

TRANSFO

RMAGÇÕES

URBANAS



TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Caderno 4

Autores de capítulos:

Myrna Cunha Pereira Raw

Victor Araujo Gomes

Programa de Pós-graduação Strictu Sensu, Brasília, 2023.

Equipe editorial Centro Universitário de Brasília, Brasília/DF, Brasil

Reitor Getúlio Américo Moreira Lopes

Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Diretor João Herculino de Souza Lopes Filho; Diretor Técnico Rafael Aragão Souza Lopes

Coordenadora do Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Eliete de Pinho Araujo

Revisão gramatical e idioma

Leonardo Pierre Firme

Normalização

Biblioteca Reitor João Herculino

Projeto gráfico e capa

Leonardo Pierre Firme

Comissão organizadora

Gustavo Alexandre Cardoso Cantuaria

Coordenação acadêmica

Eliete de Pinho Araujo

Autores

Angela Amorim de Sousa

Bruna Montarroyos Brito

Matérias assinadas são de responsabilidade dos autores.

Comissão técnico-científica

Eliete de Pinho Araujo, Centro Universitário de Brasília

Aline Stefânia Zim, Centro Universitário de Brasília

Paulo Afonso Cavichioli Carmona, Centro Universitário de Brasília

Sávio Tadeu Guimarães, Centro Universitário de Brasília

Manuel Correia Guedes, Instituto Superior Técnico - IST de Lisboa

Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária, Centro Universitário de Brasília

Comissão técnica

Leonardo Pierre Firme, mestrando Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do CEUB

Coordenador do grupo de pesquisa

Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária.

Transformação urbana e requalificação urbana: gestão e avaliação do projeto

Linha de pesquisa

Cidade, infraestrutura, tecnologia e projeto

O livro foi avaliado por pares da Comissão Técnico-Científica.

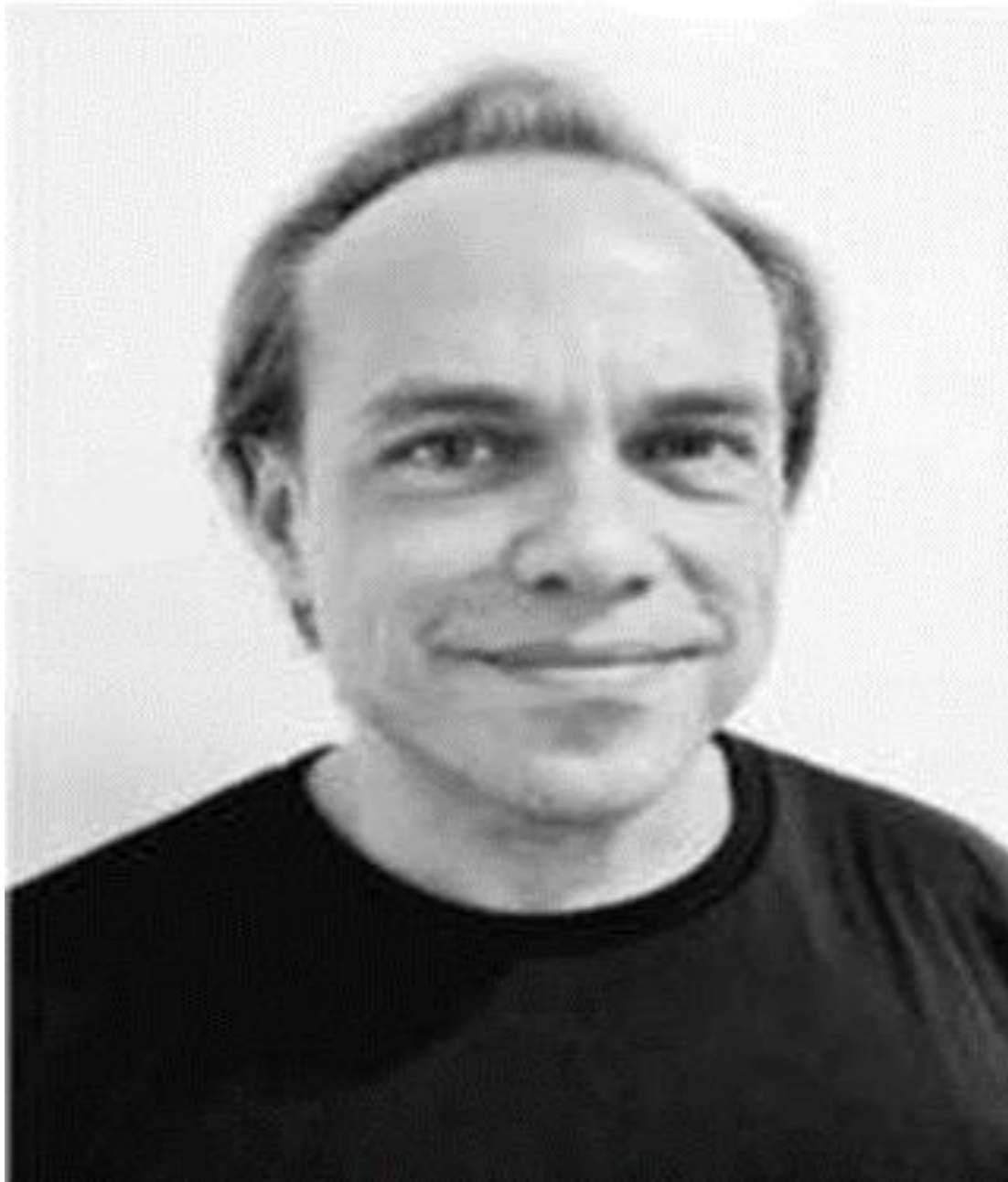
Disponível em: <http://www.repositorio.uniceub.br/>

ISBN: 978-85-7267-139-2

CIRCULAÇÃO Acesso aberto e gratuito

Sobre o Supervisor

Gustavo Alexandre Cardoso Cantuaria



Pós-doutor pela University of Cambridge, Inglaterra (2010), Universidade de Brasília (2015) e Instituto Superior Técnico de Lisboa, Portugal (2022). Mestre (1995) e Doutor (2001) pela Architectural Association School of Architecture de Londres, Inglaterra em `Sustainable and Environmental Studies`. Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (1994). É professor e pesquisador do Centro Universitário de Brasília (CEUB), com pesquisas nos países lusófonos africanos, Timor-Leste e Antárctica, e colaborações com Portugal, Inglaterra e Escócia nas áreas de sustentabilidade ambiental, transformação urbana e requalificação arquitetônica.

Sobre os autores

Myrna Cunha Pereira Raw

Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Uberlândia - UFU. Pós-Graduada em Iluminação e Design de Interiores pela Universidade Castelo Branco. Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Brasília - CEUB/ICPD/CESAPE, SEPN 707/907, Asa Norte, Brasília, CEP 70.795-075, DF, Brasil. Email: myrna.raw@sempreceub.com

Victor Araújo Gomes

Arquiteto e Urbanista. Graduado pela Universidade Católica de Brasília – UCB, Pós-Graduado em Arquitetura de Sistemas de Saúde pela Universidade Católica de Brasília – UCB e Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Brasília - CEUB/ICPD/CESAPE, SEPN 707/907, Asa Norte, Brasília, CEP 70.790-075, DF, Brasil. Email: victor.arq1@gmail.com

INTRODUÇÃO

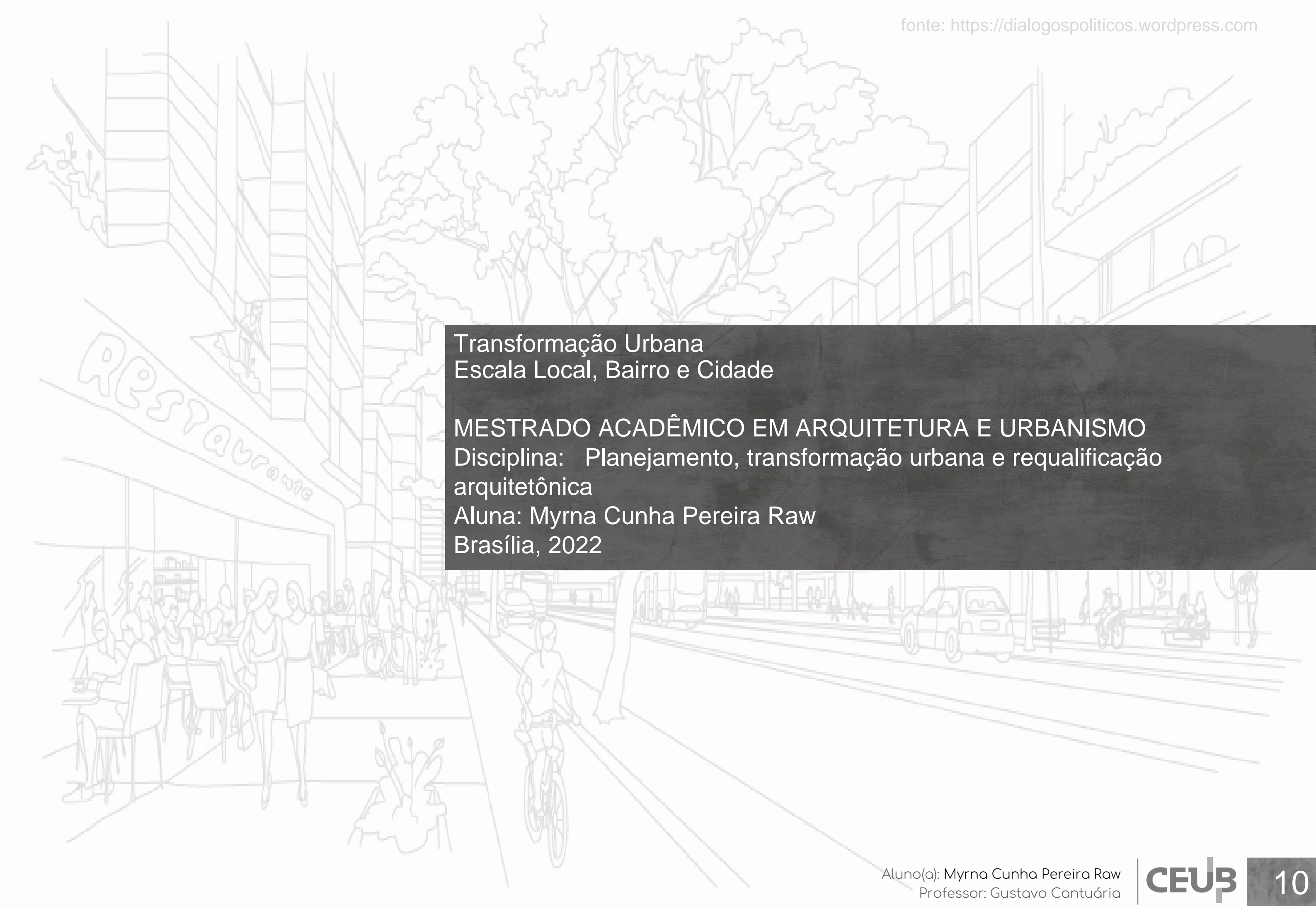
O processo de urbanização ocorrido após a Revolução Industrial, impulsionado com a migração dos trabalhadores rurais e imigrantes estrangeiros que buscavam empregos nas fábricas e indústrias e pela implementação de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano após a Segunda Guerra Mundial ocorreu de forma acelerada, desordenada e insustentável do ponto de vista ambiental. É comum nos grandes centros urbanos hoje redes de infraestrutura sobrecarregadas, com acesso insuficiente à água potável, saneamento básico precário, deficiência de transporte público e congestionamentos, além de processos de gentrificação, favelização e de habitação precária. Além disso, a ausência de um planejamento adequado também proporciona a existência de vazios urbanos e áreas subutilizadas, o que aumenta injustiça e a desigualdade social.

Nesse contexto, o professor Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária, na disciplina “Planejamento, Transformação Urbana e Requalificação Arquitetônica”, do programa de pós-graduação stricto sensu, coordenou trabalhos que apresentassem exemplos de intervenções que representassem impactos efetivos nos contextos urbanos em diferentes escalas: local, de bairro e de cidade. Por meio desses exemplos foi possível analisar as transformações espaciais, morfológicas, arquitetônicas, funcionais, bioclimáticas, sociais, econômicas, sustentáveis, de mobilidade, de identidade entre muitas outras características relevantes, relacionando os problemas pré-existentes, o que se buscou fazer e o que de fato foi ou será executado, pontuando os reflexos positivos e negativos da intervenção.

Os trabalhos produzidos, ricos em conteúdo e em recursos gráficos, de exemplos variados de intervenções urbanas em diversos locais do mundo, foram compilados e podem ser conferidos nos 4 e-books desta série “Transformações Urbanas”.

