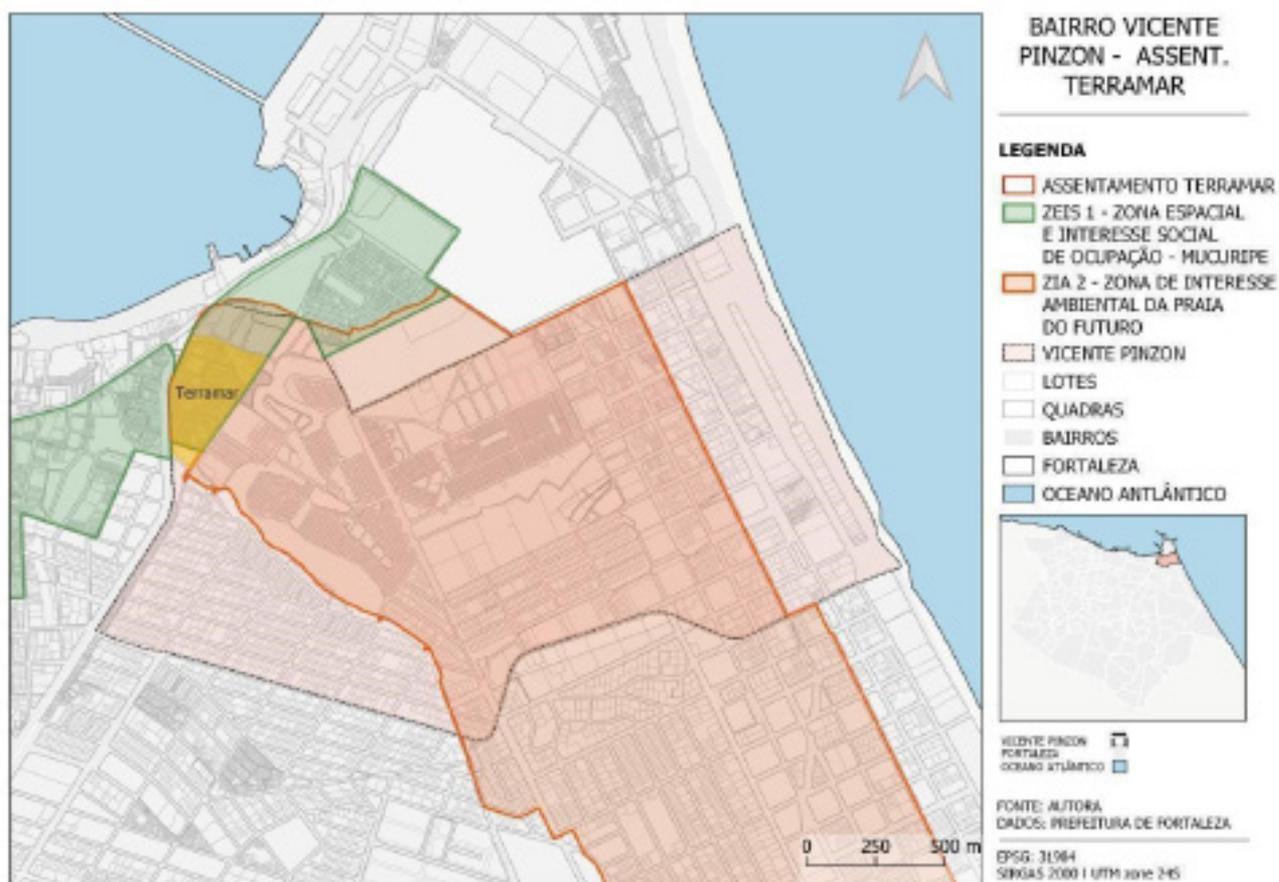


IMAGEM 26

Mapa - Definição do assentamento

Fonte: Elaborado pela autora

Dado: Prefeitura Municipal de Fortaleza

4.2.1 plano integrado de REGULArIZAÇÃO FUNDIÁRIA: intervenções previstas para o terramar

O Plano Integrado de Regularização Fundiária (PIRF), é um produto que trata de um conjunto de ações a serem realizadas para a regularização fundiária das moradias em Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS) em Fortaleza, como dito Art. 267 da Lei Complementar Nº 062, de 2 de fevereiro de 2009:

Art. 267 - Para as Zonas Especiais de Interesse Social 1 e 2 - ZEIS 1 e 2 - será elaborado um plano integrado de regularização fundiária, entendido como um conjunto de ações integradas que visam ao desenvolvimento global da área, elaborado em parceria entre o Município e os ocupantes da área, abrangendo aspectos urbanísticos, socioeconômicos, de infraestrutura, jurídicos, ambientais e de mobilidade e acessibilidade urbana.

Vale ressaltar que apesar do plano ser chamado de regularização fundiária, não se refere somente a isto, o plano é composto por oito produtos, como prevê o Art. 270 do PDP:

Art. 270 - Será elaborado plano integrado de regularização fundiária específico para cada uma das ZEIS 1 e 2, tendo como conteúdo mínimo:

I - diagnóstico da realidade local, com análises físico-ambiental, urbanística e fundiária, mapeamento de áreas de risco, identificação da oferta de equipamentos públicos e infraestrutura, caracterização socioeconômica da população e mapeamento das demandas comunitárias;

II - normatização especial de parcelamento, edificação, uso e ocupação do solo;

III - plano de urbanização;

IV - plano de regularização fundiária;

V - plano de geração de trabalho e renda;

VI - plano de participação comunitária e desenvolvimento social.



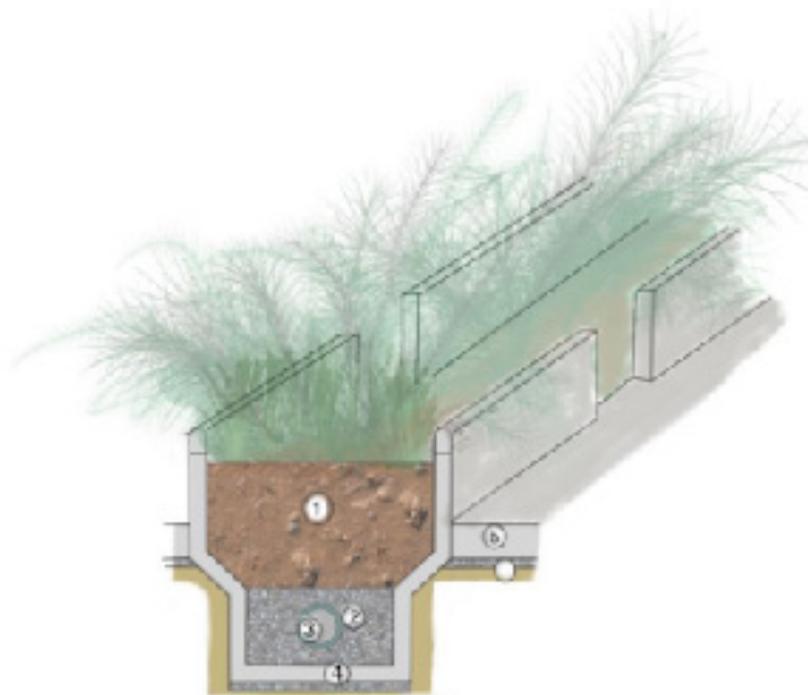
IMAGEM 27

Plano Integrado de Regularização
Fonte: PIRF,2021

O desenvolvimento do PIRF nas 10 Zeis Prioritárias foi realizado através da contratação de 3 Instituições de Ensino Superior (UFC, Uece, Unifor) pela Prefeitura Municipal de Fortaleza. Antes disso, essas 10 Zeis tiveram seus Conselhos Gestores eleitos (formados, de forma paritária, por representantes do poder público e da comunidade). Cada uma dessas instituições de ensino ficou com três Zeis prioritárias³, ficando a décima Zeis (Dionísio Torres/Vila Vicentina) com a própria Prefeitura, por meio do Instituto de Planejamento de Fortaleza (Iplanfor)

Tendo em vista que os documentos dos planos foram publicados⁴ Em dezembro de 2020 e ainda não foram implementados, não há como analisar os seus resultados concretos, mas neste estudo, busca-se analisar as propostas do Plano Urbanístico da Zeis Mucuripe, com foco na área de intervenção (Terramar).

O projeto do sistema viário prioriza a locomoção ativa, ou seja, os pedestres em detrimento dos veículos automotores. A proposta faz o uso de quatro variações de vias, sendo: Pedonal, Compartilhada, Local Especial e Local Seção Reduzida com variação A e B. Grande parte das vias propostas para área correspondente ao assentamento Terramar são da tipologia Pedonal (de pedestre) cuja largura vai de 1,2 m até 3,0 m. Além de priorizar o pedestre, o plano viário propõe o menor número de alterações possíveis em relação às edificações.



- 1 - COMPOSIÇÃO FEITA COM AREIA, SOLO E ADUBO
- 2 - PEDRISCO
- 3 - CANO DE ESCOAMENTO
- 4 - BASE EM CONCRETO REFORÇADO
- 5 - PAVIMENTO PASSEIO

IMAGEM 28

Sistema de Drenagem
Fonte: PIRF,2021

3 A Unifor ficou responsável pelo PIRF das Zeis Mucuripe, Serviluz e Praia do Futuro; a UFC ficou com as Zeis Bom Jardim, Poço da Draga e Pici; e a Uece com as Zeis Pirambu, Moura Brasil e Lagamar.

4 Os Planos Integrados de Regularização Fundiária foram publicados em um site voltado para informar sobre as Zonas Especiais de Fortaleza. <<https://zonasespeciais.fortaleza.ce.gov.br/sobre>> O site apresenta os dados mais atualizados sobre essas Zonas, em especial, as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS).



IMAGEM 29
 Mapa - Hierarquia viária
 Fonte: PIRF,2021

Pensando nas conexões entre os espaços livres públicos, essas seriam feitas por Escadarias drenantes e quatro tipos de vias, as quais o Plano nomeia de “Vias Parque”. A proposta é elevar o nível de infiltração da água pluvial, com infraestruturas verdes, trabalhando como elementos de biorretenção que compõem o sistema de espaços livres proposto. Tendo em vista a topografia acidentada do lugar, é importante a proposta de trabalhar elementos de biorretenção como parte do projeto dos espaços livres, que possibilitem a drenagem das águas pluviais.

Para a praça da cidade Baixa, bem como outras que compõem a Zeis Mucuripe, a equipe técnica propõe a requalificação conforme suas particularidades, com as seguintes intervenções: a elevação da faixa de rolamento das vias ao nível do piso das Praças; a pavimentação da faixa elevada com o mesmo material da praça (placas permeáveis em grandes formatos); a previsão de bancos e lixeiras nas áreas contíguas aos brinquedos para possibilitar a observação das crianças com conforto para os responsáveis por elas; a implantação de equipamentos para academia ao ar livre no padrão já utilizado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza; e, quando não existente, a iluminação da Praça feita por postes ou refletores de uma única altura. Em especial, na Cidade Baixa, foi proposta a implantação de jardim de chuva, o qual deve ser dimensionado em conformidade com o conjunto da infraestrutura verde.



IMAGEM 30

Mapa - Pontos de articulação e conectores
 Fonte: PIRF, 2021



IMAGEM 31

Mapa - Sistemas de Espaços Livres
 Fonte: PIRF, 2021

Em relação às áreas verdes, foram realizadas as propostas para ampliação das áreas verdes na Zeis Mucuripe, foi realizado o estudo de cenários possíveis. Para a área correspondente ao assentamento Terramar, foram realizados dois cenários para cada uma das áreas.

Na imagens 32 e 33, pode-se observar o cenário 3 e o 4, a ficha de intervenção A e a ficha de Intervenção C, os dois cenários propõem a criação de área verde no interior da quadra, e para as propostas ocorrerem, devem ser realizadas remoções, nas Intervenções do Tipo A, as remoções são menores, já na do Tipo C as intervenções são maiores e portanto a retirada de mais edificações.

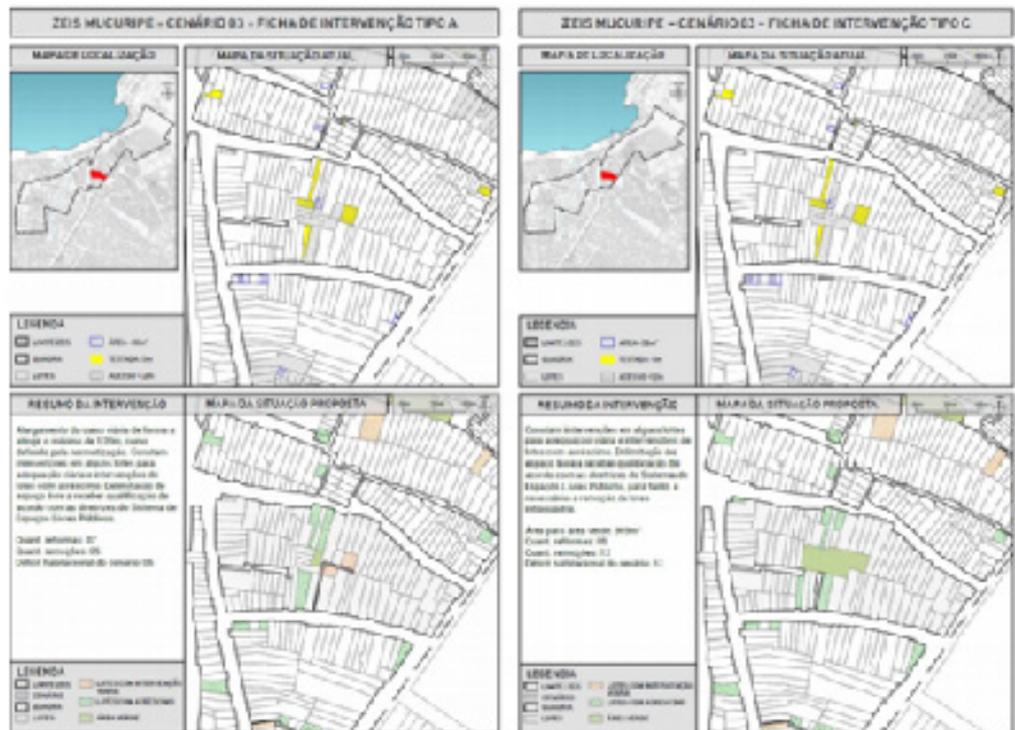


IMAGEM 32
Cenário 03
Fonte: PIRF,2021

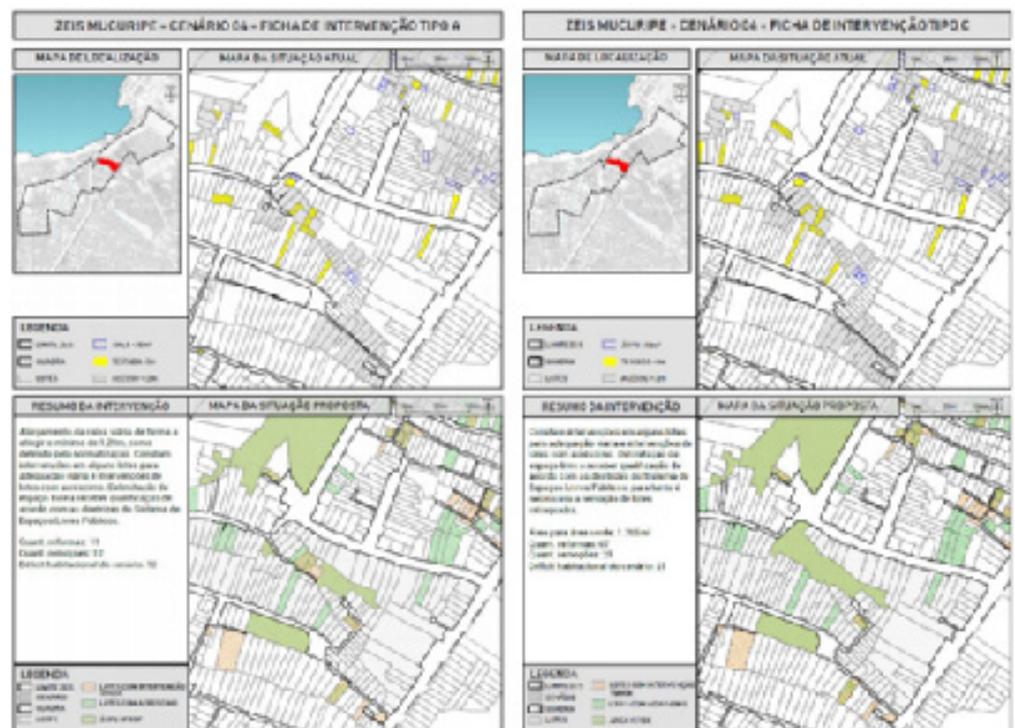


IMAGEM 33
Cenário 04
Fonte: PIRF,2021

As alterações viárias e a interligação dos espaços verdes, criando pontos de drenagem, são pontos positivos do plano, que valem ser implementados na proposta projetual deste trabalho, entretanto a remoção das edificações para a criação de novas áreas verdes na área, não condiz com o conceito adotado.

Como afirmado anteriormente, existem um grande déficit habitacional e a remoção para criação de novas áreas livres, irá contribuir para o aumento do déficit, tendo em vista as condições dos reassentamentos. Acredita-se portanto que não se faz necessária essa tomada de decisão, de modo que a rua pode ser e é um espaço livre, sendo apenas necessária a sua reestruturação.

4.2.2 precariedade habitacional

A área total estimada do assentamento é 97868 m² e a área ocupada é de 93659 m², com 2769 moradores, a densidade é de 0,03 hab/m², constituindo 618 imóveis (PLHIS, 2012) e 53 deles em faixa de servidão, entretanto, com as obras do VLT, as edificações me faixa de servidão foram removidas. Levando a considerar que, menos de 95% da área total do assentamento encontra-se edificada.