SUMÁRIO

1. Transformação Urbana Escala Local, Bairro e Cidade.....07
2. Transformação Urbana na escala micro, meso e macro.....62



Transformação Urbana
Escala Local, Bairro e Cidade

MESTRADO ACADÊMICO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Disciplina: Planejamento, transformação urbana e requalificação
arquitetônica

Aluna: Myrna Cunha Pereira Raw

Brasília, 2022

Transformação Urbana: USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE

ESCALA LOCAL

SIA Trecho 5 Área Especial 57:

Lote criado em 06/09/1977 destinado a USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE, limitado ao fundo pela linha férrea, e na lateral esquerda divisa com lote destinado a Moinho de Trigo, que abriga a empresa Bunge onde chega o trilho para escoamento da produção.

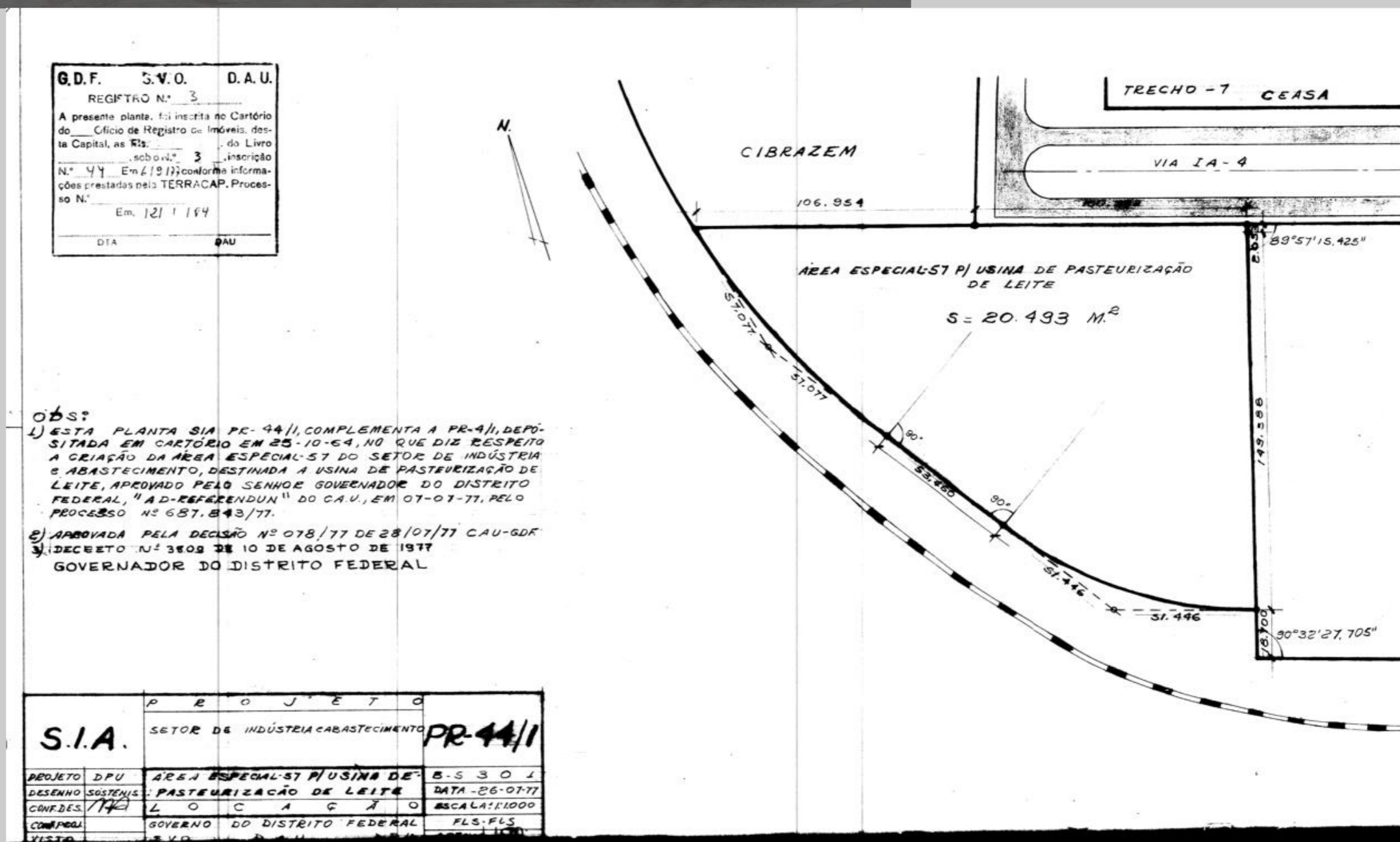


Imagem: Planta Registrada em Cartório SIA PR-44/1 da Área Especial nº 57 para USINA de PASTEURIZAÇÃO DE LEITE
Fonte: SISDUC - Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica DF

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL

SIA Trecho 5 Área Especial 57

Legislação urbanística do lote:

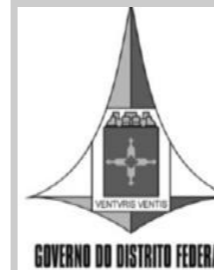
Lote destinado a
USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE

- 1) SIA PR-51/1 - Planta Gabarito (de 1979 à 1989)
- 2) NGB-110/88 (1989 a 2019)

Lote destinado a
CSInd - COMÉRCIO, PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS,
INSTITUCIONAL E INDUSTRIAL

- 3) LUOS - Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - Lei Complementar nº 948/2019 (a partir de 2019)

Imagem: LUOS - Lei Complementar nº 948/2019



DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL

ANO XLVIII SUPLEMENTO Nº 12-A

BRASÍLIA - DF, QUINTA-FEIRA, 17 DE JANEIRO DE 2019

SUMÁRIO

SEÇÃO I
PAG. 1

Poder Executivo

SEÇÃO I

PODER EXECUTIVO

LEI COMPLEMENTAR Nº 948, DE 16 DE JANEIRO DE 2019 (Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências.
O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANÇÃO A SEGUINTE LEI:

- Quadro 19A - Setor Complementar de Indústria e Abastecimento - SCIA;
- Quadro 20A - Setor de Indústria e Abastecimento - SIA;
- Quadro 21A - Sobradinho;
- Quadro 22A - Sobradinho II;
- Quadro 23A - Taguatinga;
- Quadro 24A - Varjão;
- Anexo IV - quadro de afastamentos mínimos laterais e de fundos;
- Anexo V - quadro de exigência de vagas de veículos;
- Anexo VI - mapa da rede de transporte para exigência de vagas;
- Anexo VII - mapas de rememoração entre UOS diferentes por localidade urbana:
- Mapa 1 - Ceilândia;
- Mapa 2 - Paranoá;
- Mapa 3 - Riacho Fundo;
- Mapa 4 - Samambaia;
- Mapa 5 - Taguatinga;
- Mapa 6 - Setor Complementar de Indústria e Abastecimento - SCIA;
- Anexo VIII - quadro de coeficiente de ajuste da Odor;
- Anexo IX - quadro de atividades agregadas para Onal;
- Anexo X - siglário;

PROCESSOS :	030.013.496/88
DECISÕES :	148/88 - CAUMA
DATAS :	30.11.88
DECRETOS :	11.432
DATAS :	30.01.89
PUBLICAÇÃO :	30.01.89

1 - LOCALIZAÇÃO

- Setor de Indústria e Abastecimento - Trecho 05 - Lote 02 Área Especial nº 57
- Setor de Indústria e Abastecimento - Quadra 5-C - Área Especial 55.

2 - PLANTAS DE PARCELAMENTO

SIA - PR 44/1, 54/1

3 - USO PERMITIDO

- Área Especial nº 57: Usina de Pasteurização de leite
- Área Especial nº 55: Oficinas e indústrias relacionadas com construção civil, materiais de construção e produtos alimentícios.



4 - AFASTAMENTOS MÍNIMOS OBRIGATORIOS

ENDEREÇO	FRENTE (m)	FUNDO (m)	LATERAL DIREITA (m)	LATERAL ESQUERDA (m)
Área Especial nº 57	3,00	- -	3,00	3,00
Quadra 5-C-Área Especial nº 55	5,00 (Via IA C2)	5,00	3,00	3,00

NORMAS DE EDIFICAÇÃO, USO E GABARITO

NGB 110 / 88 SIA - SETOR DE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO
TRECHO 5 - LOTE 2 - ÁREA ESPECIAL Nº 57
QUADRA 5C - ÁREA ESPECIAL Nº 55

FOLHA: 01 / 05 COE : 020

DATA: 30 / 11 / 88 PROJETO: BORNIA DA CONFES: ELIABRE DA VISTO: CECILIA DAU APROVO: IVELISE DAU

DeU / SVO - GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Fonte: SISDUC - Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica DF

Imagem: Planta Gabarito Registrada em Cartório SIA Imagem: NGB-110/88

Obs:

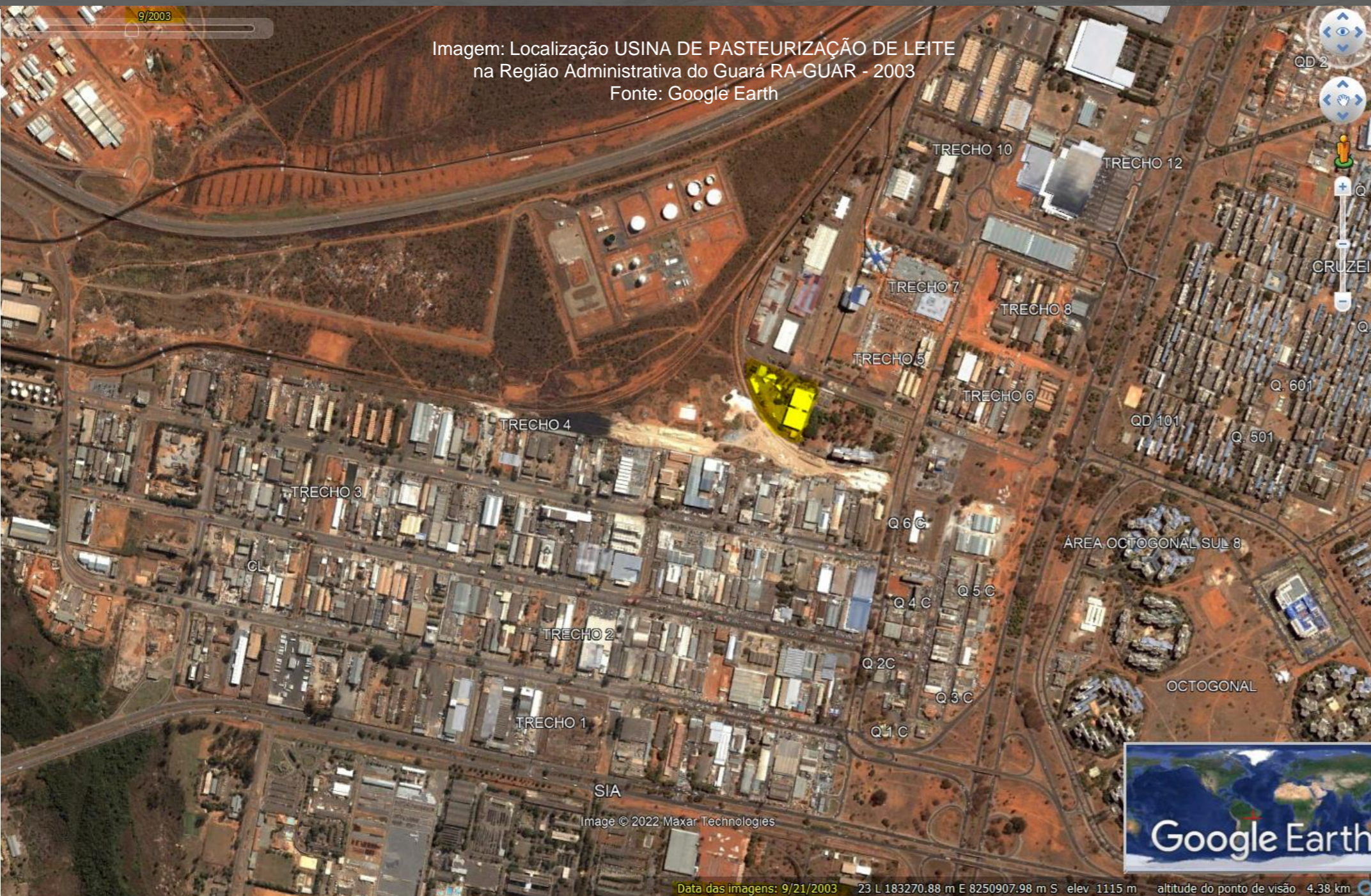
- 1) Fez planta SIA PR-51/1, foi executada para definir o gabarito e normas de construção para a área especial nº 57, do setor de indústria e abastecimento - SIA, aprovada pelo CAU em 29/02/19 - Decisão nº 015/19, conforme o processo de nº 025.716/18
- 2) Gabarito e Normas de Construção
 - a) Destinação: usina de pasteurização de leite;
 - b) Afastamentos mínimos: 3,00m do diviso frontal e 3,00m das divisões laterais;
 - c) Número máximo de pavimentos: 04 (quatro);
 - d) Taxa máxima de ocupação: 50% da área do lote, que somado com a área pavimentada, não deverá ultrapassar 75% da área do mesmo;
 - e) Área máxima de construção: não poderá ultrapassar 2 (duas) vezes a área total do terreno;
 - f) Subsolo optativo: ocupação máxima de 50% da área do lote, limitada pelas mesmas afastamentos do item b. Destinado a garagem, depósito e outras atividades de permanência transitória, diurna ou noturna, desde que ventilado e iluminado de acordo com o código de edificações de Brasília. O subsolo não será incluído na área máxima de construção;
 - g) Será obrigatório indicar o acesso, manobra e estacionamento de veículos de carga, no interior do lote;
 - h) Será obrigatório a previsão de estacionamento de veículos, dentro dos limites do lote, para o perfeito atendimento de seus usuários;
 - i) Não serão permitidas residências, salvo apartamento para habitar (com área máxima de 68,00 m²) e alojamentos para funcionários;
 - j) Terraço coberto optativo: ocupação máxima de 40% da área da cobertura. Destinado a atividades culturais e de lazer, não sendo incluído na área máxima de construção.
- 3) - DECRETO Nº 4639 DE 11 / 06 / 79
GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL

P R O J E T O			
S.I.A.	Setor de Indústria e Abastecimento	PR-51/1	
Projeto	D.P.U.	Área Especial-SI plusina de	B. 6 2 7 7
Desenho	Área	Pasteurização de Leite	Data: 03/04/19
Conf. Des.		G a b a r i t o	Escala: 1:1000
Conf. Proj.		Governo do Distrito Federal	1 Fls. - Fls. 1
Visto		SVO - D.P.U.	Aprova

SIA Trecho 5 Área Especial 57
Área lote = 20.493,00 m²

NORMA DE GABARITO	USO	AFASTAMENTOS MÍNIMOS	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	NÚMERO DE PAVIMENTOS	SUBSOLO	COBERTURA	ESTACIONAMENTO	ÁREA VERDE	OBSERVAÇÕES
SIA PR-51/1	USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE	FRONTAL: 20,00 m LATERAIS: 3,00 m FUNDOS: -----	50% DA ÁREA DO LOTE, QUE SOMADO COM A ÁREA PAVIMENTADA NÃO PODERÁ ULTRAPASSAR 70% DA ÁREA DO LOTE	NO MÁXIMO DUAS VEZES A ÁREA DO TERRENO	4	OPTATIVO OCUPAÇÃO MÁXIMA DE 50% OBEDECENDO OS AFASTAMENTOS OBRIGATÓRIOS, DESTINADO A GARAGEM, DEPÓSITO E OUTRAS ATIVIDADES DE PERMANÊNCIA TRANSITÓRIA	OPTATIVO OCUPAÇÃO MÁXIMA DE 40% DA ÁREA DA COBERTURA DESTINADA A LAZER E ATIVIDADES CULTURAIS – NÃO COMPUTADO NA ÁREA MÁXIMA DE CONSTRUÇÃO	OBRIGATÓRIO		NÃO SERÃO PERMITIDOS RESIDÊNCIAS FORA DE ZELADOR (COM ÁREA MÁXIMA DE 68,00 M ²) E ALOJAMENTOS PARA FUNCIONÁRIOS
NGB-110/88	USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE	FRONTAL: 3,00 m LATERAIS: 3,00 m FUNDOS: -----	50% DA ÁREA DO LOTE	200%	4	OPTATIVO OCUPAÇÃO MÁXIMA DE 50% OBEDECENDO AFASTAMENTOS OBRIGATÓRIOS, DESTINADO A GARAGEM, DEPÓSITO	OPTATIVO 40% DA ÁREA DA COBERTURA DESTINADA A LAZER E ATIVIDADES CULTURAIS PAREDES DE VEDAÇÃO DEVERÃO DISTAR 2,50m DOS LIMITES DA CONSTRUÇÃO, ALTURA MÁXIMA DE 4,00m, NÃO COMPUTADOS CAIXA D'ÁGUA E CASA DE MÁQUINAS	OBRIGATÓRIO SERÁ CONSIDERANDO COMO ÁREA VERDE 50% DO ESTACIONAMENTO ARBORIZADO, NA PROPORÇÃO MÍNIMA DE 1 ÁRVORE PARA CADA DUAS VAGAS, PODE SER IMPLANTADO NAS ÁRAS DOS AFASTAMENTOS OBRIGATÓRIOS	OBRIGATÓRIA (AJARDINADA E/OU ARBORIZADA) DE 15% DA ÁREA DO LOTE	CERCAMENTO OBRIGATÓRIO 2,20m DE ALTURA MÁXIMA É PERMITIDO A CONSTRUÇÃO DE TORRE OU CASTELO D'ÁGUA É PERMITIDO RESIDÊNCIA DE ZELADOR COM NO MÁXIMO 68,00m ² (COMPUTADA NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO) É PERMITIDO GUARITA NO AFASTAMENTO OBRIGATÓRIO É PERMITIDO CONSTRUÇÃO DE MARQUISE
LUOS	CSIIInd	SEM AFASTAMENTO	50% DA ÁREA DO LOTE	CFA B = 0,60 CFA M = 1,00	ALTURA MÁXIMA 15,50 m (INCLUI A COBERTURA)	SUBSOLO PERMITIDO TIPO 2		OBRIGATÓRIO	TAXA DE PERMEABILIDADE DE 30% DA ÁREA DO LOTE	MARQUISE PROIBIDA

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA



ESCALA LOCAL

2003
USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE
LEITE



Em 2003 o uso da edificação principal da Usina de Pasteurização de Leite era composto por dois galpões com pé direito duplo, uma portaria de acesso, um pátio de manobras e estacionamento, com duas coberturas para veículos.

Imagem: Lote USINA DE
PASTEURIZAÇÃO DE LEITE -
2003
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

2005
USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE
LEITE

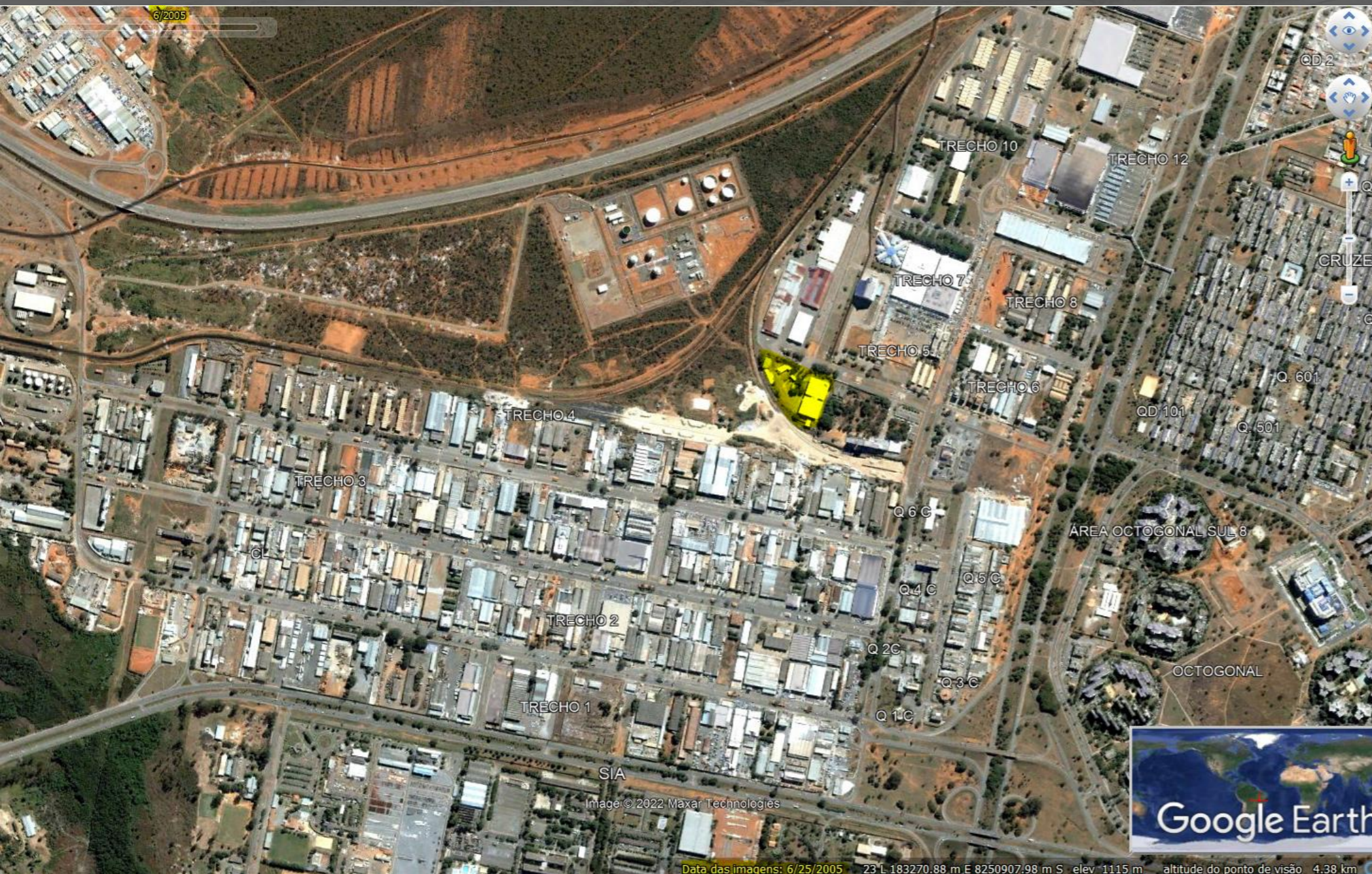


Imagem: Lote USINA DE
PASTEURIZAÇÃO DE LEITE - 2005
Fonte: Google Earth

Imagem: Localização USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE na
Região Administrativa do SIA RA-SIA - 2005
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL



2008
Em 2008 observa-se que as edificações de apoio, portaria e cobertura para veículos, da USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE começaram a ser retiradas para dar lugar aos novos Blocos da ANVISA. Nesse período, ainda sem a alteração do lote da CONAB (Companhia Brasileira de Armazenamento) previsto na URB-55/2001, com novos limites para ampliação/extensão da Via IA-4 que acessam o novo Trecho 17 do SIA, criado pela URB-048/2000.



Imagem: Lote USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE- 2008
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL



2010
ANVISA - AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA



Imagem: Lote ANVISA - 2010
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL



Imagem: Trecho 17 do SIA em construção, ampliação da VIA IA-4 - 2010
Fonte: Google Earth

Imagem: Lote ANVISA - 2010
Fonte: Google Earth

Em 2010 apesar do uso do lote ainda ser destinado a Usina de Pasteurização de Leite, verifica-se pelas imagens do Google de 2010 que o novo complexo designado à ANVISA já estava pronto, mas ainda sem uso. Nas imagens de 2012, observamos a quantidade de carros que a ANVISA já estava em pleno funcionamento. Interessante observar que em 2020 com a pandemia da COVID, pela quantidade de carros, podemos aferir que as atividades que estavam no lote eram restritas quanto ao número de funcionários em que provavelmente parte deles deveria estar em teletrabalho.

Embora apenas em 2019, com a publicação da LUOS, ter havido a extensão de Uso para o Institucional, nota-se que a agência nacional de vigilância sanitária já estava estabelecida e em funcionamento desde 2010, ou seja há pelo menos 10 anos em local que não atendia legalmente seu uso e ocupação do solo.