IMAGEM 34

Assentamento Terramar em 1972

Fonte: Levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza (1972)

Marcação: Autora

Quanto à infraestrutura básica (Figura 35), possui sistema abastecimento de água, mas a rede de esgotamento sanitário é parcial, o sistema de drenagem das águas pluviais é superficial e possui sistema de coleta pública de lixo. Quanto ao acesso à energia elétrica, a domiciliar é parcial com medidor e a iluminação pública é parcial.

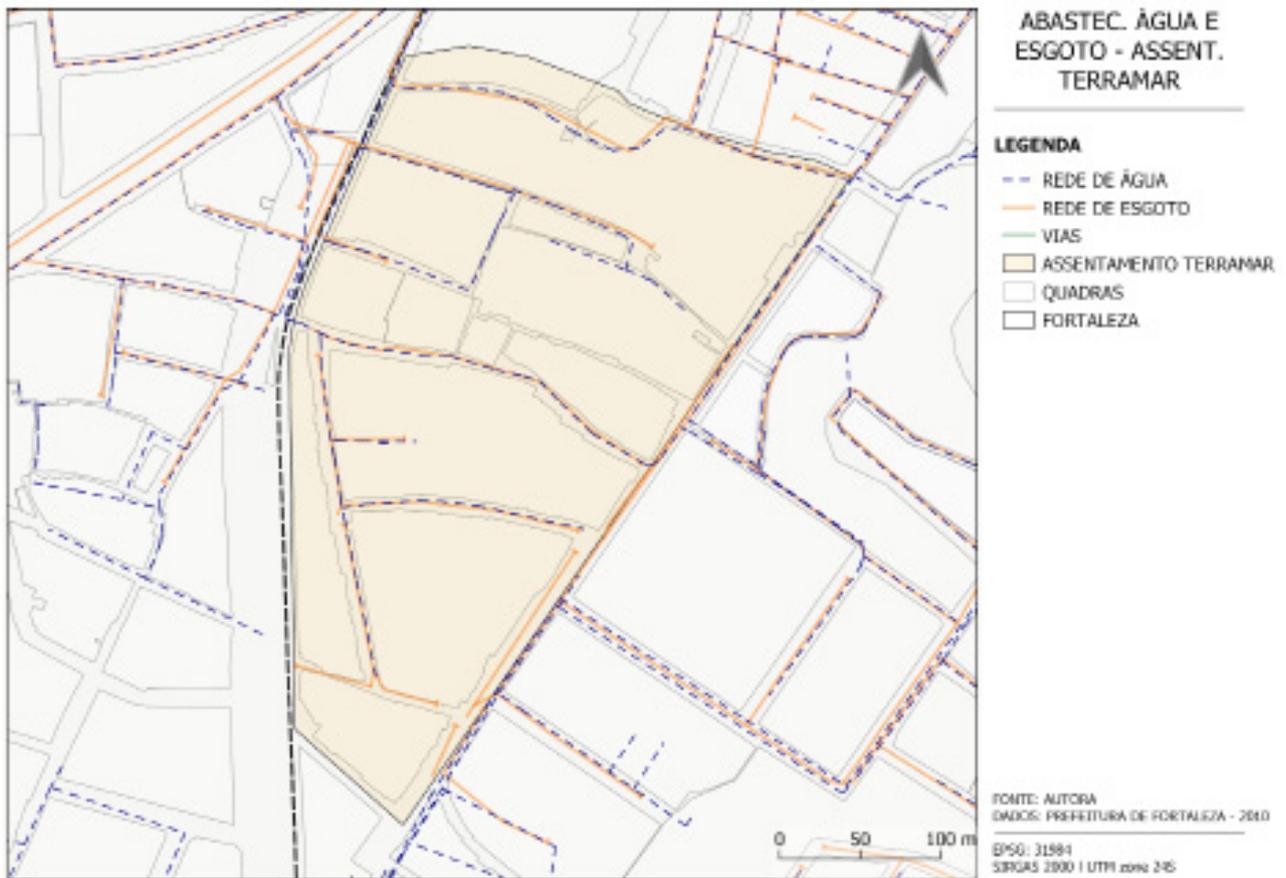


IMAGEM 35

Mapa - Rede de Água e Esgoto

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

Devido as recentes obras de mobilidades que já estavam previstas para a área, como pode ser observado no Plano Fortaleza 2040, algumas remoções ocorreram, para possibilitar a adequação do espaço para receber a estação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Ao fazer um comparativo de imagens de satélites referente ao ano anterior a 2018, pode-se constatar a retirada de 52 edificações e alteração de tamanho de 7 edificações, como mostra a Imagem 30.

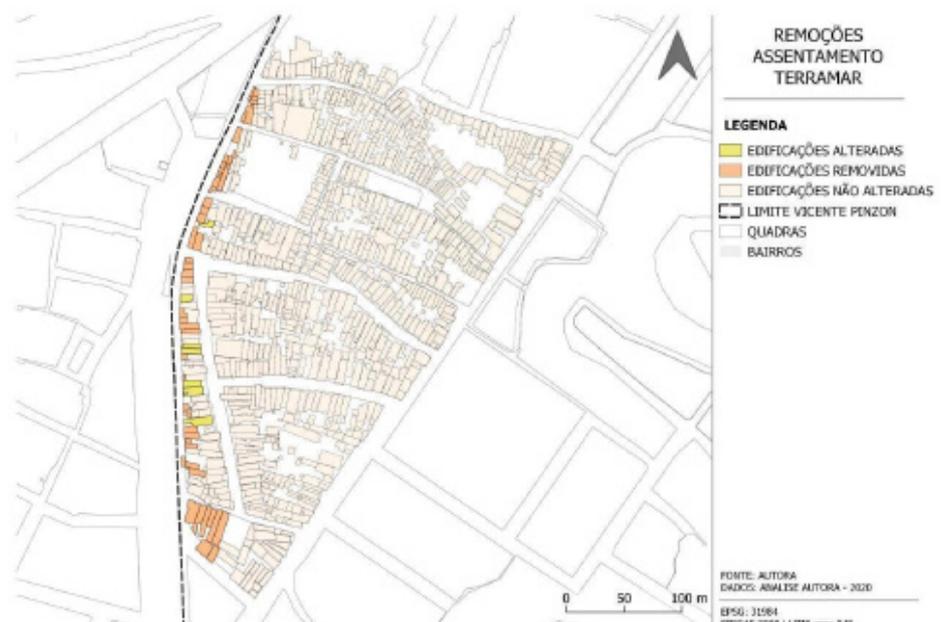


IMAGEM 36

Mapa - Remoções Terramar

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Levantamento autora

O uso do solo (Imagem 37) é predominante residencial, o comércio local se desenvolve as margem da Rua Córrego das Flores e da Avenida dos Jangadeiros, onde observa-se a predominância de edificações comerciais e mistas (residencial e comercial), é válido destacar os três equipamentos de lazer existentes no assentamento, dois campos de futebol society (lazer privado) e uma praça (lazer público).

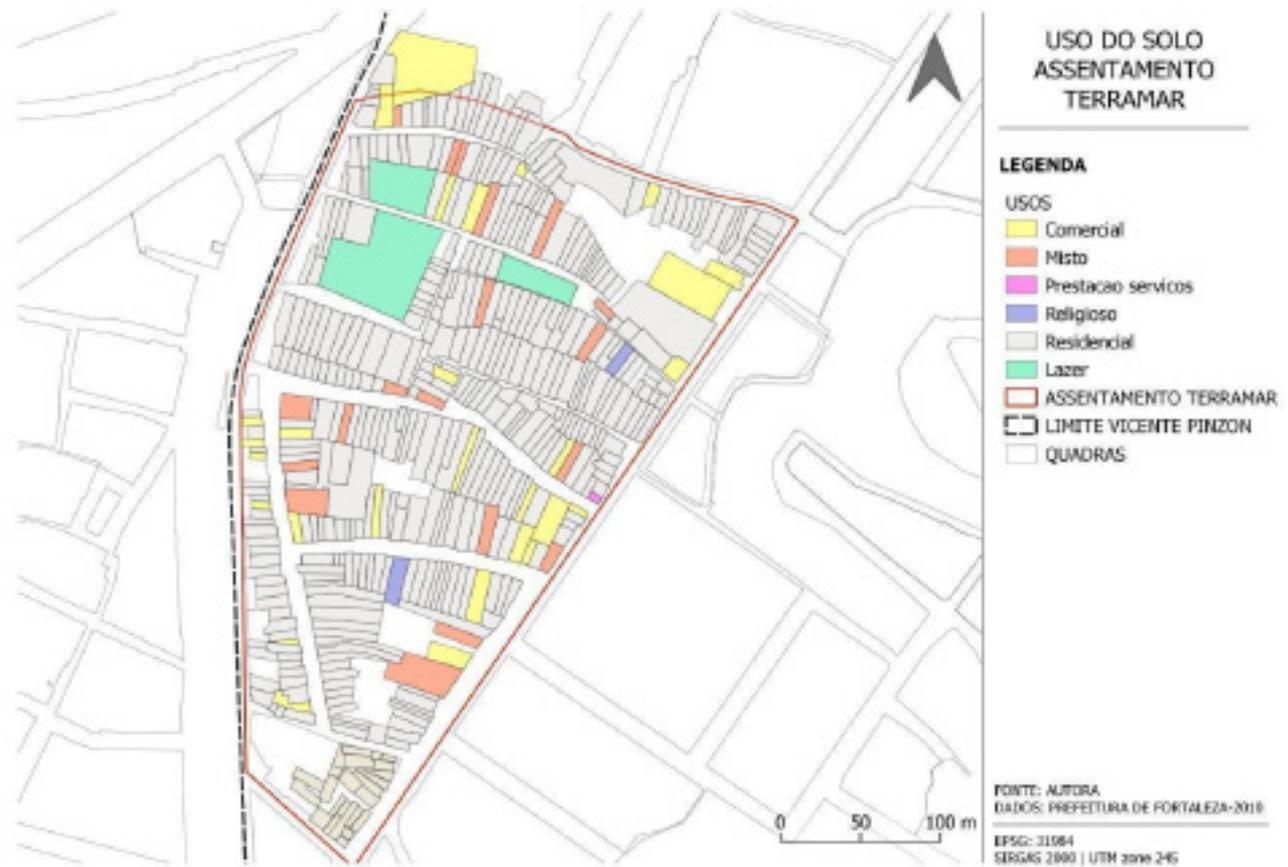


IMAGEM 37

Mapa - Uso do Solo Assentamento Terramar

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Levantamento autora



IMAGEM 38

Rua Córrego das Flores

Fonte: Google Earth

Apesar do entorno verticalizado (Imagem 39), e a alta densidade populacional da comunidade, a área ainda mantém sua morfologia mais horizontal, mesmo sendo local de relativa disputa imobiliária da cidade, a maioria das edificações ainda mantém um padrão de 1 ou 2 pavimentos (Imagem 40).



IMAGEM 39

Vista no entorno do Assentamento
Fonte: Acervo próprio

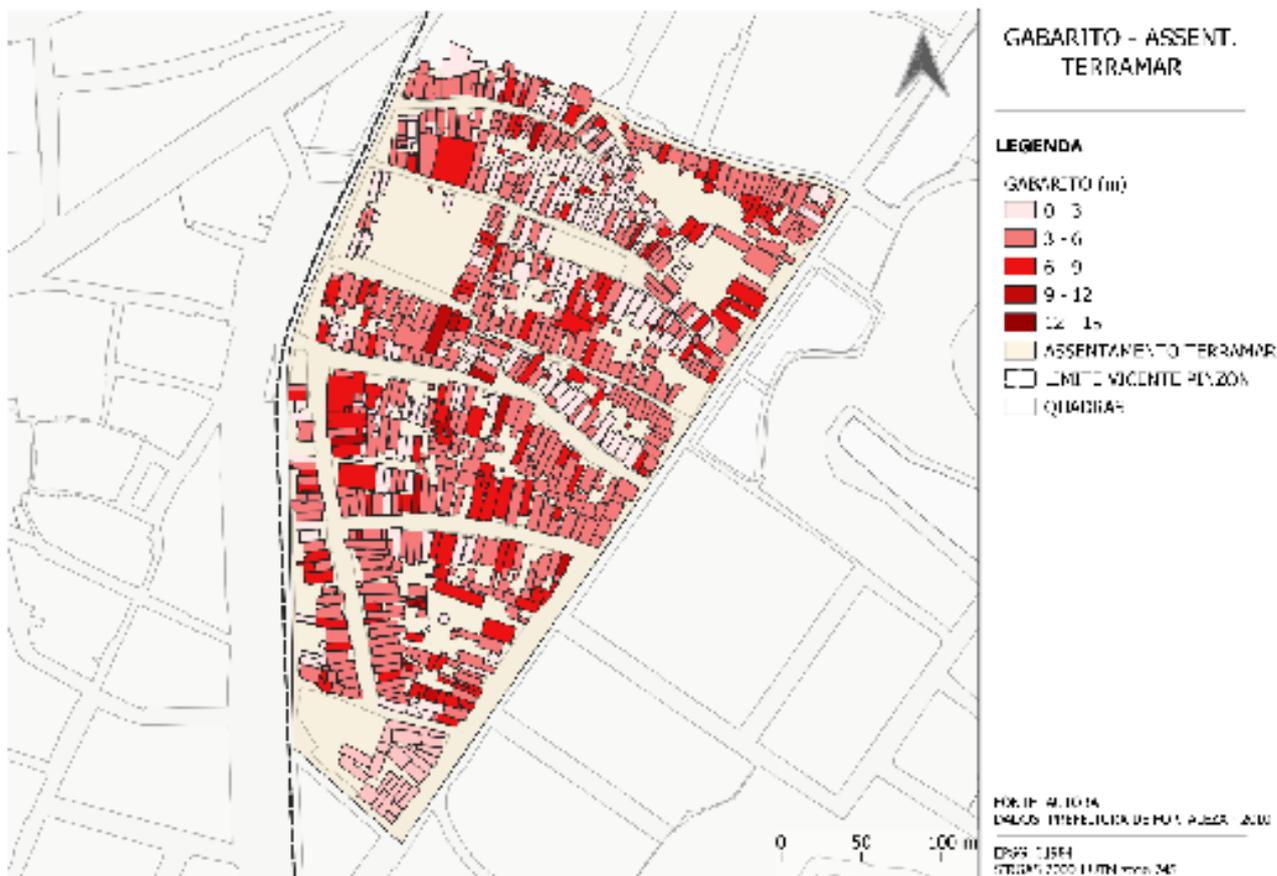


IMAGEM 40

Mapa - Gabarito Assentamento Terramar
Fonte: Elaborado pela autora
Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

Podemos verificar (Imagem 40) que o assentamento não apresenta um padrão único de quadra, provavelmente por causa da espontaneidade da ocupação do lugar. No interior das quadras é possível perceber alguns vazios, referentes aos quintais das casas. Além dos “miolos de quadra”, as áreas não ocupadas referem-se às vias maiores. Algumas estreitas vias de acesso não chegam a se destacar no mapa, por serem o mínimo espaço residual que não foi edificado.



IMAGEM 41

Mapa - Cheios e Vazios

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

A existência de alguns terrenos vazios no entorno do assentamento, é um ponto positivo, caso seja necessário alguma remoção, pode ser previsto o reassentamento no entorno imediato, tendo em vista que a grande parte dos reassentamentos realizados na cidade, ocorreram distantes do local de remoção (Imagem 41).

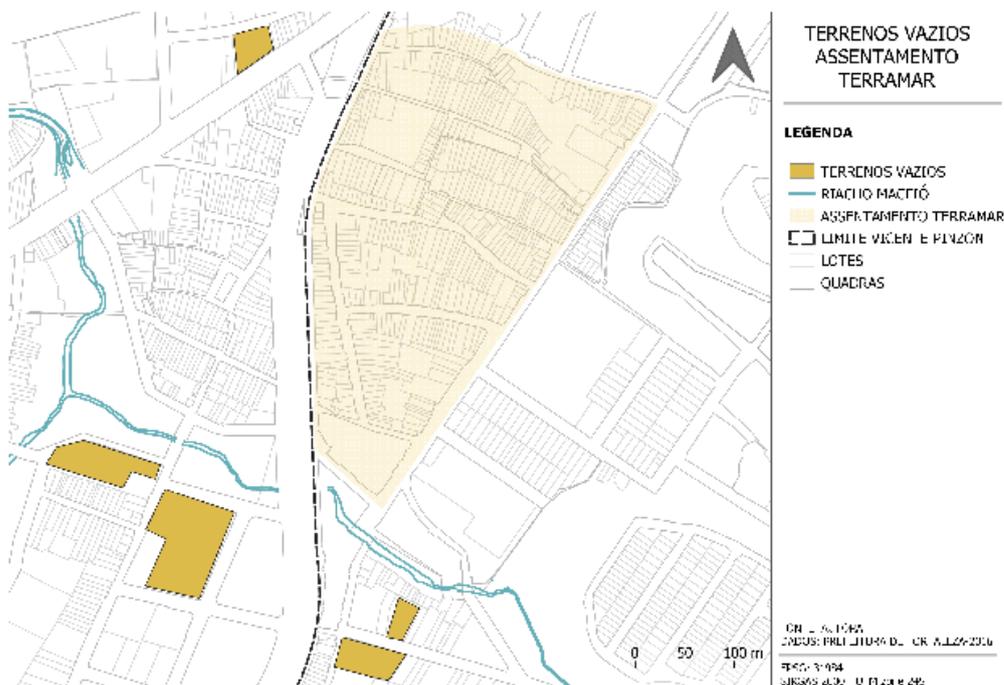


IMAGEM 42

Mapa - Vazios do Entorno

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

4.2.3 meio ambiente e espaços livres

O Sistema Ambiental que está inserido no assentamento é tipo duna, e em alguns pontos a topografia é bastante acidentada (Imagem 45) as setas azuis mostram o percurso da água de acordo com a topografia, escoando em direção ao mar. Com as recentes intervenções no local, a área de risco tecnológico foi solucionada com a remoção das edificações do entorno, portanto, não existe mais área de risco no assentamento.



IMAGEM 43

Rua Alto Alegre
Fonte: Acervo próprio

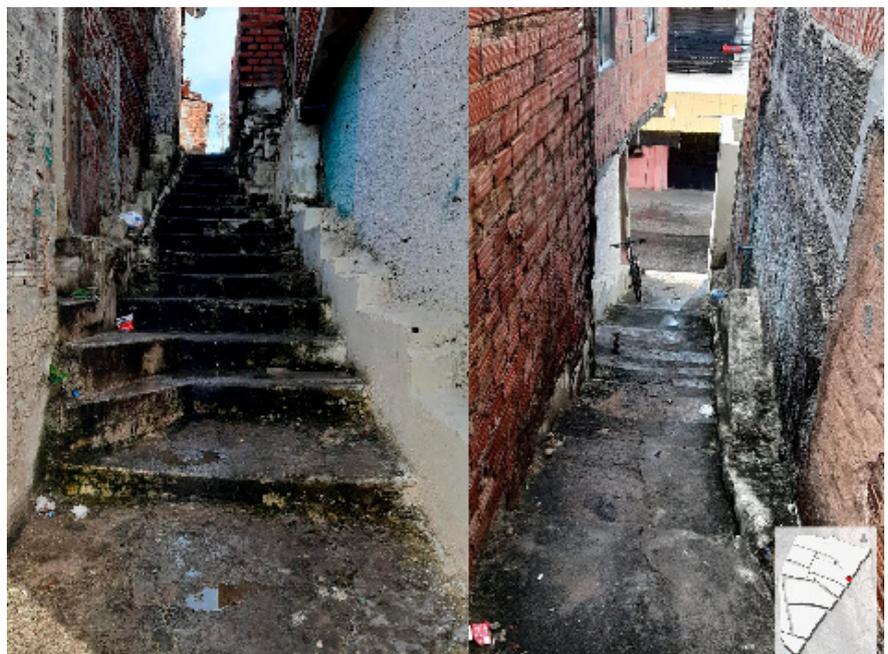


IMAGEM 44

Escadaria Rua Córrego Bonito
Fonte: Acervo próprio

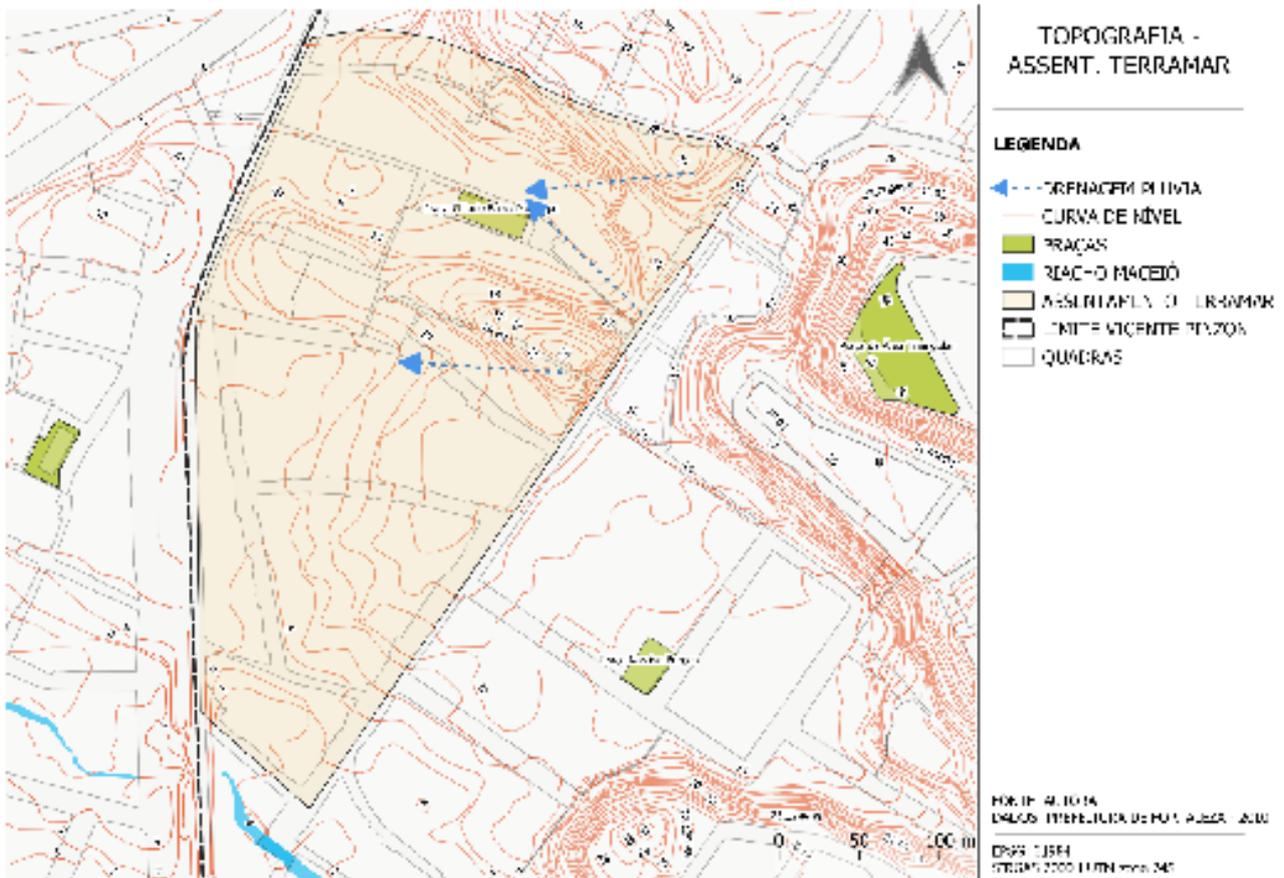


IMAGEM 45

Mapa - Topografia Assentamento Terramar
 Fonte: Elaborado pela autora
 Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

No assentamento existe apenas uma área de lazer pública, a Praça Cidade Baixa Mucuripe, recém reformada (Imagem 46). Existe também um campo de futebol society, mas é um terreno privado. No entorno próximo ao assentamento, destacam-se: o campo de futebol Terra & Mar (privado); a Praça Narcisa Borges, na lateral do campo; a Praça da Área Triangular, localizada no Morro Santa Terezinha; e a Praça Cirenio Cordeiro, localizada no bairro Mucuripe.



IMAGEM 46

Praça Cidade Baixa Mucuripe
 Fonte: Mariana Quezado

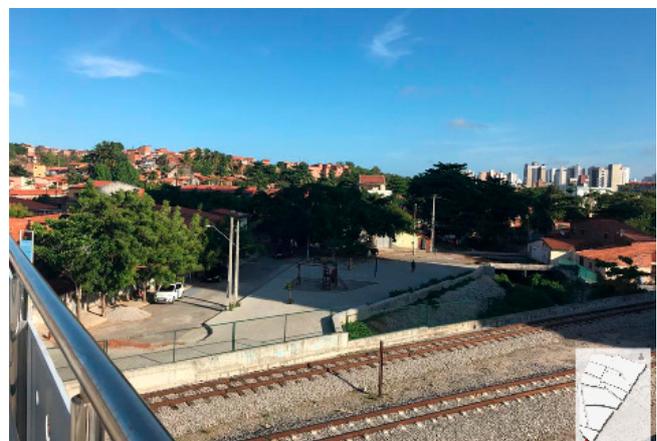


IMAGEM 47

Praça da Estação Mucuripe
 Fonte: Acervo próprio

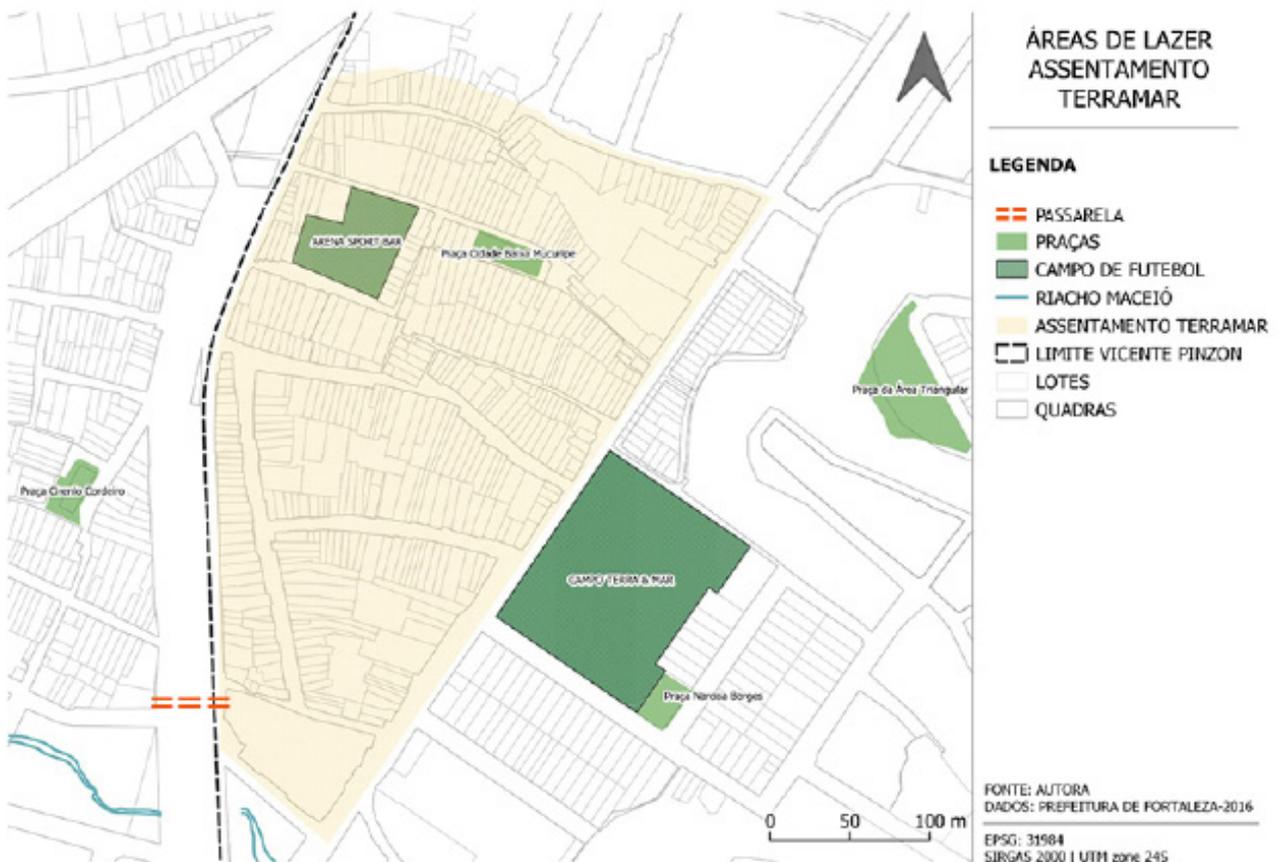


IMAGEM 48

Mapa - Área de lazer

Fonte: Elaborado pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

A cobertura vegetal pode ser encontrada em maior quantidade nas extremidades do assentamento, sobretudo nas vias que o circundam, como a Avenida dos Jangadeiros (Imagem 48). No interior do assentamento, não há muita arborização em calçadas, ocorrendo de forma moderada nos quintais dos lotes.



IMAGEM 49

Mapa - Áreas arborizadas
 Fonte: Elaborada pela autora
 Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

4.2.4 sistema viário e mobilidade

Os principais acessos ao bairro são: Av. Almirante Henrique Sabóia, Av. da Abolição (ligação direta ao Centro da cidade), Av. José Sabóia (saída do Porto do Mucuripe), Av. Clóvis Arrais Maia, Av. Dolor Barreira (uma das principais vias, divide o bairro ao meio) e Av. Engenheiro Alberto Sá (Imagem 50).

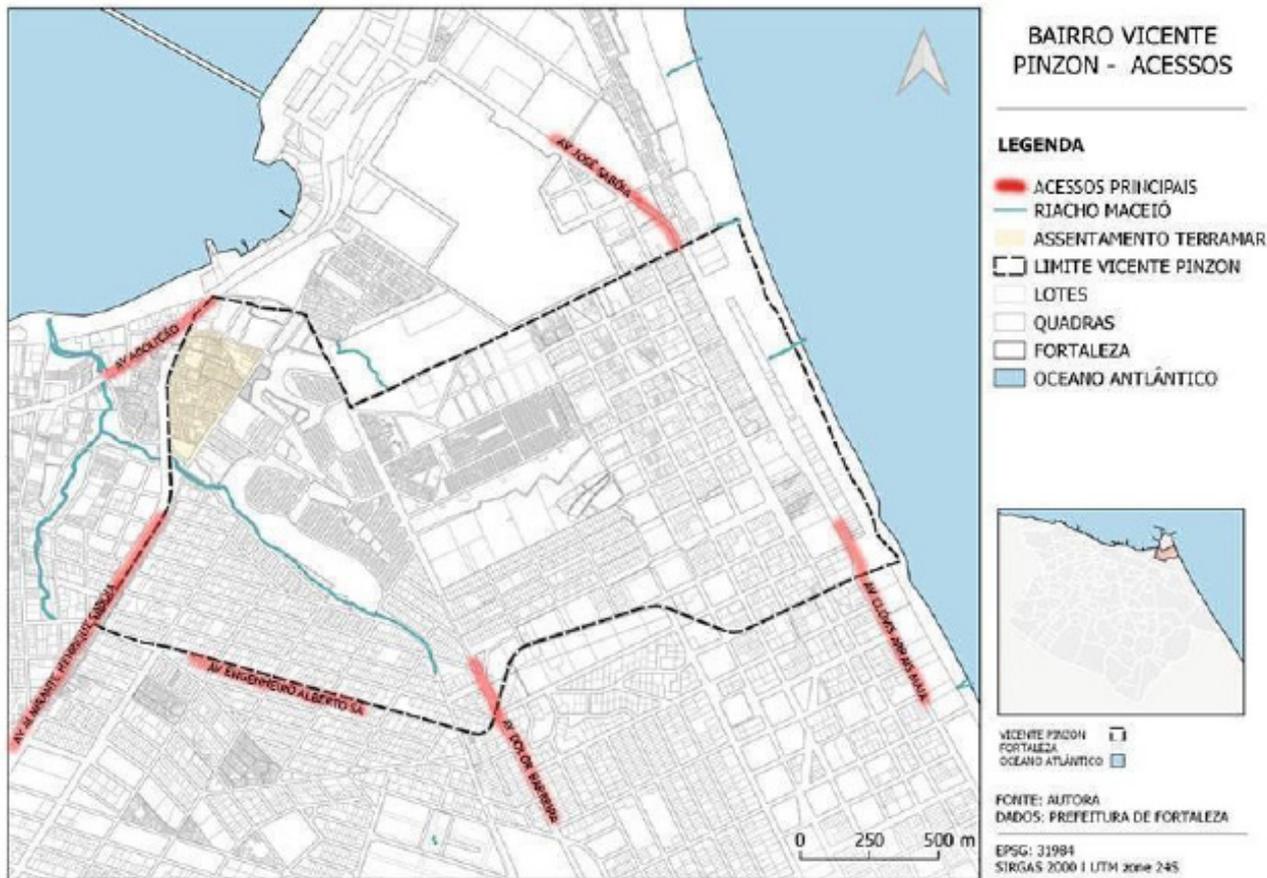


IMAGEM 50

Mapa - Principais vias de acessos

Fonte: Elaborada pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

A classificação do sistema viário segundo a LUOS é (Imagem 52): as vias internas do assentamento são todas vias locais. Já as circundantes, temos a Av. dos Jangadeiros como Coletora, que tem como função distribuir o trânsito de entrada e saída das vias expressas e vias arteriais, para vias locais, ou seja, liga as vias de fluxos mais intensos as vias locais do bairro; a Av. da Abolição, como Arterial I, interliga áreas com maior intensidade de tráfego e polos de atividade, ao Sistema de via expressa; a Av. Almirante Henrique Sabóia como Expressa, permite um deslocamento com maior velocidade, ligando a parte sul da cidade, ao Porto do Mucuripe, essa via também possui uma ciclovia no canteiro central.