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL



Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL



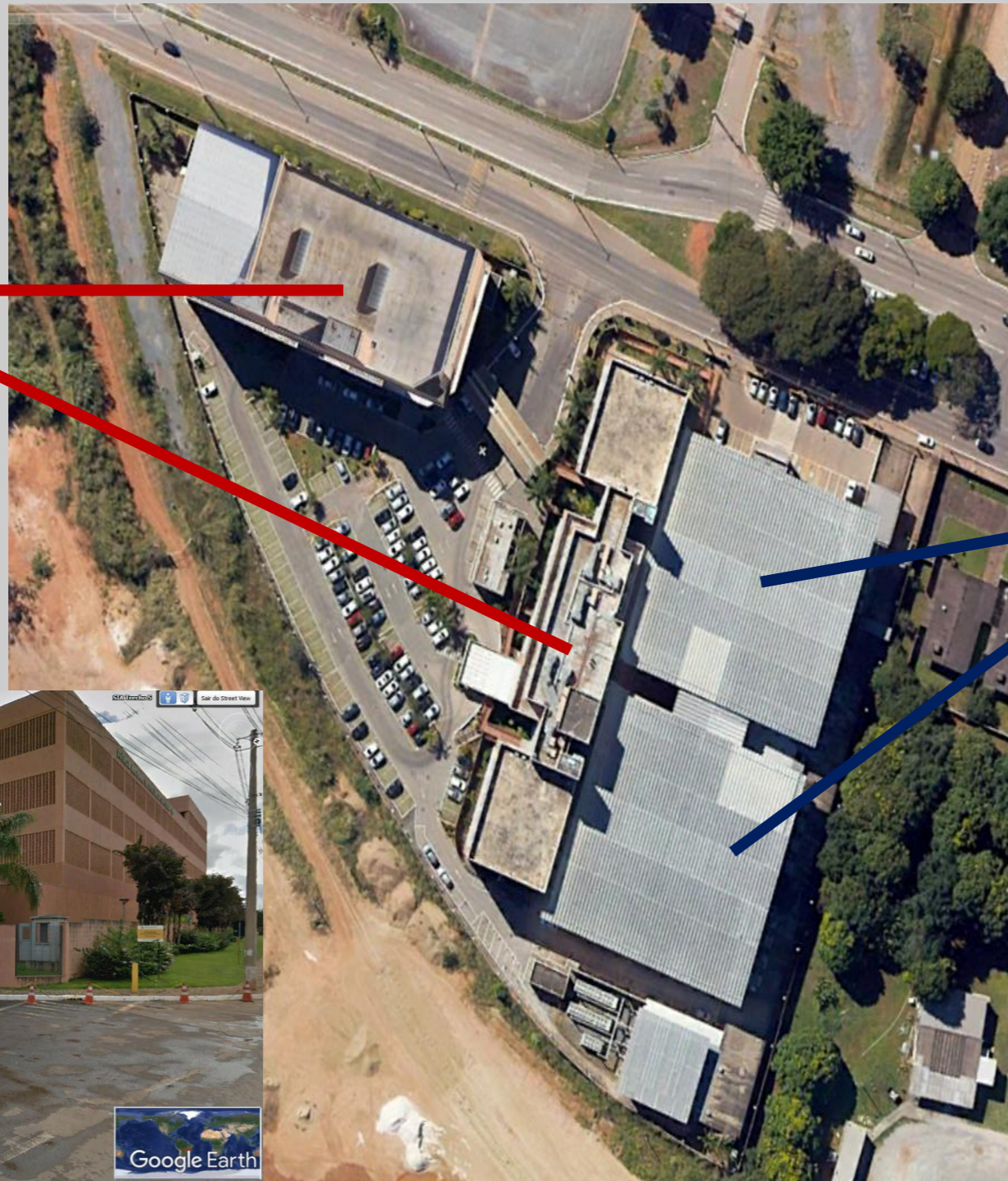
2020
ANVISA – AGÊNCIA NACIONAL DE
VIGILÂNCIA SANITÁRIA



Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL

**NOVOS
BLOCOS**



VISTA FRONTAL : ACESSO E NOVOS BLOCOS Fonte: Google Earth

GALPÕES DA USINA
REQUALIFICADOS PARA O
NOVO USO, COM A
VOLUMETRIA E MATERIAIS
MANTIDOS



VISTA FRONTAL : ACESSO E NOVO BLOCO
Fonte: Google Earth

ANVISA – AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA
Fonte: Google Earth



VISTA FRONTAL : GALPÕES REQUALIFICADOS Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local USINA DE PASTEURIZAÇÃO DE LEITE x ANVISA

ESCALA LOCAL

VISTA FRONTAL :
GALPÕES E NOVO
BLOCO
Fonte: Google Earth

BLOCOS
NOVOS NO
COMPLEXO
DO LOTE

GALPÕES
INTEGRAÇÃO AOS
NOVOS BLOCOS
LATERAIS, PRESERVA
A UNIDADE VISUAL
DAS FACHADAS, A
VOLUMETRIA, A
TIPOLOGIA DOS
MATERIAIS, O
PAISAGISMO, A
PROMOVE A
INCLUSÃO DE
PÓRTICOS QUE
AGREGAM VALOR
NAS FACHADAS E
NOS ACESSOS AOS
BLOCOS,
COMPATÍVEL AO
NOVO USO
INSTITUCIONAL

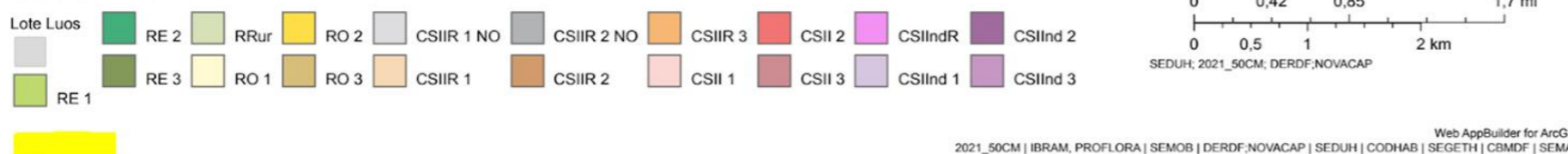


VISTA FRONTAL : ACESSO E NOVOS BLOCOS
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Local
ANVISA



29/09/2022 17:54:17



REGIÃO ADMINISTRATIVA DO SIA-DF

Imagem: Localização Região Administrativa do SIA RA –SIA
Fonte: GeoPortal - DF

CONTEXTO LOCAL

- LIGAÇÃO COM O NOVO TRECHO 17 DO SIA, COM A EXTENSÃO DA VIA IA-4, PASSANDO PELA LINHA FÉRREA,
- EDIFICAÇÃO MANTÉM UNIDADE COM AS EDIFICAÇÕES DO SETOR.
- FÁCIL ACESSO EM BRASÍLIA. O SIA TEM UMA LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA, MUITO PRÓXIMO AO PLANO PILOTO E CERCADO POR TRÊS RODOVIAS (EPCL – ESTRUTURAL (DF-095), EPTG (DF-085) E EPIA (DF-003)

A partir da LUOS, o SIA foi a única Região Administrativa que se manteve com a característica de Setorização, em que a apesar de ter tido a diversidade de uso do solo ampliada em comércio, prestação de serviços e uso institucional, devidamente adequada a característica do setor, não foi permitido o uso residencial, talvez pelo fato de abrigar áreas muito específicas, como o Setor de Inflamáveis, o lote da Petrobras, o Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, e também pela força das empresas lá estabelecidas na política pública.



LEGENDA:

Hierarquia Viária

- Via de Atividades
- Via de Circulação
- Via Secundária ou Coletora

- Área econômica
- Area de Expansão Guara II
- Polo de Modas
- QELC
- SAI SUL
- SRIA I
- SRIA II
- VILA TECNOLÓGICA
- SAI/SO
- SCEES
- SGCV
- SOF SUL

ÁREA DE ESTUDO

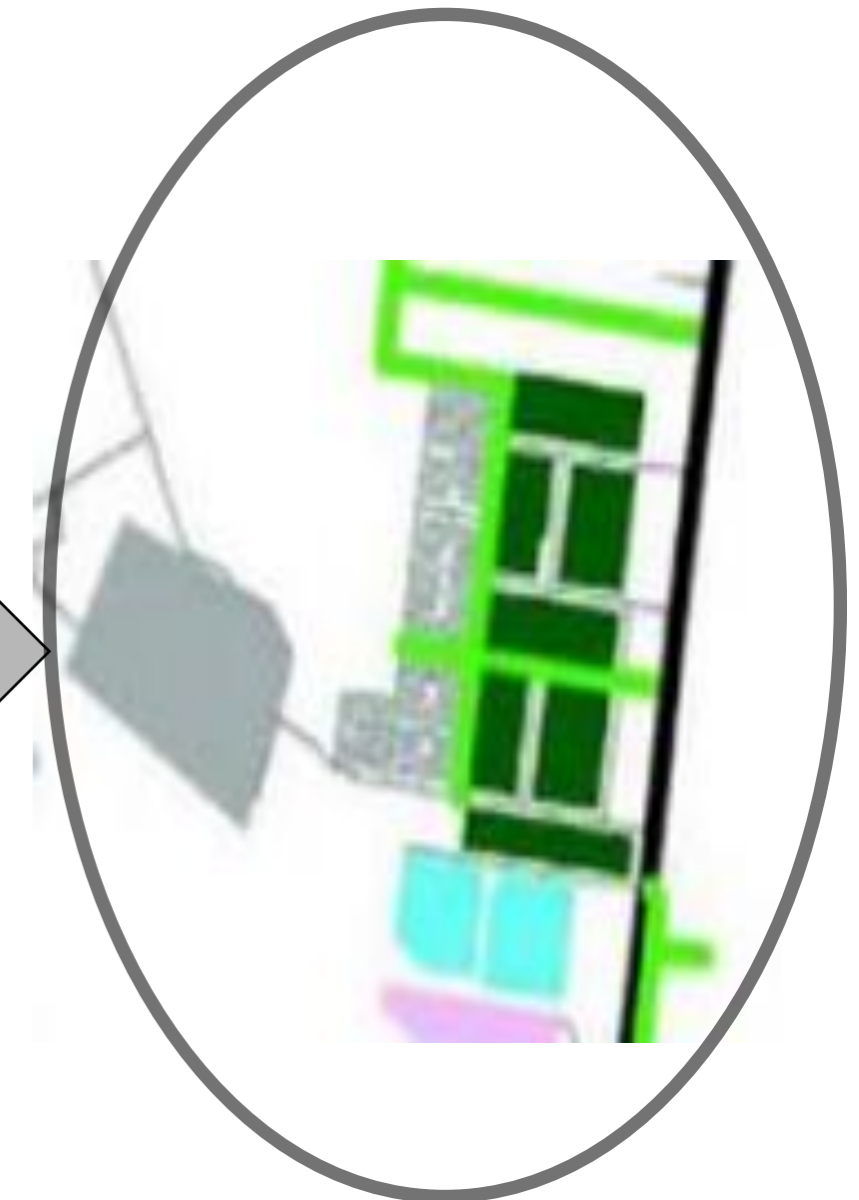


Imagem: ANEXO V – HIERARQUIA VIÁRIA E SETORIZAÇÃO – GUARÁ – RA X
PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal
Fonte: Lei Complementar nº 803/2009 e suas alterações

Transformação Urbana: Escala Bairro SOF/SUL - Setor de Oficinas Sul

ESCALA BAIRRO

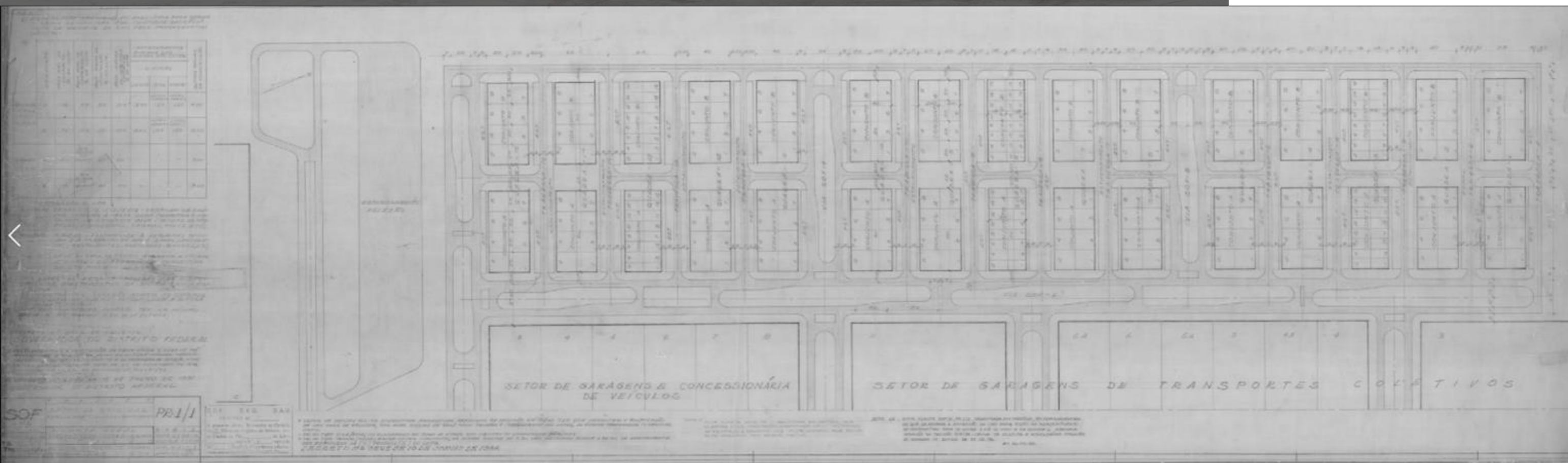
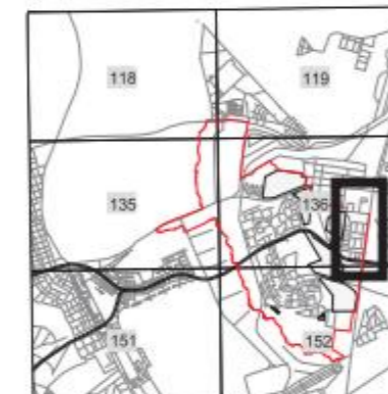