IMAGEM 51

Rua Córrego das Flores
Fonte: Acervo próprio

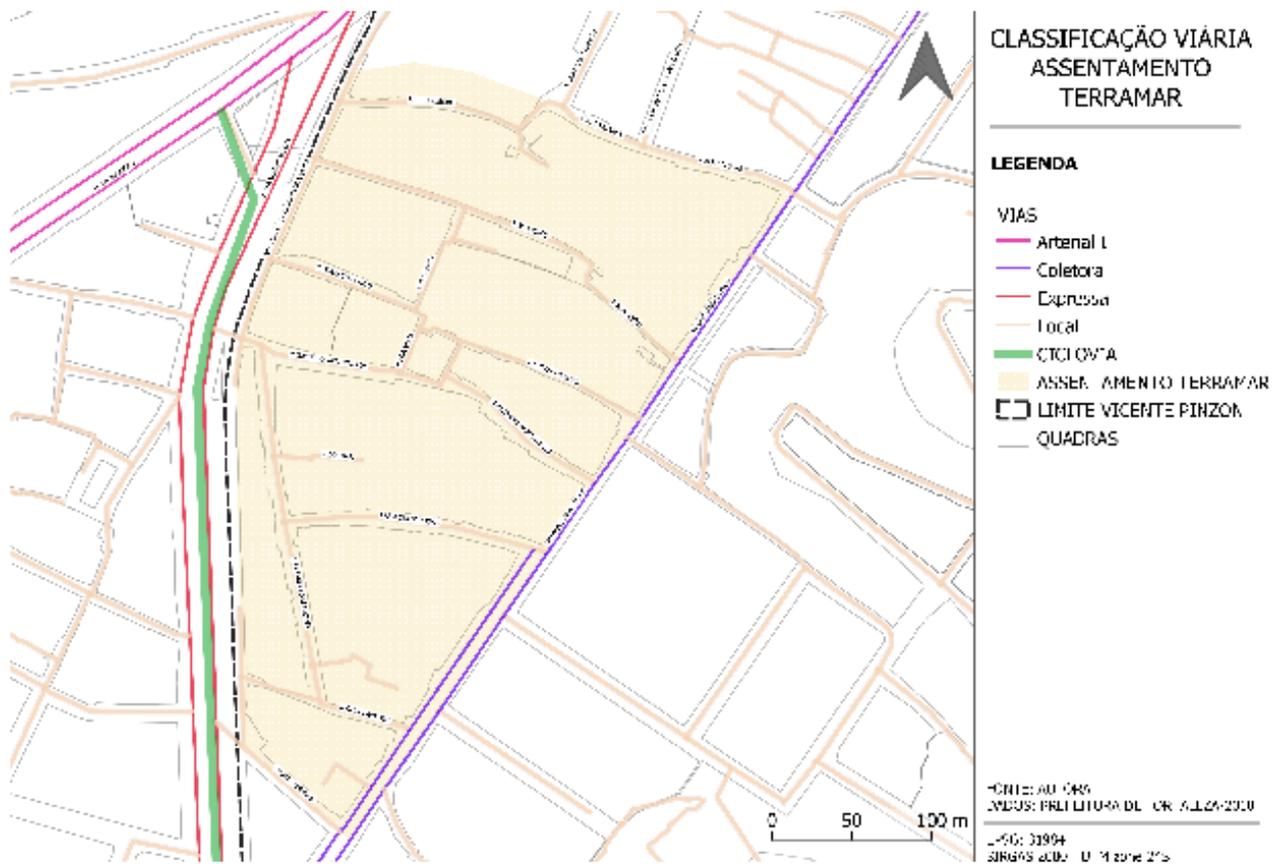


IMAGEM 52

Mapa - Classificação viária

Fonte: Elaborada pela autora

Dados: Prefeitura Municipal de Fortaleza

O sistema viário é parcialmente acessível por veículo e possui 60-70% das vias pavimentadas (Imagem 53). Foram identificados 3 tipos de pavimentação: asfalto, concreto e pedra rústica. As ruas que não possuem pavimentação, são: o trecho 3 da R Boa Visão, o trecho 2 da R. Córrego Bonito, e toda a paralela à Via Férrea Parangaba/Mucuripe.

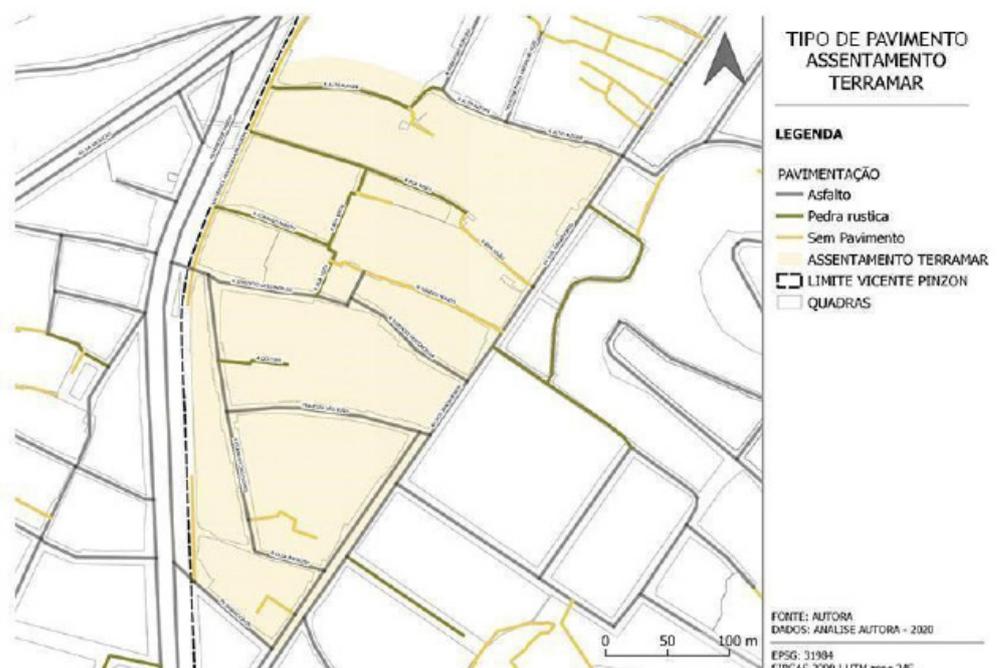


IMAGEM 53

Mapa - Análise da pavimentação viária

Fonte: Elaborada pela autora

Dados: Levantamento autora

Para a qualidade das vias, foram adotados alguns critérios, em que classificaram as ruas em razoável (sinalização insuficiente e pavimentação conservada), ruim (sinalização insuficiente e pavimentação degradada) e boa (sinalização satisfatória e pavimentação conservada). Observando esses critérios, foi possível obter tal classificação, também foi realizada a medição entre trechos das vias. O tamanho varia de 1m até 14,6m nenhuma via conseguiu atingir os critérios para a classificação boa, portanto ficaram apenas ruas ruins e razoáveis (Imagem 54).

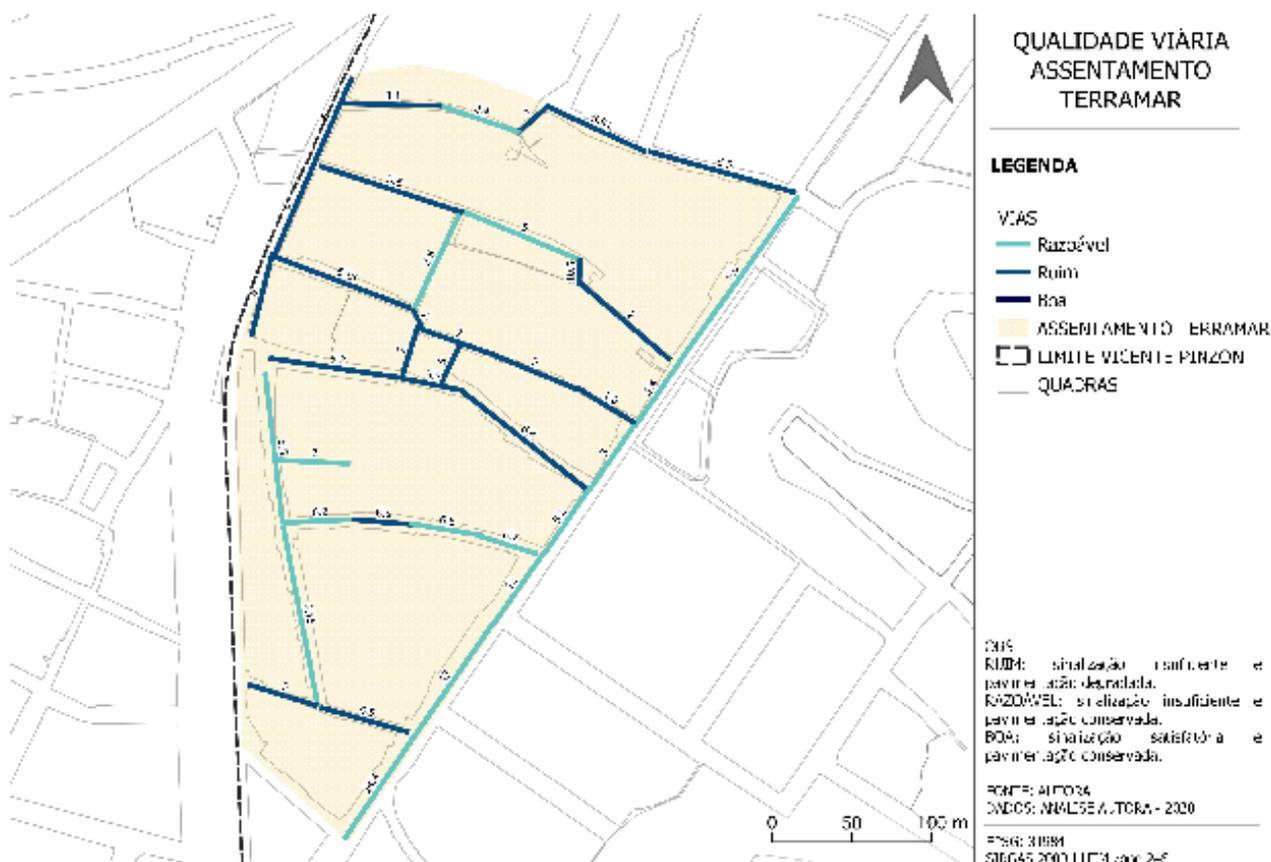


IMAGEM 54

Mapa - Análise viária
 Fonte: Elaborada pela autora
 Dados: Levantamento autora

A qualidade dos passeios também foi analisada a partir de critérios que vão de 0 a 5 (Imagem 56). O (0) corresponde ao passeio inexistente, (1) equivale ao passeio desnivelado, impedido de cumprir sua função, com pavimentação degradada e ocupação indevida, (2) passeio nivelado, mas impedido de cumprir sua função, com pavimentação degradada e ocupação indevida, (3) passeio desnivelado mas cumprindo sua função, (4) passeio desnivelado, cumprindo com a função, porém estreito e (5) passeio nivelado, cumprindo com a função e com largura confortável (2,5 - 3m)

A qualidade do passeio em grande parte do assentamento foi 0, ou seja, inexistente. Apenas em alguns trechos da Av. dos Jangadeiros e da Travessa Jangadeiros, o passeio recebeu a nota 5. Como previsto, se o passeio era inexistente, a medida obtida em várias vias, também foi 0.

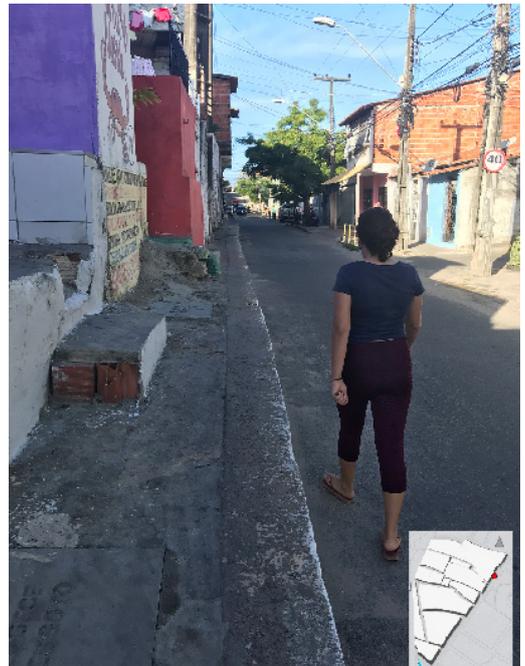


IMAGEM 55
Av. dos Jangadeiros
Fonte: Acervo próprio

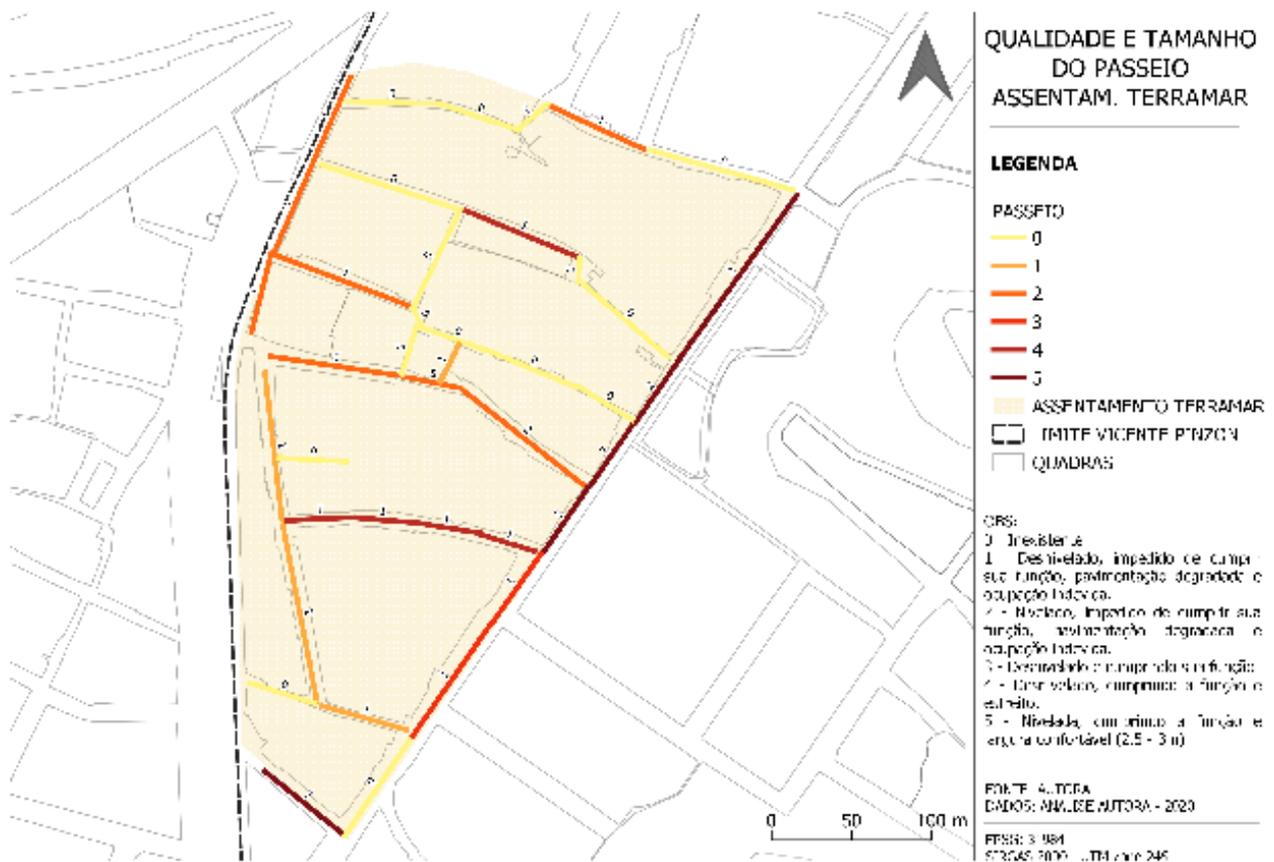


IMAGEM 56
Mapa - Qualidade do passeio
Fonte: Elaborada pela autora
Dados: Levantamento autora

O transporte público é um fator positivo para o local, visto que possui quatro linhas de ônibus que circulam tanto dentro quanto no entorno imediato do assentamento.

No interior do assentamento ocorre apenas uma parada de ônibus, localizada na Travessa São João. Além disso, em 2017, foi inaugurada a linha do VLT Parangaba/Mucuripe, sendo a estação lateral ao Terramar (Imagem 57).

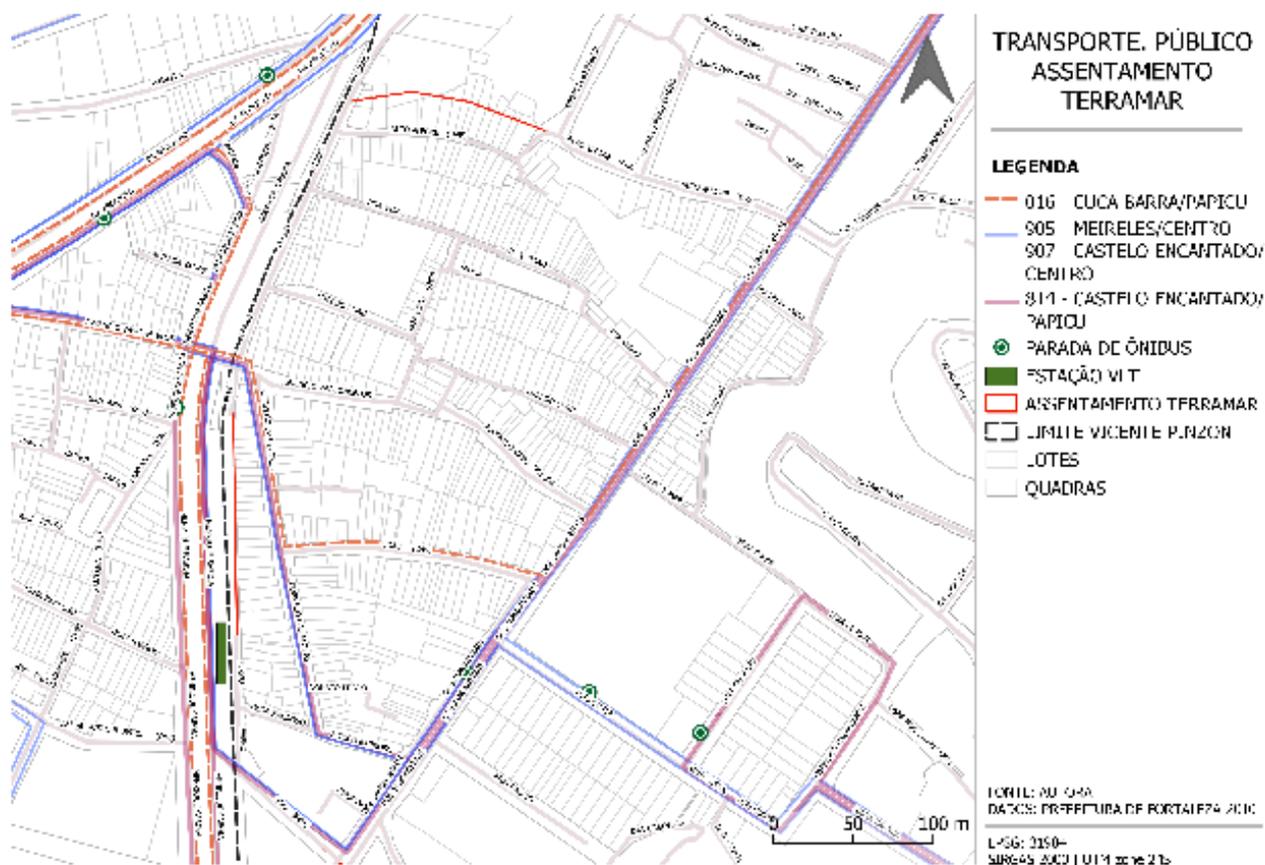


IMAGEM 57

Mapa - Transporte público
Fonte: Elaborada pela autora
Dados: Levantamento autora



IMAGEM 58

Estação Parangaba Mucuripe
Fonte: Acervo próprio

Alguns locais foram ressaltados (Imagem 61), como pontos de destaque, ou seja, pontos relevantes, que devem ser considerados durante o processo de projeto. Primeiramente, deve ser considerada a linha férrea que forma uma “barreira”, a oeste do assentamento, cujo único ponto de entrada/saída é a Rua Juvêncio Vasconcelos, formando portanto um “nó”, pois todo o fluxo de saída e entrada oeste do assentamento é realizado através dela. Outro ponto de acesso identificado, foi a “passarela”, localizada na parte sul do assentamento, a qual seria a forma segura de travessia para o pedestre, conectando o Mucuripe ao Vicente Pinzon. Cabe ressaltar ainda o chafariz (Imagem 59) que ainda é utilizado pelos moradores do bairro, devido a topografia acentuada, existem pontos onde o abastecimento é fraco e não chega água.