Imagem: Planta registrada em Cartório do SOF PR-1/1 – SETOR DE OFICINAS SUL
Fonte: SISDUC - Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica DF

Transformação Urbana: Escala Bairro SGCV – SOF/SUL – SCEE

ESCALA BAIRRO



MAPA ÍNDICE - Folhas SICAD 1:10.000

LEGENDA

- R2
- R3
- R4
- Reserva Ecológica do Guarã e Parques

ESCALA 1:10.000



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

**PLANO DIRETOR LOCAL
RA X GUARÃ**

ANEXO VI - MAPA 6F

Mapa de Uso do Solo
SOF/SUL SGCV SMAS Trechos 1 e 2

PDL GUARÃ

USO DO SOLO

R2 - permitido uso residencial e comercial de bens e serviços;

R3 - permitido uso residencial, comercial de bens e serviços, uso coletivo ou institucional e uso industrial;

R4 - permitido uso coletivo ou institucional, comercial de bens e serviços e industrial, vedado uso residencial;

Imagem: ANEXO VII – MAPA 6F
USO DO SOLO - PDL Guarã
Fonte: Lei Complementar nº 733/2006

Transformação
SGCV – SOF/SUL – SCEE

Urbana:

Escala

Bairro

ESCALA BAIRRO



MAPA ÍNDICE - Folhas SICAD 1:10.000

LEGENDA

- 1
- 1.5
- 2
- 2.1
- 2.5
- 3
- Reserva Ecológica do Guarã e Parques

ESCALA 1:10.000
100 0 100 m



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

PLANO DIRETOR LOCAL
RA X GUARÁ

ANEXO VII - MAPA 7F

Mapa de Coeficientes de Aproveitamento
SOF/SUL SGCV SMAS Trechos 1 e 2

O PDL do Guarã ampliou a diversidade de uso e ocupação do solo, bem como o Coeficiente de Aproveitamento para o Setor do SOF/SUL, SGCV e SCEE

Imagem: ANEXO VII – MAPA 7F – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO PDL Guarã
Fonte: Lei Complementar nº 733/2006

Transformação Urbana: Escala Bairro SGCV – SOF/SUL – SCEE

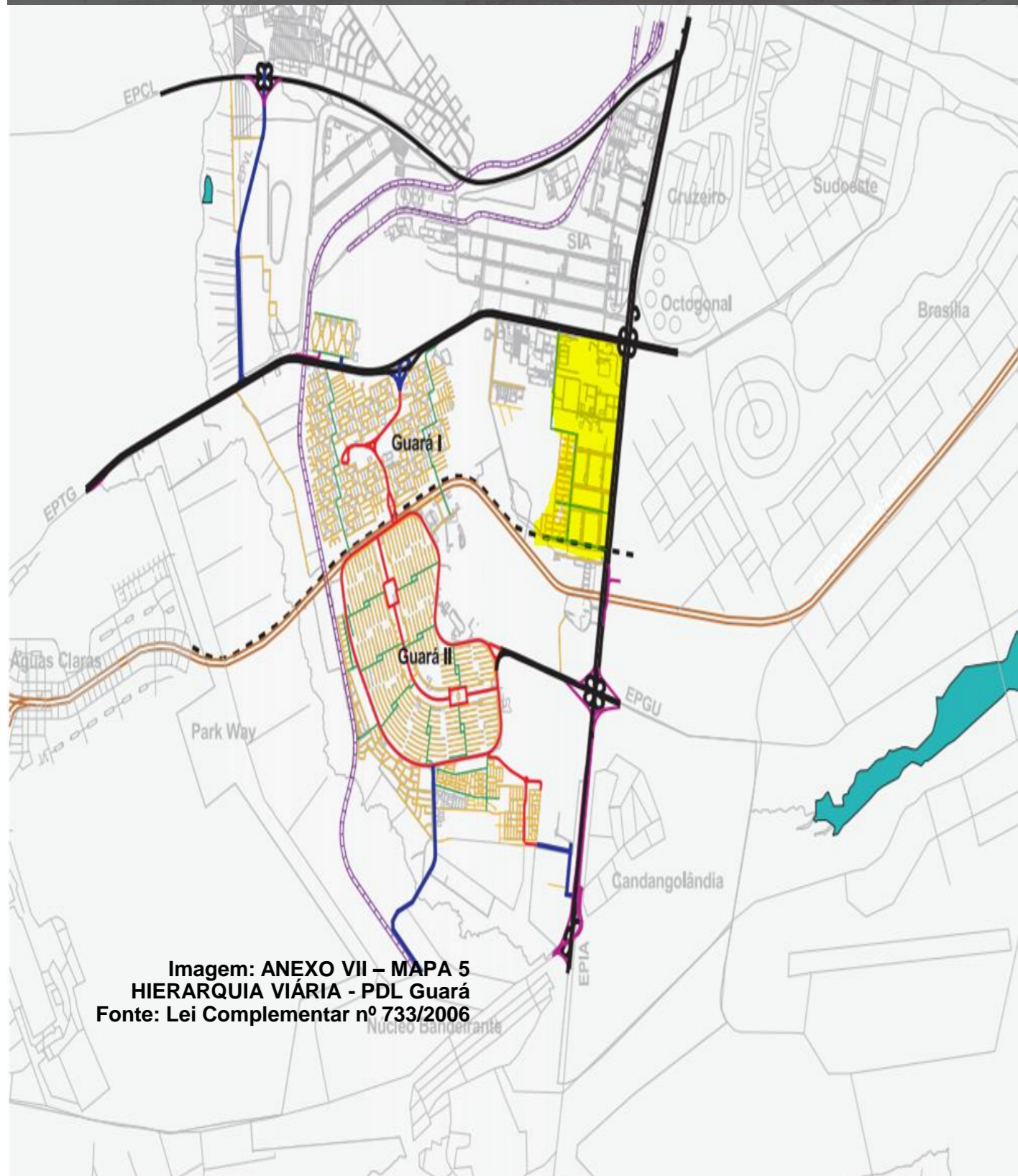


Imagem: ANEXO VII – MAPA 5
HIERARQUIA VIÁRIA - PDL Guarã
Fonte: Lei Complementar nº 733/2006

ESCALA BAIRRO

LEGENDA

- Via de Trânsito Rápido
- Avenida de Circulação
- Avenida de Atividades
- Via Secundária ou Coletora
- Via Marginal
- Via Local
- - Interbairros - Via Projetada
- Ferrovia
- Metrô

ESCALA 1:50,000



Fonte: EPTTRANS - ABR 2005. Classificação deposita no Decreto Nº 26.048/05
Vias existentes ou projetadas até Agosto de 2005.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

PLANO DIRETOR LOCAL
RA X GUARÃ

ANEXO V - MAPA 5
Mapa de Hierarquias de Vias

PDL GUARÃ – LEI COMPLEMENTAR nº 733/2006

DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES E INTEGRADORES E DOS PROJETOS ESPECIAIS

Art. 11. O ordenamento territorial da Região Administrativa do Guarã - RA X será constituído por elementos estruturadores e integradores.

§ 1º Os elementos estruturadores são os eixos que constituem a estrutura permanente da cidade:

- I - Rede Estrutural Ambiental;
- II - Rede Estrutural Viária;
- III - Rede de Transporte Coletivo;
- IV - Rede de Eixos e de Pólos de Centralidade.

§ 2º Os elementos integradores são aqueles que formam o tecido urbano e abrigam as atividades dos cidadãos que deles se utilizam, compreendendo, entre outras funções urbanas: a habitação, os equipamentos sociais, as áreas verdes, os espaços públicos e os espaços de comércio, serviços e indústria, de caráter local, compatíveis com o uso habitacional.

PROJETOS ESPECIAIS

REDE ESTRUTURAL AMBIENTAL - PEA

- ✓ PEA 3 - ADI 7279-2 de 19/05/2010)
- ✓ PEA 6 - Criação de área verde ao longo da EPIA, a ser denominada Alameda Metropolitana

REDE ESTRUTURAL VIÁRIA - PEV

- ✓ PEV 1 - Implementação da Via Interbairros
- ✓ PEV 5 - Criação de vias de ligação entre a Via Interbairros e as áreas do SIA e SOF sul, com interseções na EPTG entre as áreas do SOF Sul

REDE DE TRANSPORTES COLETIVOS – PTC

- ✓ PTC 1 - Criação de paradas de linhas troncais na via EPTG

INTEGRADORES – PEI

- ✓ PEI 5 - Elaboração e implementação de projeto para complementação da ocupação urbana do Setor de Clubes Esportivos e Estádios Sul - SCEE/Sul
- ✓ PEI 19 - ADI 7279-2 de 19/05/2010



Imagem: ANEXO IV – MAPA 4A, 4B, 4C – PROJETOS ESPECIAIS
PDL Guarã
Fonte: Lei Complementar nº 733/2006

ESCALA 1:25.000

250 0 250m

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

PLANO DIRETOR LOCAL
RA X - GUARã

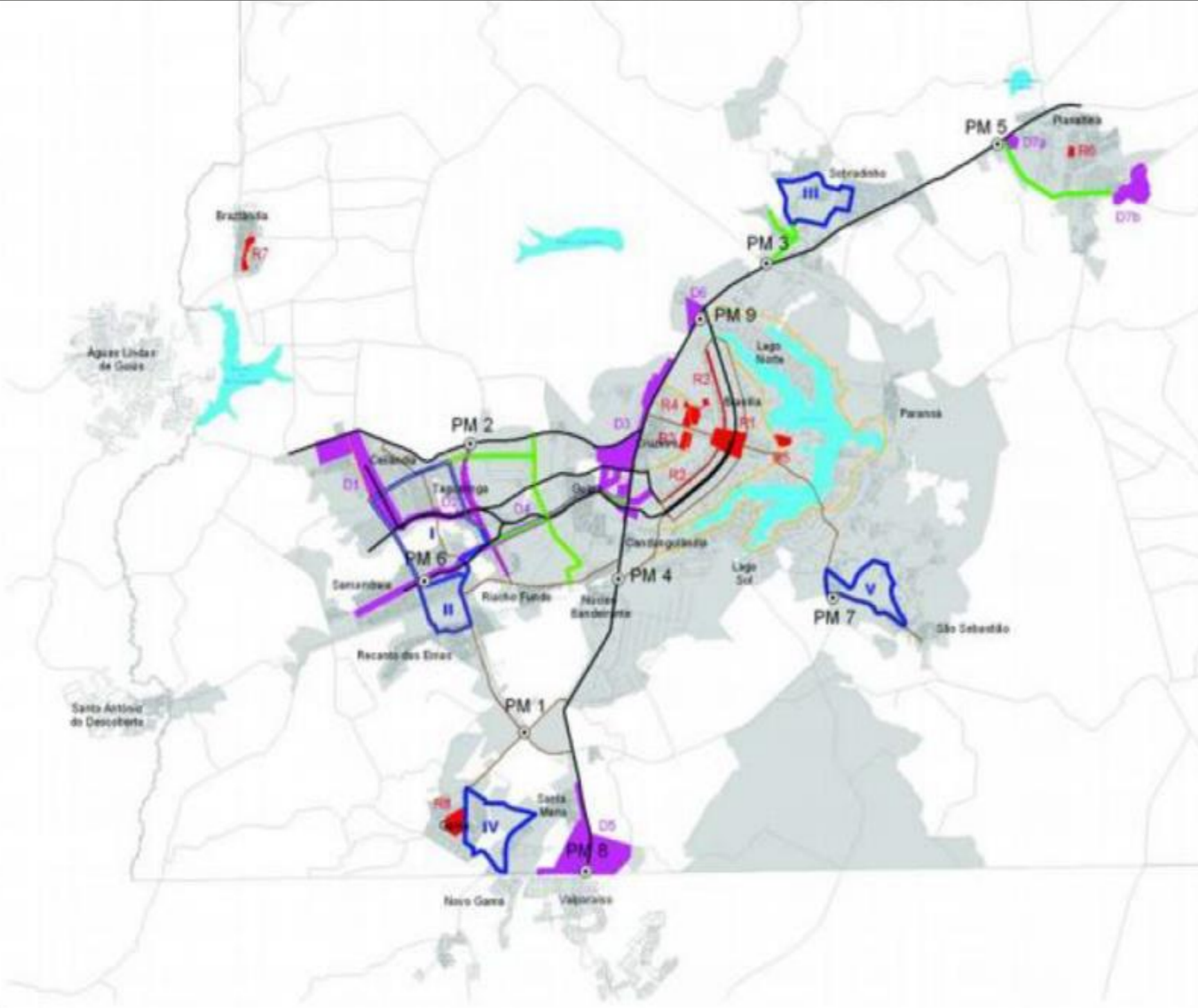
ANEXO IV - MAPA 4A, 4B, 4C
Mapa de Projetos Especiais