IMAGEM 59

Rua Linha Férrea Parangaba Mucuripe
 Fonte: Acervo próprio



IMAGEM 60

Chafariz - Travessa São João
 Fonte: Mariana Quezado

Na prática, apesar da segurança viária, os pedestres consideram a passarela um local de insegurança, até pelo fato dos seus acessos serem em áreas de pouquíssima urbanidade. Próximo a passarela, há o Riacho Maceió, hoje bastante degradado, mas destacado aqui como ponto de “possibilidades visuais”. Outro ponto com potencial cênico foi destacado ao norte do assentamento, por ser um local elevado e ter vista para o mar. As “escadarias” também foram destacadas e a Praça Cidade Baixa, como o único espaço público de lazer da área.

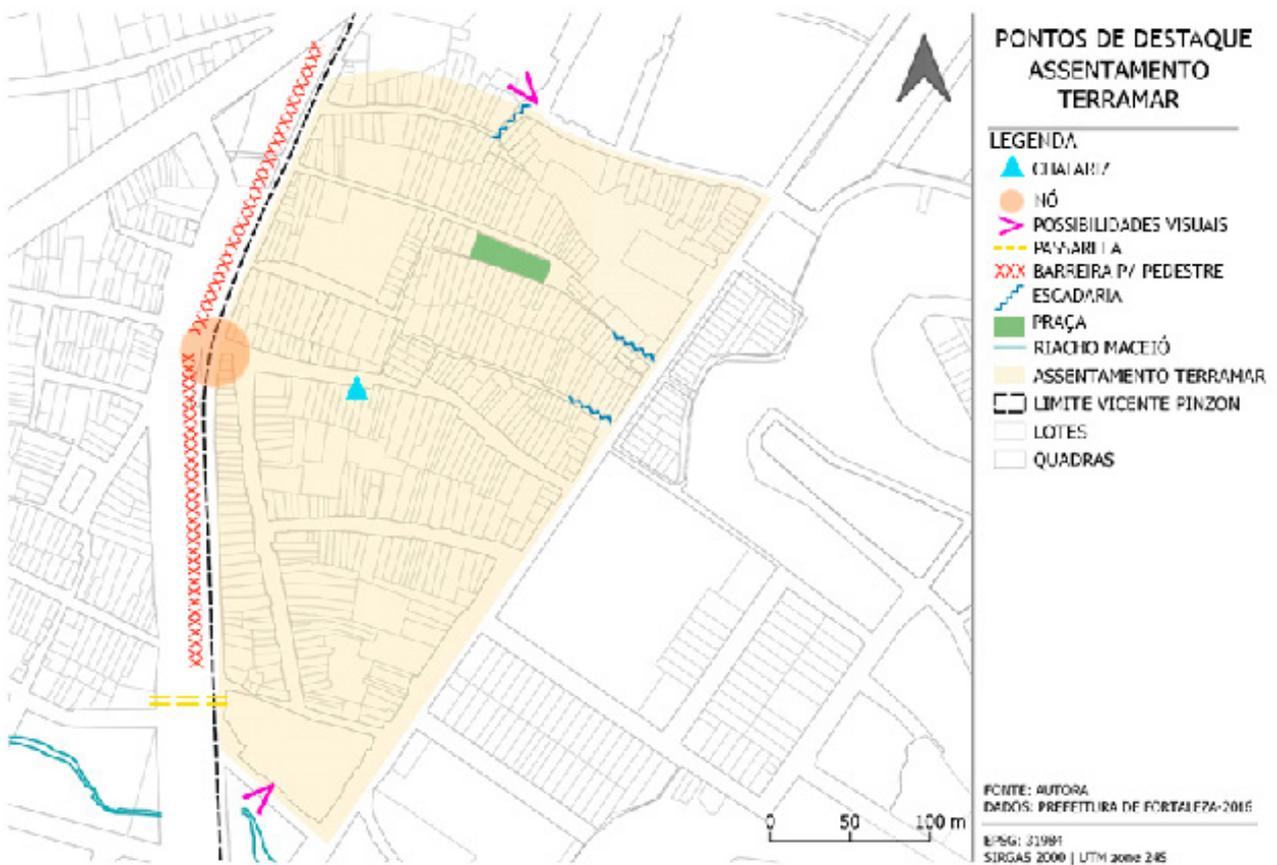


IMAGEM 61

Mapa - Pontos importantes
 Fonte: Elaborada pela autora
 Dados: Levantamento autora

Análise síntese	
POTENCIALIDADES	PROBLEMAS
<ul style="list-style-type: none"> ● Facilidade de acessos aos outros bairros ● Proximidade com o mar ● Possibilidades visuais, promovidas pela topografia acidentada ● Riacho Maceió ● Histórico da comunidade 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausência de espaços livres públicos de lazer ● Barreira física provocada pela linha férrea ● Ausência de passeio na maioria das vias ● Ausência de sinalização viária ● O transporte público não atende toda a área. ● Ausência de ● Degradação da margem do corpo hídrico

QUADRO 03

Análise Síntese

Fonte: Elaborada pela autora

Dados: Levantamento autora

A RUA VIVA!

DES

5.1 diretrizes

De acordo com a análise síntese realizada anteriormente, foi possível identificar as problemáticas e as possibilidades do local, permitindo determinar diretrizes para o Plano de Intervenção. Além disso, a análise do Plano Integrado de Regularização Fundiária complementou o estudo do local, bem como as propostas abordadas pelo plano. Portanto, foi decidido que a proposta deve abordar as seguintes diretrizes:

- Melhorar os acessos e os serviços urbanos, dentro e no entorno do assentamento;
- Fortalecer a identidade do lugar;
- Equilibrar o uso dos espaços livres públicos, priorizando os pedestres em detrimento dos automóveis;
- Promover padronização dos passeios existente;
- Inserir sinalização horizontal e vertical (nome das ruas e travessas);
- Ativar fachadas cegas;
- Implementar mobiliários interativos;
- Ampliar e qualificar os espaços livres públicos, promovendo a conexão entre eles.

5.2 conceito e diagrama conceitual

O conceito do projeto, parte do princípio das ruas como espaço livre público fundamental em assentamentos precários, local onde ocorre a vida pública, a vivência em comunidade e as trocas culturais. Esses espaços muitas vezes são espaços residuais, ou seja, espaços que não foram edificados (ruas, becos, vielas), locais de ligação e de passagem, mas também espaços livres.

São locais cheios de urbanidade, mesmo com a escassez de infraestrutura, visto que são utilizados ao máximo, pois é muitas vezes o único espaço livre disponível. Partindo da importância das ruas, mas também da ampliação dos espaços livres, o Plano de Intervenção baseia-se no máximo aproveitamento dos espaços, bem como na promoção de infraestrutura para que ocorra o melhor usufruto.



IMAGEM 62

Diagrama conceitual
Fonte: Elaborada pela autora



IMAGEM 63

Mapa de estudo de intervenções
Fonte: Elaborada pela autora

5.3 plano de intervenção

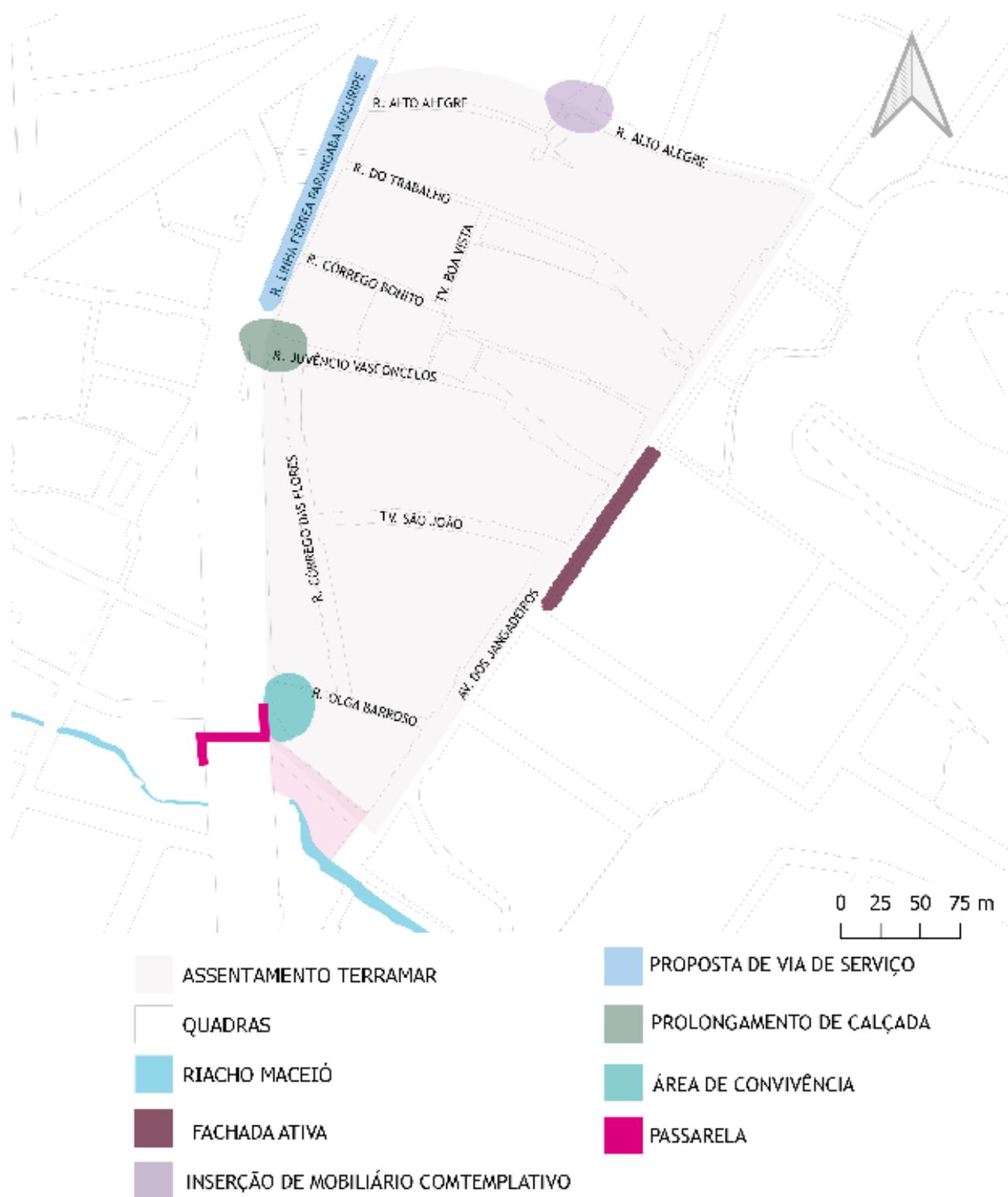
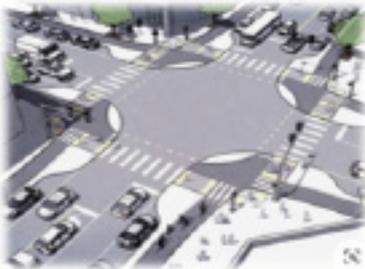


IMAGEM 64

Plano de Intervenção
Fonte: Elaborada pela autora

Referências de ações propostas:



Prolongamento de calçada, promover mais segurança na travessia dos pedestres

Fonte: Engenharia civil.com



Proposta de novo mobiliário para as praças existentes. Proporcionar maior permanência e maior possibilidades de uso.

Fonte: Idcreated.com



Espaço de convivência e contemplação, construção de mobiliário.

Fonte: Dvacei.com



Construção de quiosques na Rua Linha Férrea Parangaba Mucuripe

Fonte: Cgtrader.com



Via de pedestre, inserção de mobiliário e arborização. Local de passagem e convivência.

Fonte: Architectureau.com



Bicicletário para usuário do VLT, criação de área de espera com mobiliário confortável.

Fonte: Plataformaarquitectura.cl

IMAGEM 65

Plano de Intervenção - Ações propostas
Fonte: Elaborada pela autora

A proposta de intervenção segue as diretrizes do projeto, portanto, propõe-se melhorar os acessos. Um acesso interno que merece destaque são as escadarias existentes, haja vista topografia acidentada em alguns pontos, mas sem a infraestrutura adequada. O plano propõe reformar as escadarias, com construção de corrimãos, padronização do piso, implementação de iluminação pública, bem como sinalização. Além disso, deve ser previsto sistema de drenagem, através de infraestrutura verde e a padronização do passeio existente. Essa reforma é condizente com a proposta de escadarias drenantes presente no PIRF.

Em relação à identidade do lugar, pretende-se intervir no entorno do chafariz, tendo em vista sua importância para o local. Além disso, projeta-se a intervenção na fachada do campo Terra & Mar, tendo em vista também a proposta de ativação de fachadas cegas. A proposta é utilizar o muro para contar a história do time que tem grande significância no cenário esportivo da cidade e da comunidade.

A margem da linha férrea possui uma via, identificada como Rua da Linha Férrea Parangaba-Mucuripe. Ao analisá-la, percebeu-se a subutilização do espaço público, visto que o fluxo de veículos da área não justifica tais dimensões. Além disso, no PIRF existe a proposta de uma via-parque, que contribuiria para o acréscimo de ELP no local. Por esse motivo, a

proposta é ampliar a área de calçada, implantar quiosques (tendo em vista que o lugar tem alguns bares que abrem no período noturno) para a venda de comidas e bebidas. A ideia é também propor mobiliário de suporte aos quiosques, como mesas.

No cruzamento da Avenida Almirante Henrique Sabóia com a Rua Juvêncio Vasconcelos, principal conexão entre o assentamento e o lado oeste da via expressa, é previsto o prolongamento das calçadas, bem como faixa e semáforo de pedestre, para assegurar sua travessia. Outras modificações ocorreram com a abertura da via de pedestres entre a Rua Juvêncio Vasconcelos e a Travessa São João.

No caso da Travessa São João e da Av. dos Jangadeiros (entre a Travessa São João e Rua Alto Alegre), a intenção é reduzir a velocidade dos veículos. Inicialmente, a ideia era tornar as duas compartilhadas, entretanto apenas a Travessa São João será compartilhada e o trecho citado da Av. dos Jangadeiros será classificado como área de Tráfego Calmo (ou seja, com velocidade limitada).

Na área sul do assentamento, nas proximidades do Riacho Maceió a proposta segue a ideia de reduzir o espaço subutilizado por veículos e promover mais áreas livres públicas. Na chegada da passarela a ideia é qualificar o espaço com mobiliários (bancos, postes, bicicletário) e restringir o acesso de veículos.

Mais especificamente, em relação ao sistema viário, foram elencados 5 tipos de vias, de acordo com a hierarquia viária proposta e as intervenções necessárias com base no diagnóstico viário e de passeios.



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ TIPO 01: Sinalização
Padronização de calçadas
Pavimentação (drenante) ■ TIPO 02: Sinalização
Iluminação
Padronização de calçadas
Pavimentação (drenante)
Saneamento básico ■ TIPO 03: Sinalização
Iluminação
Saneamento básico
Mobiliário | <ul style="list-style-type: none"> ■ TIPO 04: Sinalização
Iluminação
Pavimentação (drenante)
Saneamento básico
Mobiliário ■ TIPO 05: Sinalização
Iluminação
Pavimentação (drenante)
Saneamento básico ■ ESCADARIAS |
|---|--|

IMAGEM 66

Tipologia viária

Fonte: Elaborada pela autora
Dados: Levantado pela autora

Tipo 01 – Via de sentido duplo com canteiro central, já possui arborização, serão implementadas: sinalização, padronização das calçadas e pavimentação asfáltica.

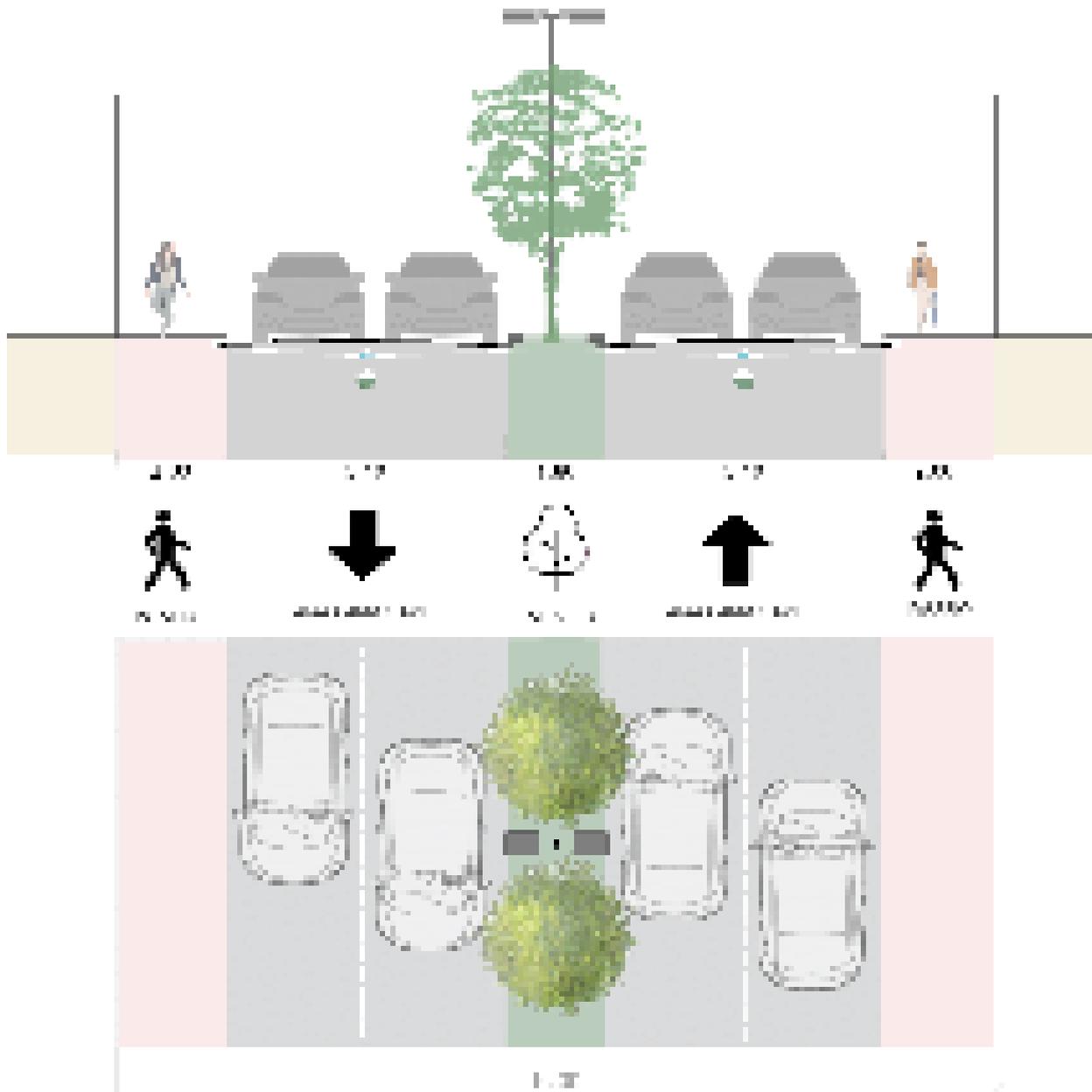


IMAGEM 67

Tipologia 01

Fonte: Elaborada pela autora

Tipo 02 – Vias com fluxo de ônibus, portanto estruturam-se com faixa carroçável e calçadas. Receberão piso intertravado de outra tonalidade, bem como, a sinalização de área de tráfego calmo. Receberão ainda: iluminação pública, sinalização horizontal e vertical, saneamento básico e padronização das calçadas existentes.

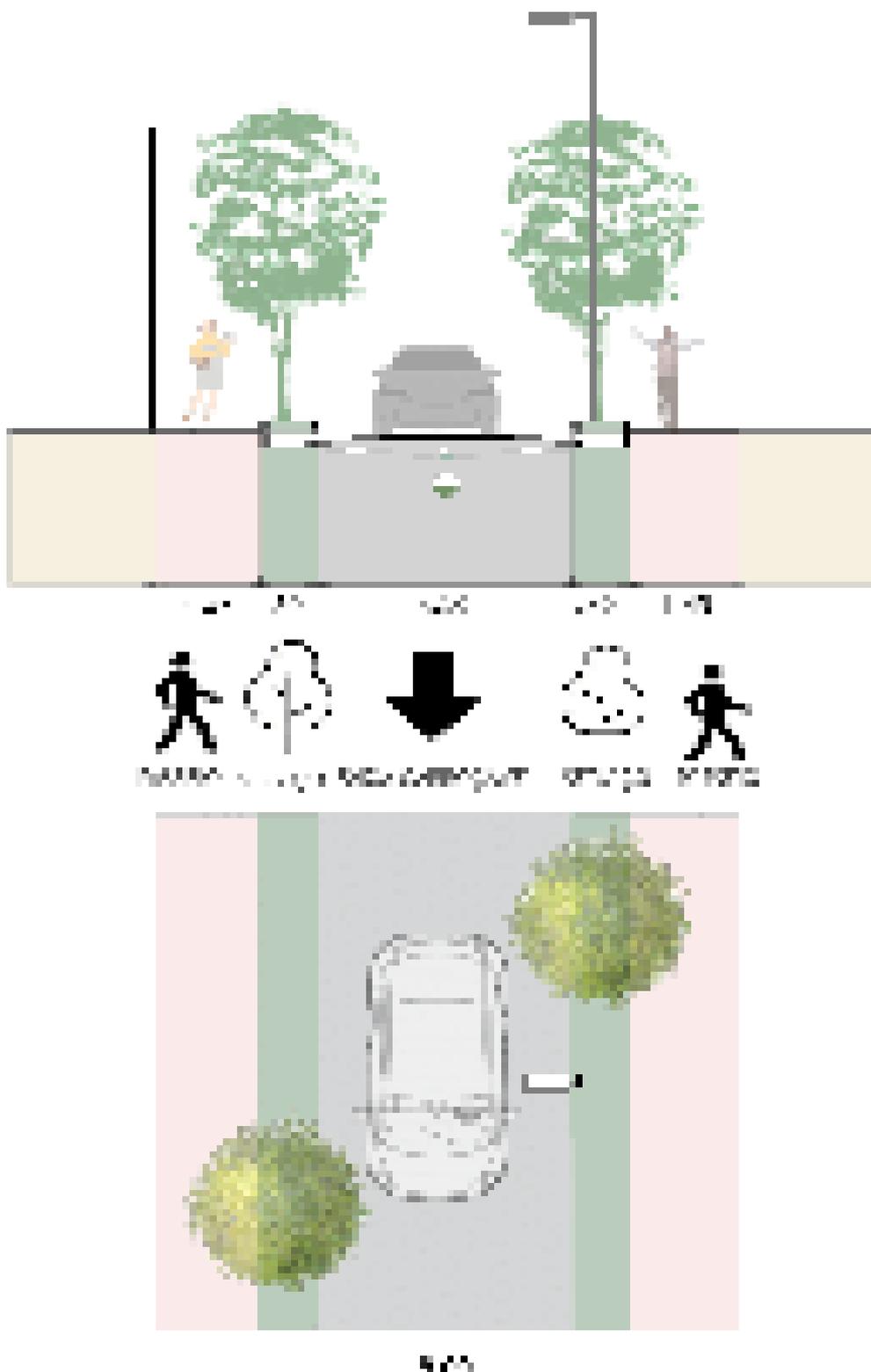


IMAGEM 68

Tipologia 02

Fonte: Elaborada pela autora

Tipo 03 – Via compartilhada larga, possui pouco fluxo de veículo, com pavimento recém reformado em intertravado. Receberá arborização, sinalização horizontal e vertical, saneamento básico e mobiliário. Essa via será voltada para a prática de serviços, como área gastronômica do bairro, portanto, o mobiliário deve ser adequado para as práticas. Tipo

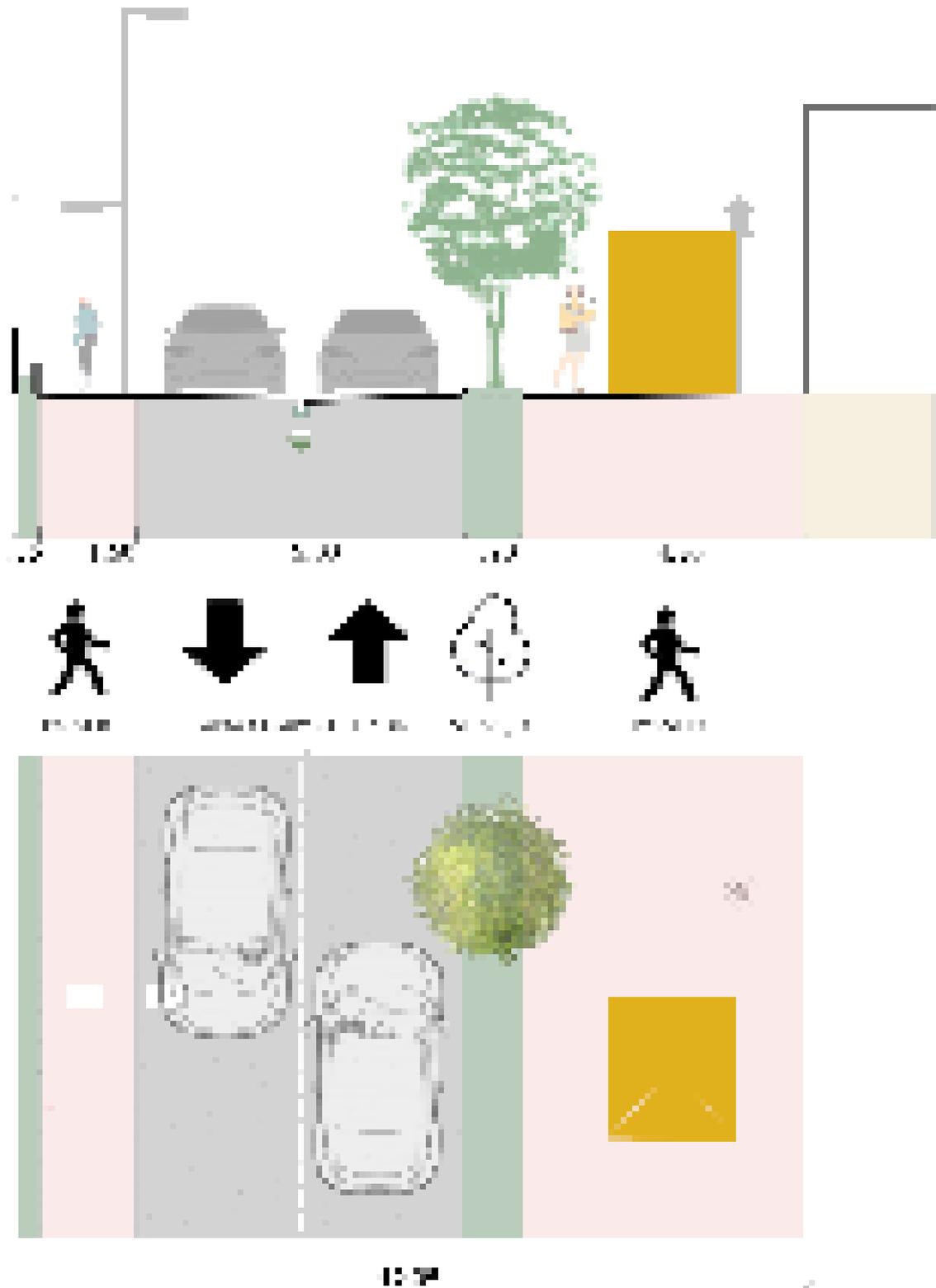


IMAGEM 69

Tipologia 03

Fonte: Elaborada pela autora

04 – Vias compartilhadas, visto que não possuem espaço para construção de passeio elevado. Receberão: iluminação pública, sinalização horizontal e vertical, pavimentação do tipo intertravado, saneamento básico e mobiliário urbano.

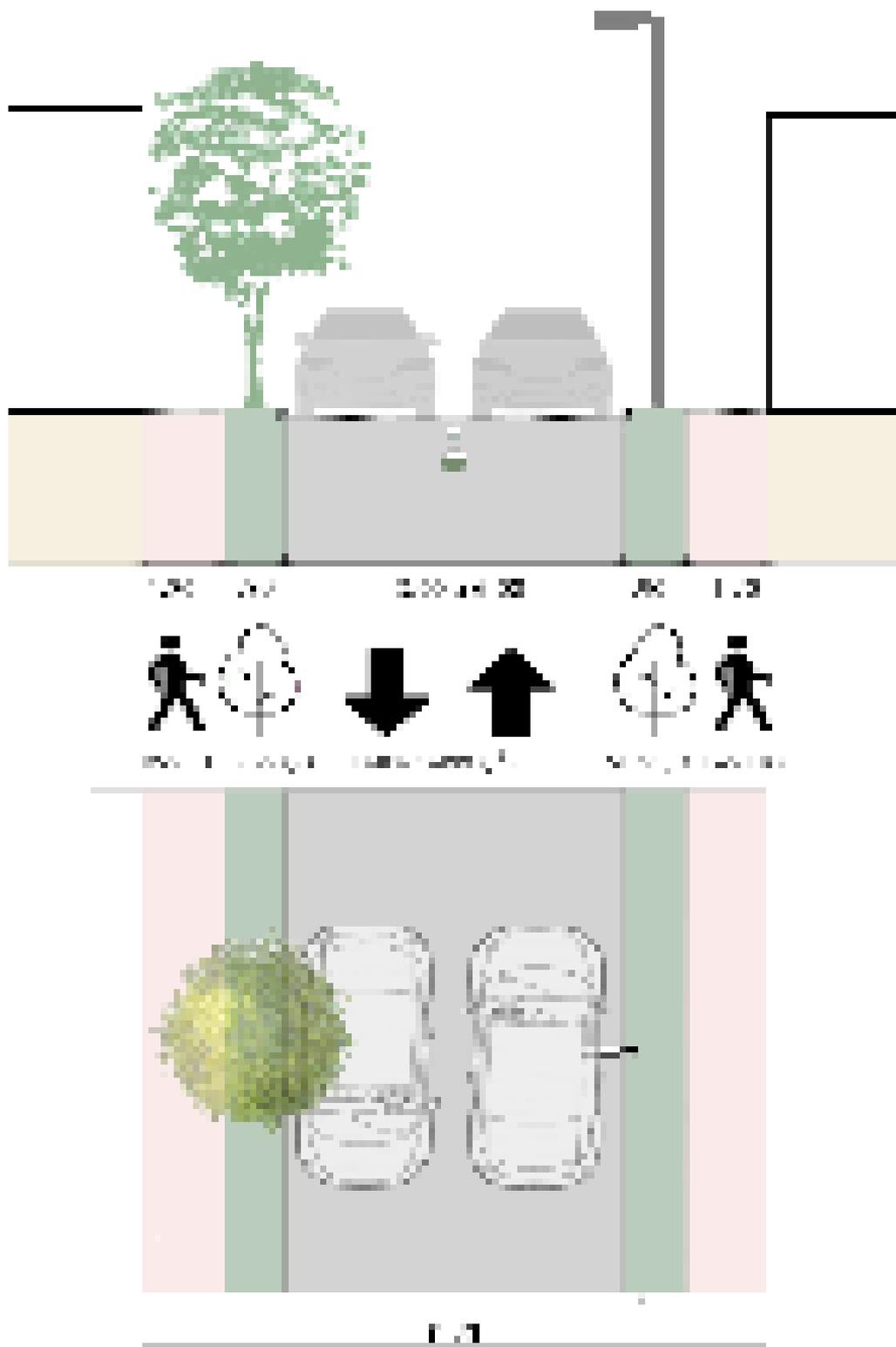


IMAGEM 70

Tipologia 04

Fonte: Elaborada pela autora

Tipo 05 – Vias de pedestre, ou seja, não é permitido o trânsito de veículos. Receberão: iluminação pública, sinalização horizontal e vertical, pavimentação do tipo intertravado poroso, saneamento básico e mobiliário urbano.

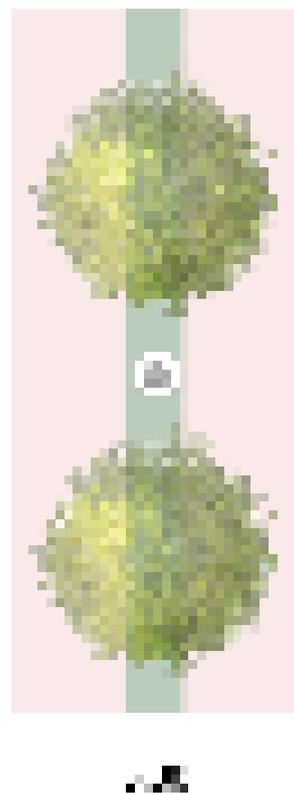
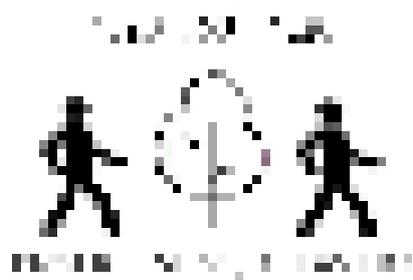
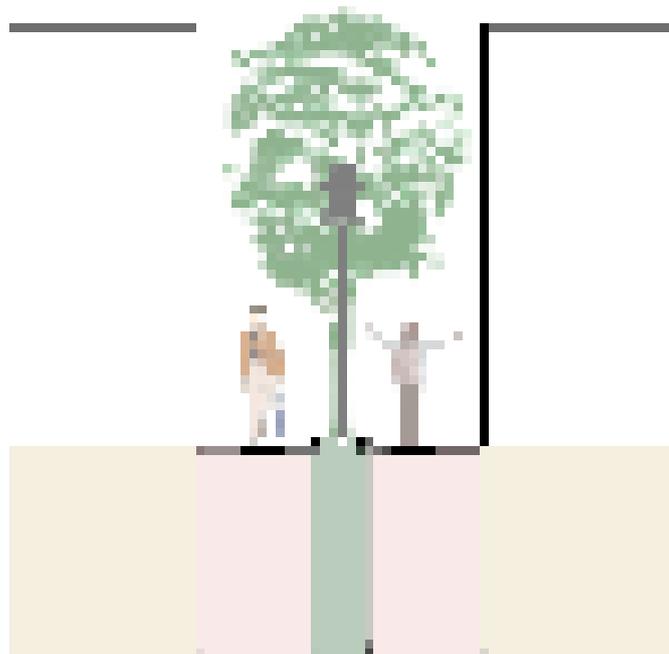


IMAGEM 71
Tipologia 05
Fonte: Elaborada pela autora

Além das tipologias elencadas, existem 2 escadarias na comunidade, as quais precisam de um tratamento específico. A escadaria existente na Rua do Trabalho receberá elementos interativos nas fachadas cegas. A proposta é inserir bancos em pontos mais largos da escadaria, garantindo que a circulação não seja obstruída. O projeto também conta com canteiros drenantes, este por sua vez, além da característica paisagística, tem por objetivo evitar bocas de lobo, tendo em vista a reclamação dos moradores sobre este tipo de equipamento (no qual podem sair bichos e odores desagradáveis).