Transformação Urbana: Escala Bairro
SOF SUL / SGCV / SCEE x PARK SUL

PDOT

Art. 109. A estratégia de dinamização, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3, Tabela 3C, desta Lei Complementar, deverá ser adotada prioritariamente nas seguintes áreas:

- ... III – Eixo EPIA, que compreende o trecho da Estrada Parque de Indústria e Abastecimento, agregando, nas margens da via, os Setores de Oficinas Sul e Norte – SOF/S e SOF/N, o Setor de Indústria e Abastecimento – SIA, o Setor de Áreas Públicas – SAP, o Setor de Clubes e Estádios Esportivos Sul – SCEES, o Setor de Garagens e Concessionárias de Veículos – SGCV, o Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, a Rodoferroviária e o Pátio Ferroviário de Brasília – PFB;
- IV – Eixo Interbairros, compreendendo as áreas lindeiras à via Interbairros;



ESTRATÉGIAS

Estruturação do Sistema Viário e Áreas Lindeiras

Vias para Estruturação ou Implantação

Áreas de Atividades

1 - Colúmbia - Tegucigalpa - Semeabrás

II - Semeabrás - Recanto das Emas - Rancho Fundo II

III - Sobradinho - Estradão II - Grande Calceado

IV - Gama - Santa Maria

V - Jardim Botânico

● Pólos Multifuncionais

■ Revitalização

■ Dinamização

Rede Estrutural de Transporte Coletivo

Rede Primária

Rede Secundária

Rede Terciária

Macrorregião Urbana

Sistema Viário

Lago

0 5 10 km

MAPA 3 - Estratégias de Estruturação Viária, de Implantação de Pólos Multifuncionais, de Dinamização de Espaços Urbanos e de Revitalização de Conjuntos Urbanos

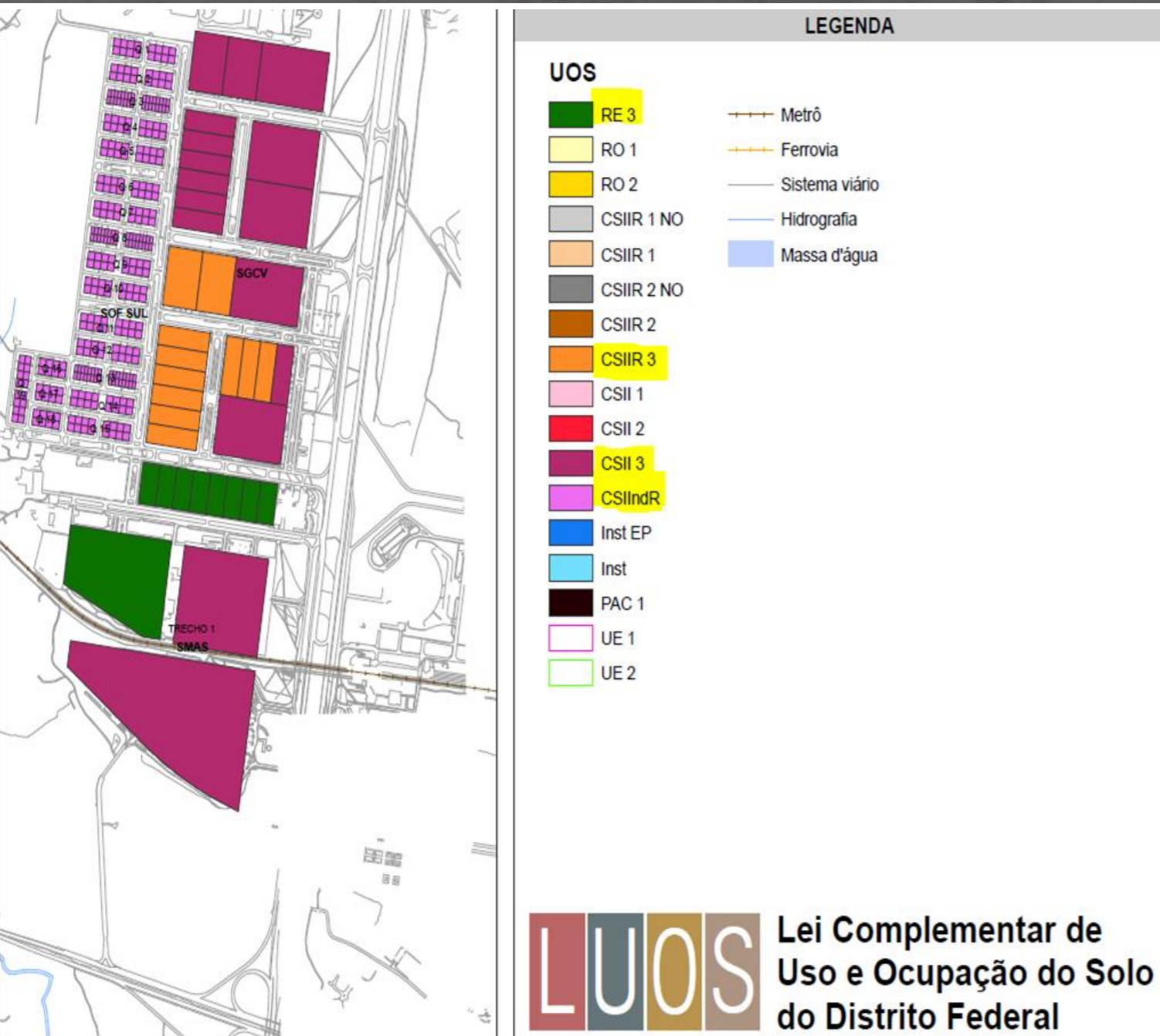
Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT
Lei Complementar nº 803 / 2009

Imagem: ANEXO II – MAPA 3 PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal
Fonte: Lei Complementar nº 803/2009 e suas alterações

ANEXO II - TABELA 3C – ÁREAS DE DINAMIZAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS

Area de Dinamização	Areas Compreendidas	Diretrizes de Intervenção	
D01-Eixo Ceilândia	Setor de Indústrias de Ceilândia, Setor de Materiais de Construção, ADE do Descoberto e Eixo do metrô.	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação com o entorno; • Geração de postos de trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: Requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas, renovar áreas obsoletas e degradadas. • Usos: residencial, comercial de bens e serviços, institucional ou coletivo (ensino médio e superior) e industrial. • Atividades âncora: pólo de educação.
D02-Eixo Taguatinga	Via de Ligação Taguatinga - Ceilândia, Pistão Norte e Sul de Taguatinga.	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação da região sudoeste • Geração de postos de trabalho 	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: estruturar atividades que consolidem a função da área como 2º Centro Regional. • Usos: residencial, comercial, institucional ou coletivo e industrial. • Atividade âncora: centros comerciais, hipermercados, pólo de diversões, Universidades.
D03-Eixo EPIA	EPIA, SOF/N, SOF/S, SAS, SO, SCEES, SGCV, SIA (Setor de Áreas Públicas), Área da Rodoferroviária, Pátio Ferroviário.	<ul style="list-style-type: none"> • Alta acessibilidade regional; • Alternativa ao anel rodoviário. 	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: Requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas, revitalizar ou renovar edificações degradadas. • Usos: residencial, comercial de bens e serviços, institucional ou coletivo e industrial. • Atividades âncora: comércio, serviços.
D04-Eixo Interbairros	Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Parkway, Guarã I e II, SIA e SPO	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação entre as centralidades e Plano Piloto; • Influência na base econômica do DF, mediante implantação de pólos de serviços no espaço limeiro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: criar alternativa de acessibilidade da região Oeste com o Plano Piloto. • Usos: residencial, comercial de bens e serviços, institucional ou coletivo(ensino superior) e industrial. • Atividade âncora: comércio e serviços.

Transformação Urbana: Escala Bairro
PARK SUL



SOF SUL – SETOR DE OFICINAS SUL
GCV – SETOR DE GARAGENS E CONCESSIONÁRIAS DE VEÍCULOS

SCEE/SUL – SETOR DE CLUBE ESPORTIVO E ESTÁDIO SUL

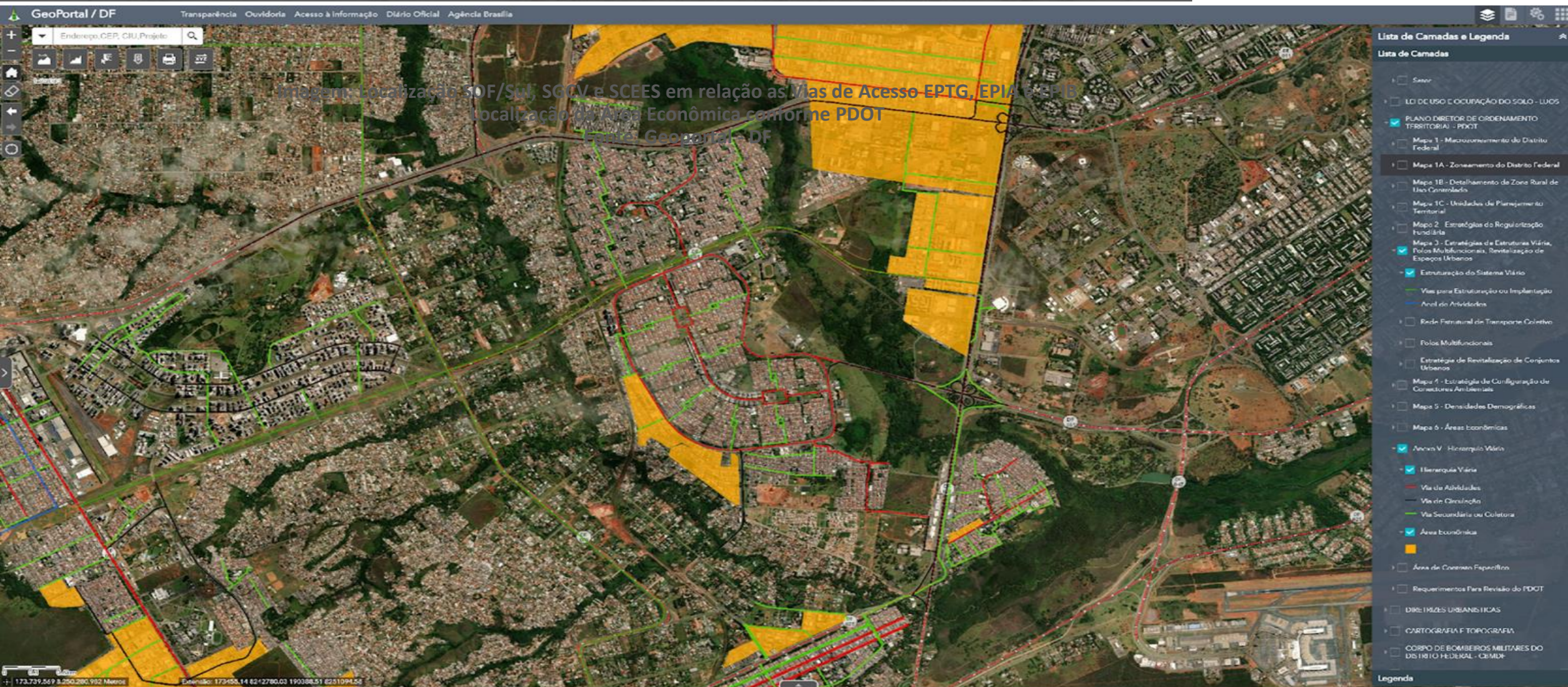
USOS LUOS43

RE 3 - USO RESIDENCIAL EXCLUSIVO, onde é permitido exclusivamente o uso residencial, na categoria habitação multifamiliar em tipologia de apartamentos ou casas;