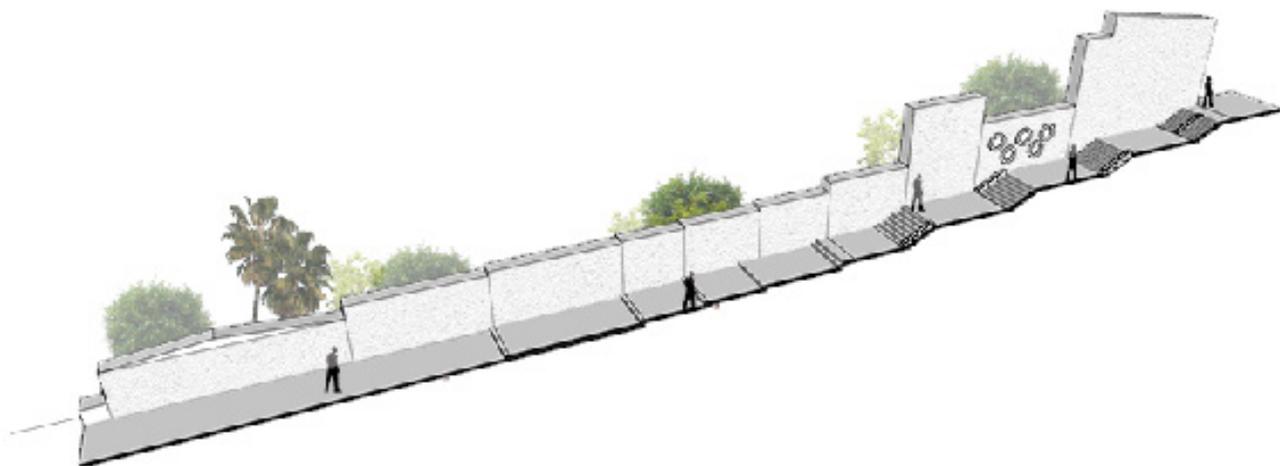


IMAGEM 72

*Escadaria Rua do Trabalho
Fonte: Elaborada pela autora*

Já na escadaria da Rua Córrego Bonito, receberá o sistema de drenagem com calhas e piso drenante, as fachadas cegas, com muros e afins, funcionaram como murais, para artistas da região. Além disso, a área também receberá iluminação, que por sua vez deverá ser pensado de forma a não obstruir a passagem dos pedestres.

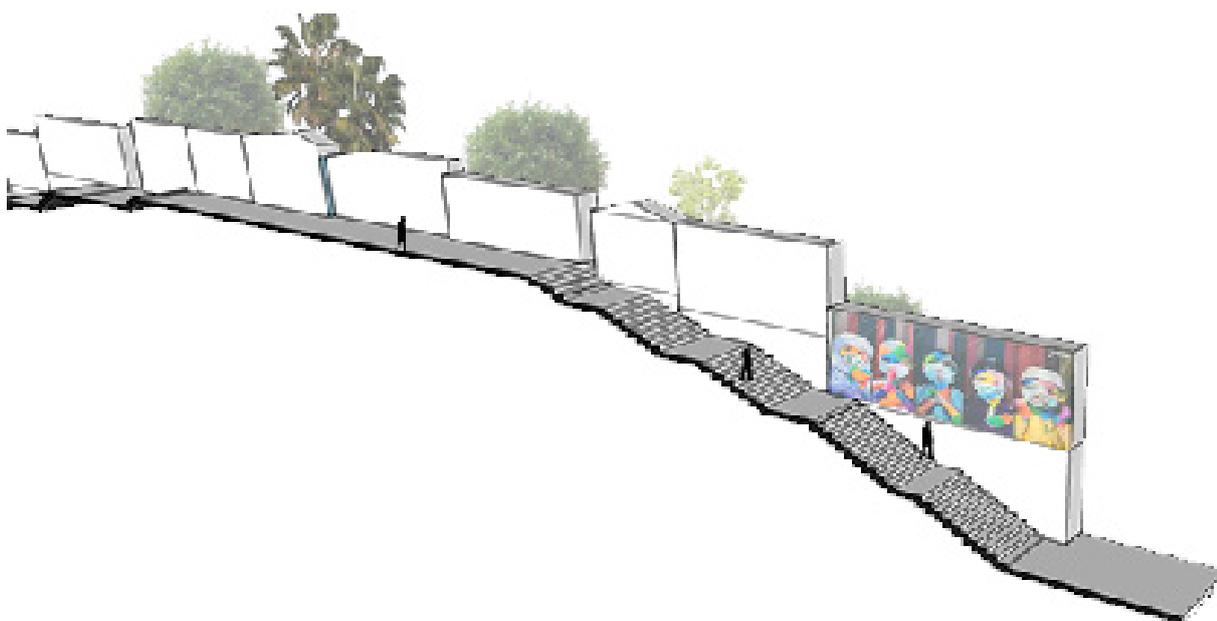


IMAGEM 73

*Escadaria Rua Córrego Bonito
Fonte: Elaborada pela autora*

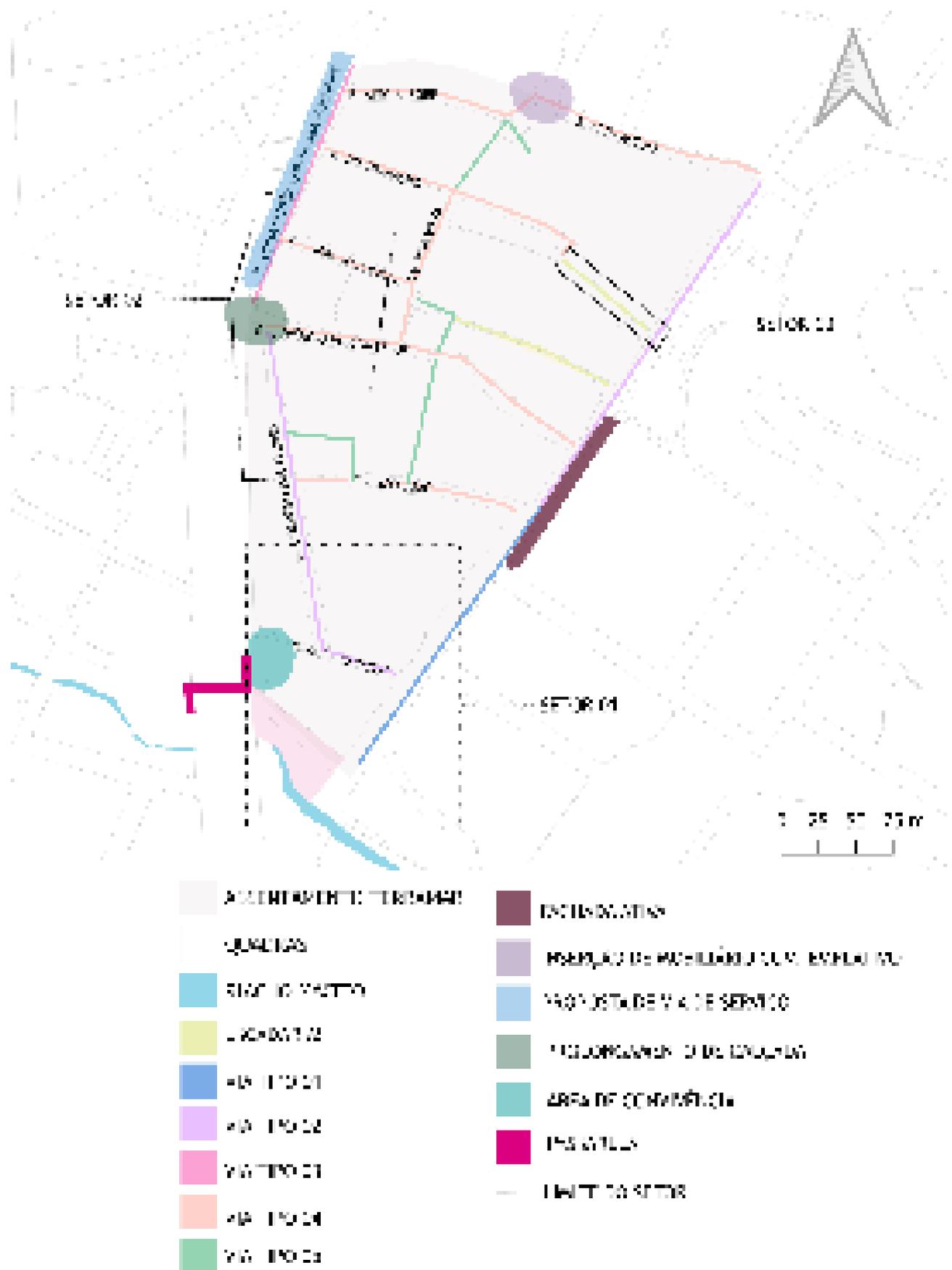


IMAGEM 75

Seleção de Setores
 Fonte: Elaborada pela autora
 Dados; Levantamento autora

5.4 memorial de projeto

O presente Memorial Descritivo tem por objetivo especificar os serviços técnicos urbanísticos, bem como os materiais e os métodos construtivos que serão empregados na execução da implantação do paisagismo e dos equipamentos urbanos, no assentamento Terramar no bairro Vicente Pinzon, Fortaleza/CE. A distribuição dos espaços e equipamentos, deu-se a partir das necessidades levantadas no diagnóstico da área.

Nas proximidades do Riacho Maceió, (Setor 01) na chegada da passarela, foi remanejado o uso, que antes era uma área subutilizada de estacionamento, e passou a ser um prolongamento da praça do Riacho Maceió, com a continuação da pavimentação no mesmo nível e inserção de mobiliário.

Logo abaixo da passarela, onde comumente costuma-se ser espaços marginalizados, foi inserida uma pista de skate, para dinamizar o uso do espaço, contemplando os mais diversos públicos, além disso, foi implantado quiosque para a venda de lanches. Por se tratar de um local de acesso à estação, isso se faz necessário por considerar o tempo de espera dos passageiros do VLT Parangaba-Mucuripe.

A Travessa dos Jangadeiros, que ficava no perímetro norte da praça, era uma rua sem saída e possuía apenas 4 residências que não possuíam garagens. Com seu fechamento, possibilitou a ampliação da área da praça, bem como a liberação maior da margem do riacho. Na praça, foi projetado um deck com desnível, que possibilita o contato em nível mais baixo com o riacho, além disso o deck possui aberturas, onde ocorreu o fechamento com redes, possibilitando aos usuários sentarem e contemplarem a via para o recurso hídrico.

Próximo ao deck, foram inseridas mesas de piquenique com churrasqueiras, possibilitando uma nova forma de utilização do espaço, bem como promovendo a utilização do espaço por grupos diversos. O espaço também conta com alguns bicicletários em pontos distintos, equipamentos como playground e academia ao ar livre, com pavimentação do tipo emborrachada. A iluminação da área conta com postes de até 3 metros de alturas, promovendo uma iluminação melhor para pedestres, além disso, é composta por duas tipologias de postes, um retangular e um outro com releitura de um farol, promovendo referências com o símbolo do bairro, o farol. Já paginação de piso, fica por conta do piso drenante retangular intertravado, nas cores cinza e amarelo, o desenho da paginação pretende bem como o poste circular, referenciar o símbolo do bairro, de modo que as linhas da paginação guiam para o farol.

Nesse setor também podemos observar as vias do tipo 1 (Avenida dos Jangadeiros) e a do tipo 2 (R. Olga Barroso e R. Córrego das Flores), na primeira foram acrescentados a sinalização da via, a modificação para o piso sextavado drenante cinza e a padronização de calçadas respeitando o mínimo de 1,2^o de faixa de passeio e na segunda via, também foi realizada a sinalização viária, a padronização de calçadas e a pavimentação drenante, mas também foi adicionado, saneamento básico e iluminação.

No cruzamento das ruas Linhas Férrea Parangaba-Mucuripe, R. Córrego Bonito e R. Juvêncio Vasconcelos, (Setor 02) foi realizada uma rotatória, que possibilitasse a organização do fluxo de entrada e saída do assentamento, compreendendo-se que o local é um dos principais pontos de acesso ao assentamento. Pensando no uso das vias, e considerando que a R. Córrego Bonito é a via local com maior número de comércio, foi demarcado uma área de carga e descarga, para o abastecimento dos pontos comerciais, bem como, algumas vagas de estacionamento.

Um espaço de estar, e de serviço, foi criado, considerando que no local já ocorria a comercialização de comidas de rua, foi inseri um banco em formato de "C", com jardineiras e sua parte posterior, bem como a inserção de mesas, para a consumação do produto vendido.

Na R. da Linha Férrea Parangaba-Mucuripe, que corresponde ao tipo 3, configura-se por ser uma rua compartilhada com oferta de serviço. Na grade, correspondente a lateral da

linha férrea, o passeio recebeu jardineiras, onde foram plantadas espécies de trepadeiras, com o intuito de que as mesmas, subam na grade e formem uma grande parede verde, a iluminação dessa área é realizada por postes de duas pétalas, uma voltada para a via a 6 metros de altura e a outra voltada para a calçada a 3 metros de altura.

Do outro lado da via, detém uma área de passeio maior, com quiosques para a venda de alimentos e bancos com jardineiras, que além de proporcionar mobiliário para sentar, também proporcionam sombra em conjunto. Também possui postes de iluminação e assim como no setor 1 faz referência ao farol.

Tanto a R. Córrego Bonito quanto a R. Juvêncio Vasconcelos correspondem ao tipo 04, uma rua compartilhada, com faixas de serviço e canteiros drenantes, porém, ressalta-se a diferença de desenho entre as duas, devido às suas particularidades. A primeira, detinha de mais espaços e não necessitava de dois sentidos de tráfego, permitindo um desenho mais orgânico, com o intuito de reduzir a velocidade dos veículos. A segunda necessitava de faixas de via que contemplassem dois sentidos, o que levou ao desenho mais simplificado e retilíneo.

A Escadaria Rua do Trabalho (Setor 03) está em um dos pontos, mais altos do Terramar, tendo portanto a topografia bastante acidentada, prevendo, portanto, a normatização dos degraus da escadaria, bem como a inserção de corrimão, conforme a NBR 9050, de 31.05.2004 que trata da Acessibilidade e edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.

O sistema de drenagem é realizado através do sistema de calhas coletoras no decorrer da escadaria. A iluminação é realizada através de postes de 3 metros de altura, fixados nas fachadas das edificações, como forma de liberar o espaço de piso, tendo em vista o seu tamanho reduzido. Com exceção desse setor foi contemplado com mobiliário exclusivo para área, com cadeiras retráteis que, assim como os postes deverão ser fixadas na fachada. Nos patamares o piso utilizado foi o intertravado drenantes amarelo, já para as áreas de degraus, foi pensado em piso de concreto, tendo em vista seus aspectos antiderrapante e maior resistência ao desgaste.

O paisagismo proposto para o assentamento parte do entendimento das características climáticas da região, que exigem a configuração de microclimas em áreas de sombra, a permitir o necessário conforto que propicia a apropriação humana do espaço urbano para uso de lazer e descanso, portanto foram adotadas as seguintes espécies, como forma de melhorias físicas e ambientais, bem como visuais.

Contudo, a proposta do desenho busca visualizar e potencializar características existentes no aspecto cultural dos habitantes locais, com isso, tomou-se o cuidado de evitar as remoções de edificações, configurando o espaço da forma mais eficiente. Fazendo com que ao chegar ao assentamento, se configure uma leitura particular do espaço, como único na cidade e com as características únicas. Ruas projetadas para pedestres, com mobiliário, canteiros drenantes, com arborização de pequeno, médio e grande porte qualifica os espaços aéreos.