CSIIR 3 - COMERCIAL, PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, INSTITUCIONAL E INDUSTRIAL e RESIDENCIAL, onde são obrigatórios os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres

CSII 3 - COMERCIAL, PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, INSTITUCIONAL E INDUSTRIAL, onde são permitidos, simultaneamente ou não, sendo proibido o uso residencial, e localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais;

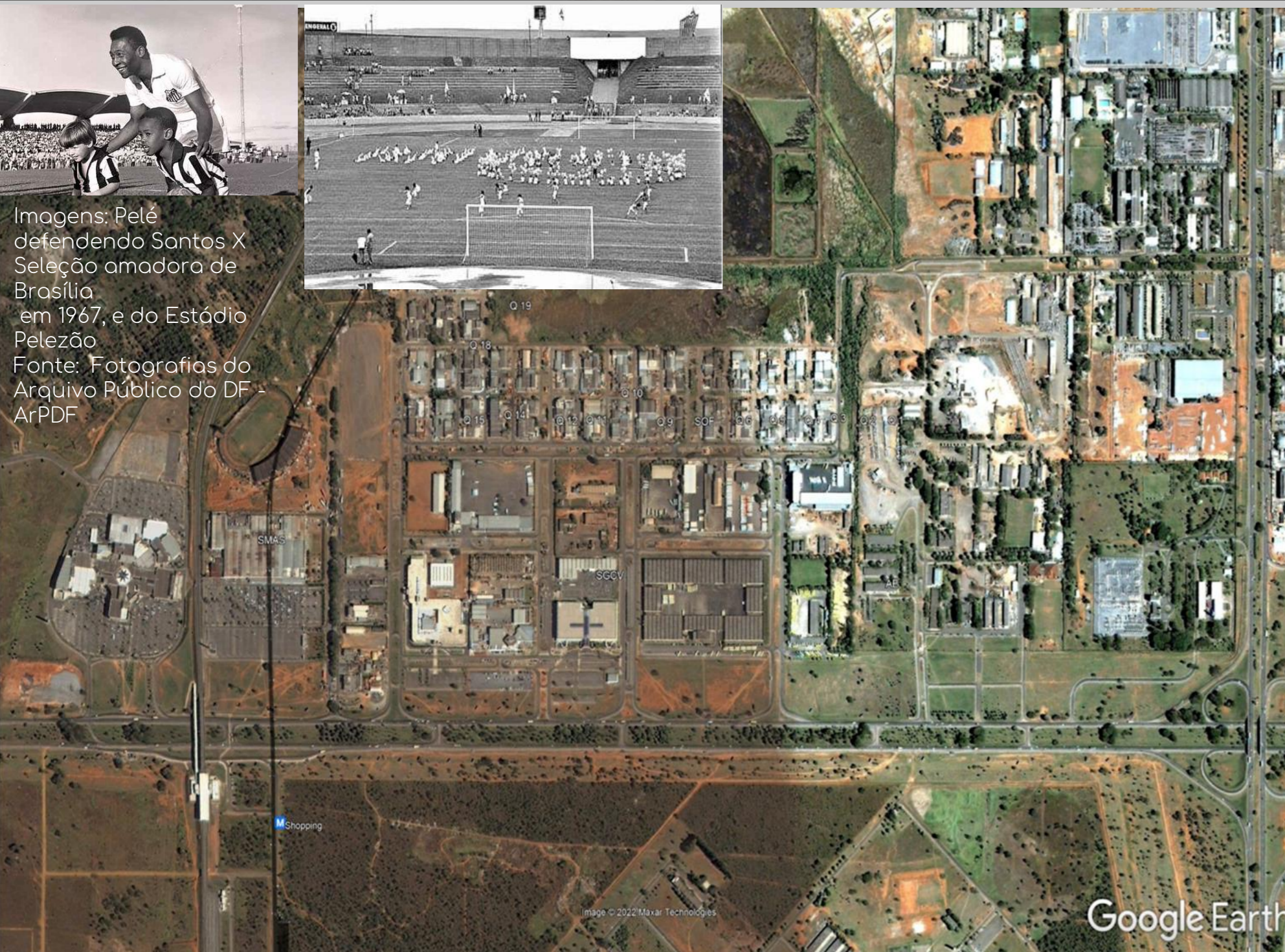
CSIIIndR - COMERCIAL, PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, INSTITUCIONAL, INDUSTRIAL, RESIDENCIAL, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, em lotes de menor porte, sendo facultado o uso residencial, exclusivamente nos pavimentos superiores, e condicionado à existência de uso não residencial;



Estes Setores estão localizados numa região nobre do Distrito Federal, pela sua proximidade ao Plano Piloto, apesar de estarem inseridos em ÁREA ECONÔMICA pelo PDOT.

Possuem acesso pela EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento (DF-003), podendo ser acessados pela EPTG – Estrada Parque Taguatinga (DF-085), e ainda é próximo a nova Rodoviária do DF e a Estação do METRÔ, com a previsão de acesso pela DF-081 EPIB – Estrada Parque Interbairros, ainda em projeto, que sairá de Taguatinga e chegará na EPIA em frente da Rodoviária.

Transformação Urbana: Escala Bairro SOF SUL / SGCV / SCEE



Imagens: Pelé defendendo Santos X Seleção amadora de Brasília em 1967, e do Estádio Pelezão
Fonte: Fotografias do Arquivo Público do DF - ArPDF

ESCALA BAIRRO

2002

Pela imagem da área no Google Earth - 2002, observamos que ela retrata o Setor original, com usos específicos contemplados na sua criação. No SCEES observa-se ainda o Estádio Pelezão, que recebeu grandes partidas nas décadas de 1960 e 1970, até 1974, quando foi inaugurado o Estádio Mané Garrincha, atrás do Lote do Carrefour, e nenhuma imagem que remeta ao uso residencial. Configurando o bairro totalmente consolidado conforme uso original.

A partir da Lei Complementar nº 733/2006 que estabeleceu o Plano Diretor do Guarú - PDL do Guarú, houve a diversidade de uso, que foi ampliada e revisada pela Lei Complementar nº 948/2019 e suas alterações, LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo do DF, seguindo as diretrizes estabelecidas no PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, Lei Complementar nº 803/2009.

Imagem: Localização SOF/Sul, SGCV e SCEES na Região Administrativa do Guarú RA-GUAR – 2002
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Bairro SOF SUL / SGCV / SCEE

2004

Imagem: Localização SOF/Sul – SGCV - SCEE
na Região Administrativa do Guará RA-GUAR – 2004
Fonte: Google Earth



2005

Imagem: Localização SOF/Sul – SGCV - SCEE
na Região Administrativa do Guará RA-GUAR – 2005 até 14/07/2005,
e partir dessa data passou a ser na Região Administrativa do SIA RA-SIA
Fonte: Google Earth



Transformação Urbana: Escala Bairro
SOF SUL / SGC'V / SCEE

2008

Imagem: Localização SOF/Sul – SGC'V - SCEE'S
na Região Administrativa do Guará RA-SIA - 2008
Fonte: Google Earth

2011

Imagem: Localização SOF/Sul – SGC'V - SCEE'S
na Região Administrativa do SIA RA-SIA – 2011
Fonte: Google Earth

Google Earth

Transformação Urbana: Escala Bairro
SOF SUL / SGCV / SCEE

2015



Imagem: Localização SOF/Sul – SGCV - SCEES
na Região Administrativa do SIA RA-SIA – 2015
Fonte: Google Earth

2018



Imagem: Localização SOF/Sul – SGCV - SCEES
na Região Administrativa do SIA RA-SIA – 2018
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Bairro SOF SUL / SGCV /SCEE

Imagem: Localização SOF/Sul – SGCV - SCEES
na Região Administrativa do SIA RA-SIA – 2020
Fonte: Google Earth

2020



ESCALA BAIRRO



Mesmo antes da Câmara Legislativa alterar a denominação do denominação do Setor de Oficinas Sul – SOF SUL, do Setor de Garagens e Concessionárias de Veículos – SGCV, e do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS (Antigo SCEES), para Superquadra Park Sul – SQPS, pela Lei nº 6.908, de 20 de junho de 2021, já se observava-se que a partir da publicação do PDL do Guará, Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006, estes Setores vinham mudando suas características originais em consonância com o planejamento urbano do Distrito Federal.

Transformação Urbana: Escala Bairro PARK SUL

2022

Imagem: Localização Superquadras
PARK SUL - SQPS
na Região Administrativa do SIA RA-
SIA - 2011
Fonte: Google Earth



ESCALA BAIRRO

Imagem: Condomínio Residencial e denominação do novo bairro Park Sul
Fonte: Google Earth



A mudança do nome do bairro para Superquadra PARK SUL - SQPS, reflete a estratégia de diversidade de uso do solo advinda da legislação de planejamento urbano do DF, porém, observa-se que essa transformação urbana descaracteriza totalmente a setorização original planejada para cidade, quando insere o uso residencial indiscriminadamente, sem restrições ou previsão de percentual para abrigar a população existente nestes setores, tipificando uma gentrificação planejada.

Transformação Urbana: Escala Bairro PARK SUL

2022

ESCALA BAIRRO

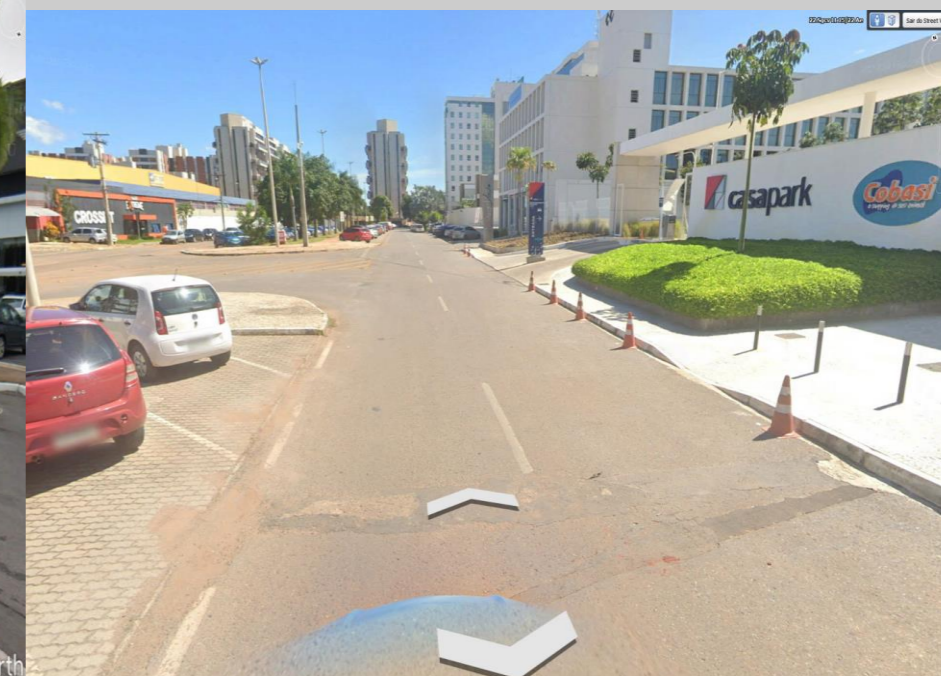
O novo bairro PARK SUL, está em processo de transformação, que pode ser observada pela configuração das edificações dos condomínios residenciais e sua nova volumetria com gabarito mais alto, com a melhoria na inclusão de calçadas, arborização, e novos usos de comércio, prestação de serviços como hotel, academia, mercados, salão de beleza, pet shops, etc; contudo, mantendo ainda locais com o uso original de oficinas, comércio para prestação de serviços automotivos, bem como as concessionárias de veículos, até que a especulação imobiliária o transforme totalmente em um bairro residencial nobre.

Apesar de sua localização privilegiada do limítrofe ao Plano Piloto, com a facilidade de acesso pelas Vias EPTG, EPIA, e a previsão de PIB, se encontra adjacente ao metrô, rodoviária, supermercado e o ParkShopping, contudo ainda carece de equipamentos públicos para educação, saúde, lazer, segurança, bem com a melhoria na mobilidade, transporte coletivo e infraestrutura urbana, que provavelmente deverão ser agregados ao longo do tempo, com a própria necessidade da nova dinâmica de uso do bairro.