IMAGEM 76

Panta Setor 01

Fonte: Elaborada pela autora



IMAGEM 77
Planta Setor 02
Fonte: Elaborada pela autora

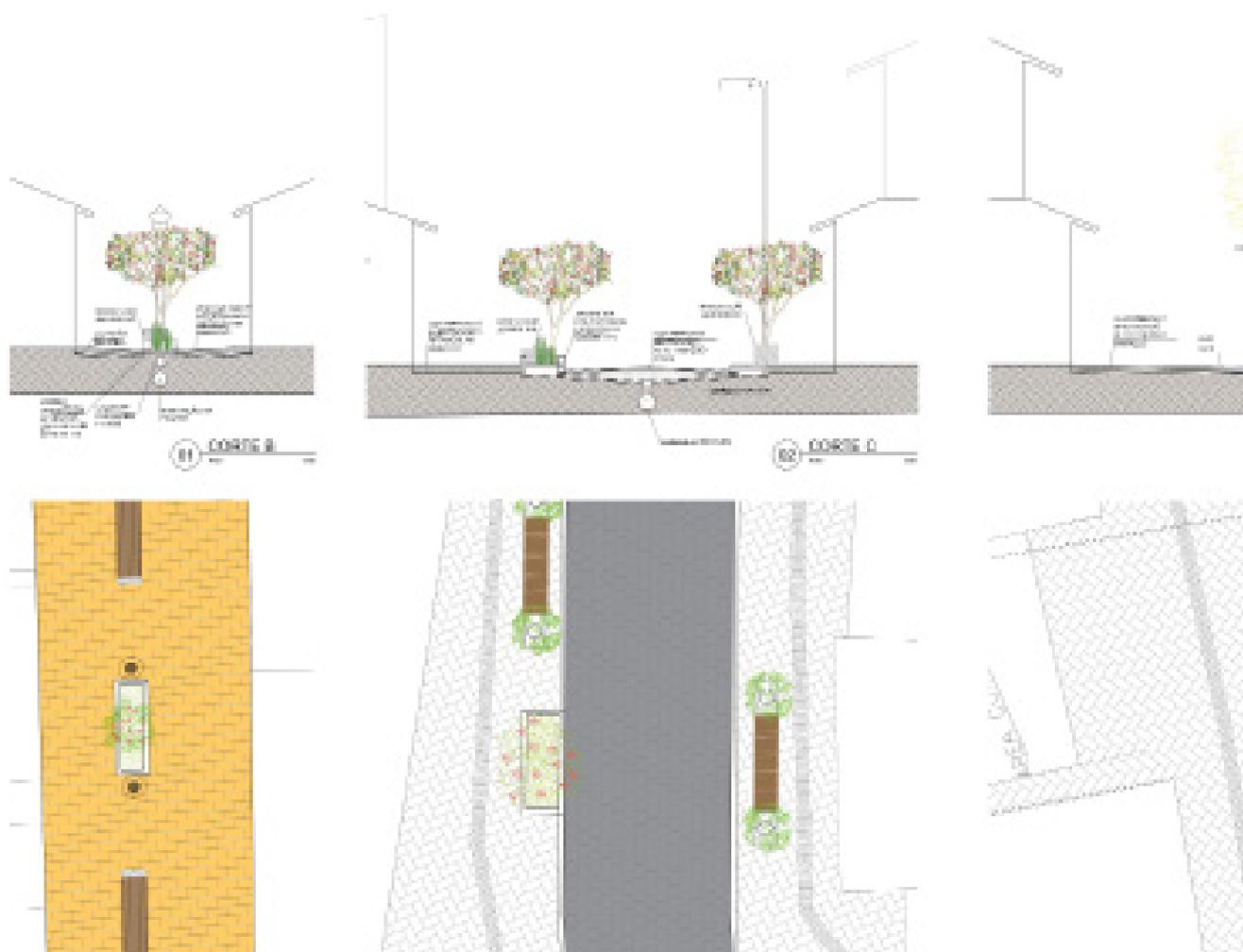


IMAGEM 79
 Corte Setor 01
 Fonte: Elaborada pela autora

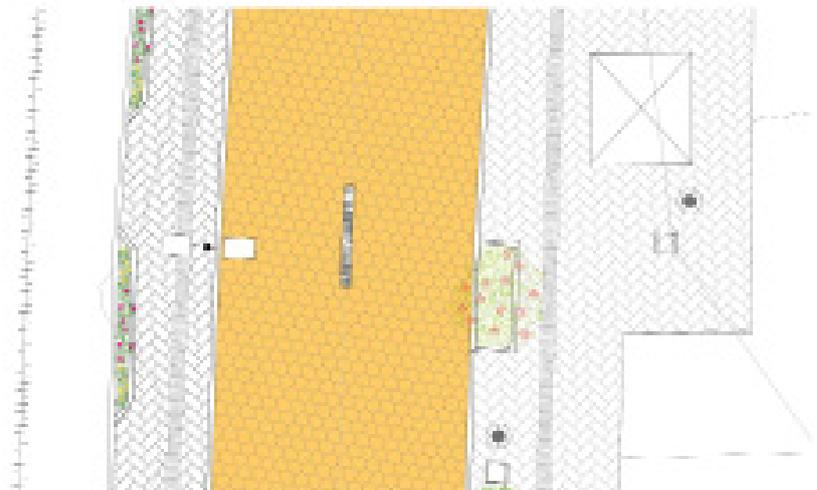
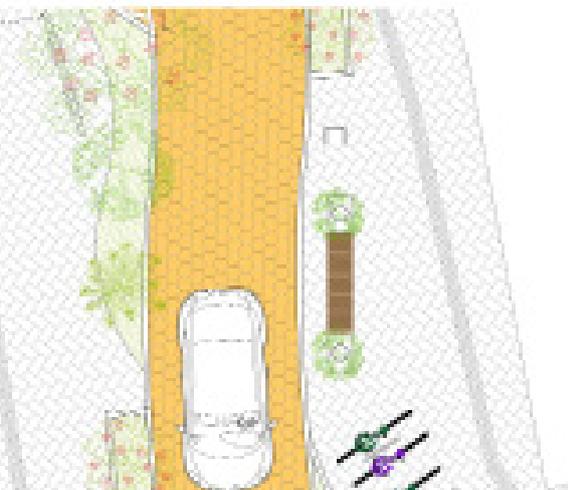
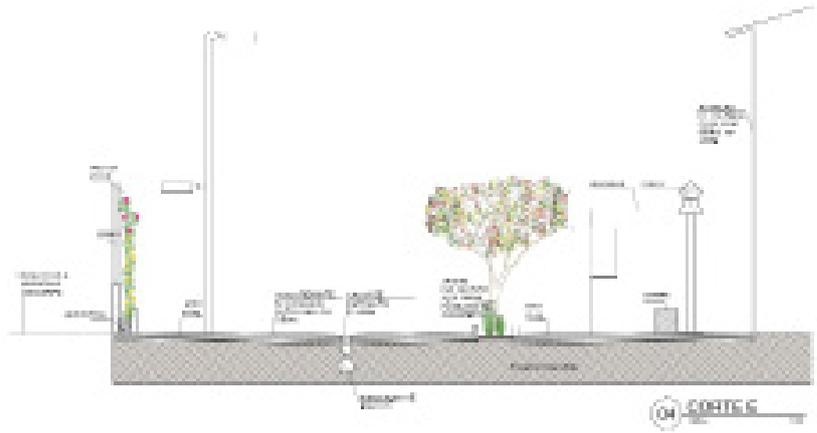
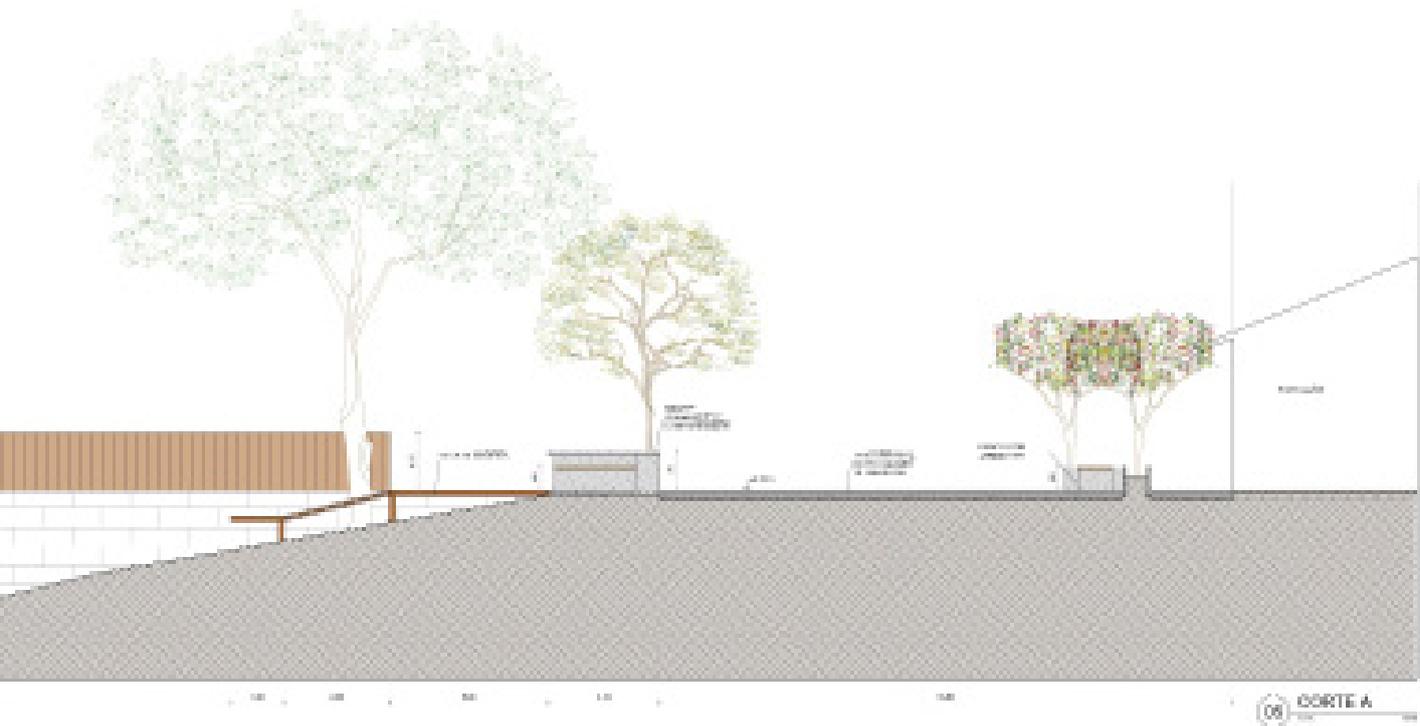


IMAGEM 78

Cortes Setor 02

Fonte: Elaborada pela autora







80 PLANTA GERAL SETOR 3



81 COMTE SETOR 3

IMAGEM 80

Setor 03

Fonte: Elaborada pela autora



IMAGEM 81

*Terramar - atualmente, entrada
Fonte: Wesley Rocha*



IMAGEM 82

*Proposta espaço de estar
Fonte: Acervo autora*



IMAGEM 83

Terramar - atualmente, R. Juvêncio Vasconcelos
Fonte: Google Earth



IMAGEM 84

Proposta do novo desenho viário
Fonte: Acervo autora



IMAGEM 85

Terramar - atualmente, R. Córrego das Flores
Fonte: Google Earth



IMAGEM 86

Proposta do novo desenho viário
Fonte: Acervo autora

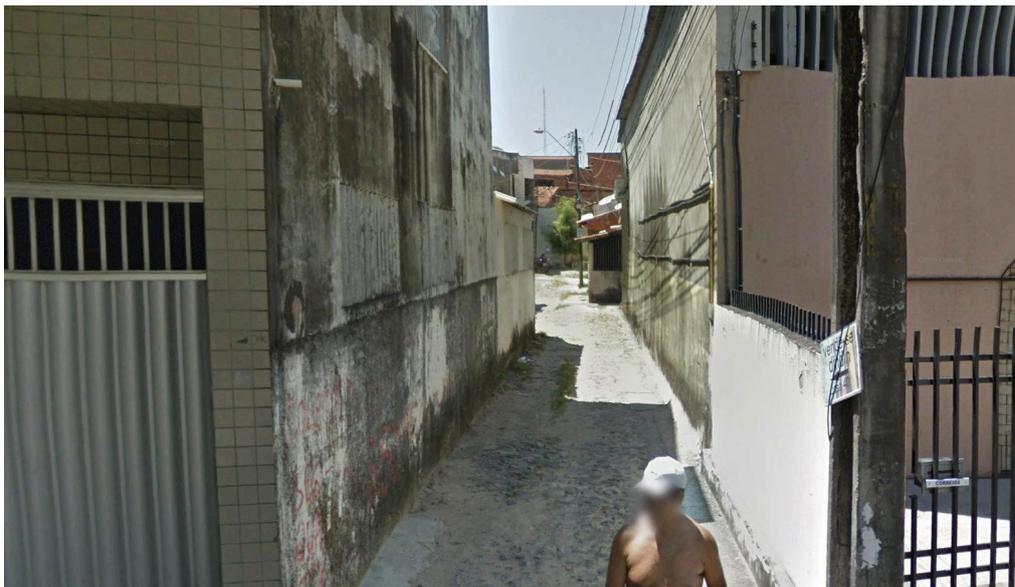


IMAGEM 87

Terramar - atualmente, R. do Luar
Fonte: Google Earth



IMAGEM 88

Proposta do novo desenho viário
Fonte: Acervo autora

5.5 considerações finais

A partir do estudo das definições de Assentamentos Precários, Cidade Formal, Cidade Informal, Urbanização e Urbanidade, constatou-se que os assentamentos precários são lugares por definição, sem acesso aos serviços públicos básicos. Mas a forma de citar a urbanização como a solução para esses locais, não parece adequada, pois ao compreender-se que urbanizar é tornar urbano, e que esses assentamentos estão dentro do perímetro urbano. Portanto, observa-se mais coerente a proposta de fornecer infraestrutura para os assentamentos.

Compreende-se que, um assentamento precário detém de diversas problemáticas, sejam habitacionais, fundiárias, ambientais, entretanto o foco deste trabalho foi propor a melhoria das condições dos espaços livres públicos do Assentamento Terramar, de forma que os moradores e usuários do espaço, possam ter acesso aos serviços básicos e exercer seu direito e de ir e vir com segurança e igualdade.

Devido às condicionantes de isolamento social, o método de participação social no processo de planejamento do espaço não pode ser aplicado. Apesar disso, foram realizadas visitas ao local, e conversas com alguns moradores, para compreender melhor as problemáticas levantadas e conferir em conjunto com os dados obtidos, através do processo de diagnóstico da área, também foi utilizado o PIRF, como parâmetro para compreender as questões sociais e as propostas para a área.

Contudo, os objetivos pretendidos, foram alcançados no projeto elaborado, as ruas foram redesenhadas e infraestruturadas, bem como as escadarias, além disso, ocorreram a ampliação de espaços livres públicos sem que ocorressem grandes remoções, também, realizou-se o aproveitamento máximo das áreas ofertadas e a priorização do pedestre, em sua mobilidade e segurança.

referências

AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius. Urbanidades Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012. Disponível em: <academia.edu/6314921/URBANIDADES_Livro_completo_>
ALDIGUERI, Camila R. Metamorfoses da terra na produção da cidade e da favela em Fortaleza. Tese (doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

ALMEIDA, André A. Segregação urbana na contemporaneidade: caso da comunidade Poço da Draga na cidade de Fortaleza. Dissertação (mestrado) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

ANCONA, Ana L. Guia para o Mapeamento e Caracterização de Assentamentos Precários. Brasília: MCidades/SNH, 2010.

BORDACHAR, Florencia. Reurbanização Integral do Bairro Villa 31. Programa Internacional de Cooperación Urbana – IUC. Argentina. Disponível em: <https://iuc.eu/fileadmin/user_upload/Regions/iuc_lac/user_upload/POR_Buenos_Aires_-_Reurbaniza%C3%A7%C3%A3o_Integral_do_Bairro_Villa_31.pdf>. Acesso em: 02 de novembro 2020.

BUENO, Laura Machado de Mello. Projeto e favela: metodologia para projetos de urbanização. São Paulo: Tese de Doutorado, 2000.

CAVALCANTE, Eider de Olivindo. Os meandros do habitar na metrópole: expansão urbana e controle territorial na produção do litoral de Fortaleza. Tese (doutorado) - Universidade federal do Ceará, Centro de Ciências, programa de Pós-Graduação em Geografia. Fortaleza, 2017.

CARMO, Marcia. Favela Mais Antiga de Buenos Aires passa por urbanização para “sair do isolamento”: BCC News, 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-42573752>>

COELHO, Cláudia Bastos. Melhorias habitacionais em favelas urbanizadas: impasses e perspectivas/Cláudia Bastos Coelho. São Paulo, 2017. 230 p. il.

CARDOSO, ACD. The Alternative Space: informal Settlements and life chances in Belém. Oxford Brookes University, 2002. 13, 2002.

CARTILHA DO PLANO FORTALEZA 2040 - Volume 2 Revisado. Equidade Territorial, Social e Econômica. Fortaleza, 2020. Disponível em: <<https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/>>. Acesso em 10 de maio de 2021.

CARRION, R. da S. M. Gestão social: especificidades e práticas em discussão. In: SILVA, J. G. et al. (Org.). Tecnologias de gestão: por uma abordagem multidisciplinar. Vitória: EDUFES, 2007. v. 2, p. 108-124.

COSTA LIMA, Mariana Q. Ver a cidade: modelagem da informação para regulação de assentamentos informais. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Fortaleza, 2017.

DALLABRIDA, V. R.; SIEDENBERG, D. R.; FERNÁNDEZ, V. R. Desenvolvimento a Partir

da Perspectiva Territorial. Desenvolvimento em Questão, [S. l.], v. 2, n. 4, p. 33–62, 2011. DOI: 10.21527/2237-6453.2004.4.33-62. Disponível em: <https://revistas.unijui.edu.br/index.php/desenvolvimentoemquestao/article/view/97>.

FERREIRA, Lara; OLIVEIRA, Paula. IACOVINI, Victor. Dimensões do Intervir em Favelas: desafios e perspectivas. São Paulo: Peabiru TCA / Coletivo LabLaje, 2019. Disponível em: <<https://www.causp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/Dimens%C3%B5es-do-intervir-em-Favelas-novo.pdf>>

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Déficit Habitacional no Brasil 2013-2014. MCidades/SNH: Fundação João Pinheiro: Belo Horizonte, 2016.

GEHL, Jan. Cidade Para Pessoas; tradução Anita Di Marco, 2 ed. São Paulo: Perspectiva,