SGCV - Lotes voltados para EPIA Concessionárias de Veículos, Shopping, Comércio, Prestação de Serviços - 2022
Fonte: Google Earth



SGCV - Hotel, academia, comércios - 2022
Fonte: Google Earth



SGCV - Shopping e Condomínio Residencial - 2022
Fonte: Google Earth

Transformação Urbana: Escala Bairro
PARK SUL



Rua Travessia 15 do SOF/SUL – Reconfigurada com a diversidade de uso anteriormente inexistente no Setor - 2022

NOVO



Via SOF 1 – Diversidade de uso atual – 2022

PARK SUL - O contraste do NOVO com o ANTIGO no BAIRRO EM TRANSFORMAÇÃO



Rua entre o SOF e o Parque do Guará, sem infraestrutura de drenagem - 2022

ANTIGO



Rua Travessia 14 do SOF/SUL sem alteração, característica da origem do Setor de Oficinas, como área econômica - 2022

É nítida a transformação urbana do PARK SUL, um bairro originalmente criado para Setor de Oficinas, e Setor de concessionárias de veículos, com usos exclusivos para oficinas e comércio voltados às atividades e comércio automotivo, que era a principal atividade exercida no setor, ambos sendo atividades afins, e atualmente se convertendo a um bairro residencial de luxo, destinado a uma camada populacional de padrão elevado, em local nobre. Verifica-se, que a área abarca investimentos e recursos previstos pelo governo, advindos para uma área econômica, a serem aplicados em infraestrutura urbana de pavimentação e drenagem pluvial, acessibilidade, e que beneficiarão os grandes empresários e investidores, expulsando aos poucos os antigos comerciantes locais.

BARCELONA é a capital da Catalunha na Espanha, fundada pelos Romanos durante a Idade Média, localizada numa planície de aproximadamente 5km, limitada pela cadeia de montanhas da Cordilheira de Collserola, o Mar Mediterrâneo e os rios Llobregat e Besòs.



Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

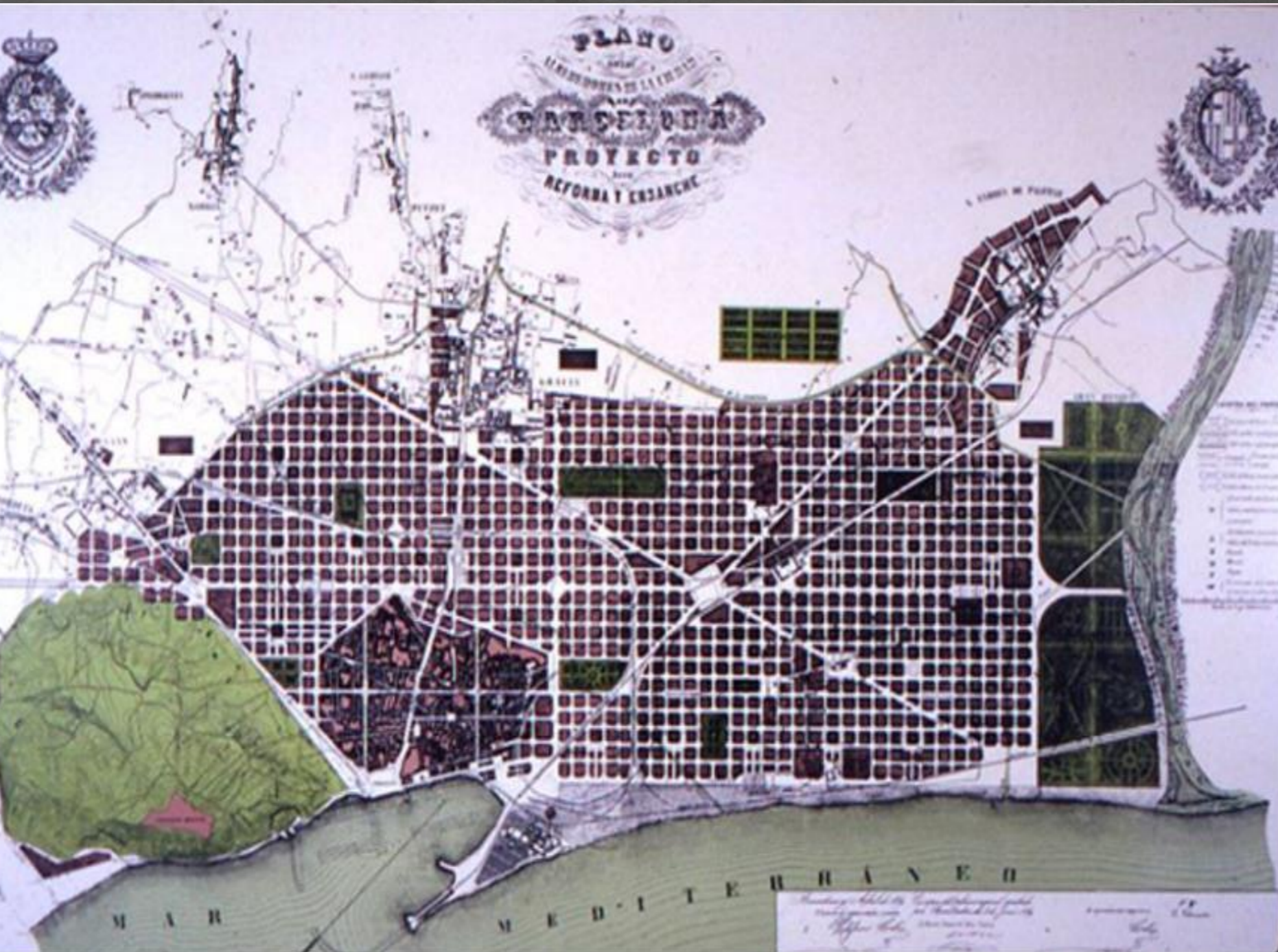


Imagem: Projeto de Ildefonso Cerdà para expansão de Barcelona– 1855
Fonte: Imagem de domínio Público

CONTEXTO HISTÓRICO

A partir do fim do século XVIII, Barcelona iniciou uma recuperação econômica que lhe favoreceu a industrialização progressiva do século seguinte, a metade do século XIX, que coincidiu com o projeto de derrubada das muralhas antigas que envolviam a cidade, plano *Eixample*, assim as cidades próximas a Barcelona: Gràcia, Sarrià, Horta, Sant Gervasi de Cassoles, Les Corts, Sants, Sant Andreu de Plaomar e Santi Martí de Provençals, foram incorporadas à "Grande Barcelona", se tornando um dos centros urbanos mais avançados da Espanha.

A cidade teve crescimento econômico acelerado, devido à atividade portuária e à indústria têxtil. A superlotação, epidemias e a insalubridade desencadearam um processo de colapso.

Barcelona foi castigada pelas epidemias durante o século XIX, como febre amarela em 1821, Pandemia de Cólera de 1834, 1846-1860, e raiva em 1865.

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

DETALLES GEOMÉTRICOS DE LA PLANTA DE LAS MANZANAS 51 N 52 Y 52 N 53 QUE TIENE EN CONSTRUCCION LA SOCIEDAD
FOMENTO del ENSANCHE de BARCELONA

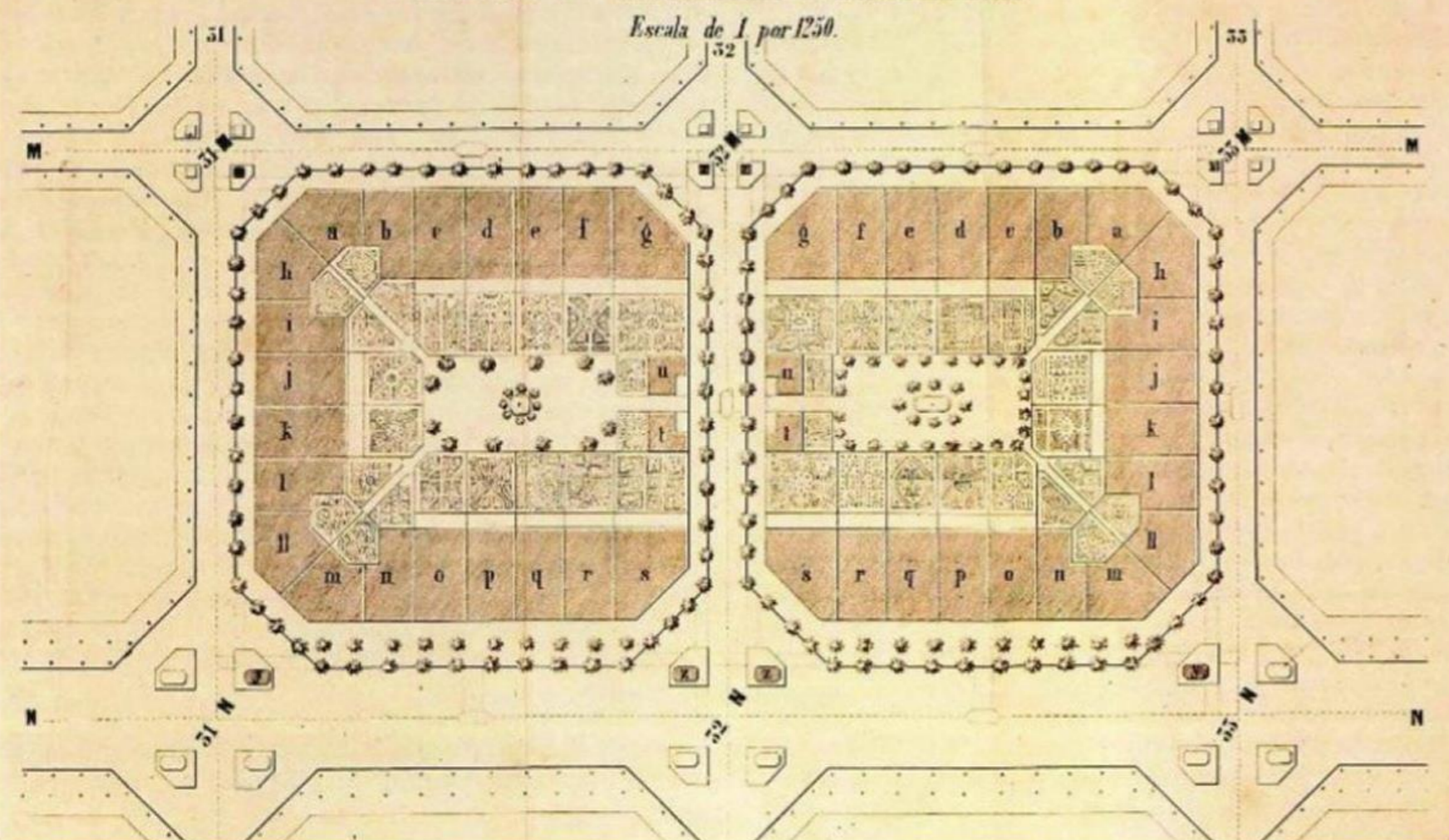


Imagem: Plano de um conjunto de dois quarteirões da trama Cerdà, folheto publicado em 1863.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Cerd%C3%A1#/media/Ficheiro:Ilha_Cerd%C3%A0.jpg . Acessado em: 25 nov. 2022

PLANO CERDÀ

O Plano Cerdà foi criado pelo Engenheiro e Urbanista Ildefonso Cerdà, com a ideologia do urbanismo humanista e igualitário.

Ele estabeleceu uma estrutura de quadrícula, dez vezes a superfície que Barcelona tinha naquela época, e criou um sistema de coleta de água.

Criou a classificação primária do território: as "ruas" e os espaços "intervías". Constituindo o espaço público de mobilidade, juntamente com o apoio às redes de serviços de água, saneamento e gás, com arborização de mais de 100 mil árvores nas ruas, iluminação pública e mobiliário urbano.

As "intervias" - ilha, bloco, quadra ou quarteirão - são os espaços da vida privada, onde os edifícios multifamiliares encontram-se em duas filas em torno de um pátio interior através do qual todas moradias (sem exceção) recebem o sol, luz natural, ventilação e "joie de vivre", conforme solicitado pelos movimentos higienistas.

Cerdà defendeu o equilíbrio entre valores urbanos e rurais "Ruralize o que é urbano, urbaniza o que é rural" mensagem do seu livro 'Teoria Geral da Urbanização'.

PLANO CERDÁ

O Plano acreditava na força da cidade para compactar a essência do fato urbano, e o projeto de uma casa que lhe permitiu encaixar num edifício multifamiliar em altura, e aproveitar, devido uma distribuição da proposta, a ventilação dupla, pela rua e pelo pátio interno do quarteirão. As paisagens, praças e quadras deveriam interagir entre si. Além de serem elementos harmônicos na cidade, observados na análise dos cortes, relação altura x largura e relação casa e quadra.

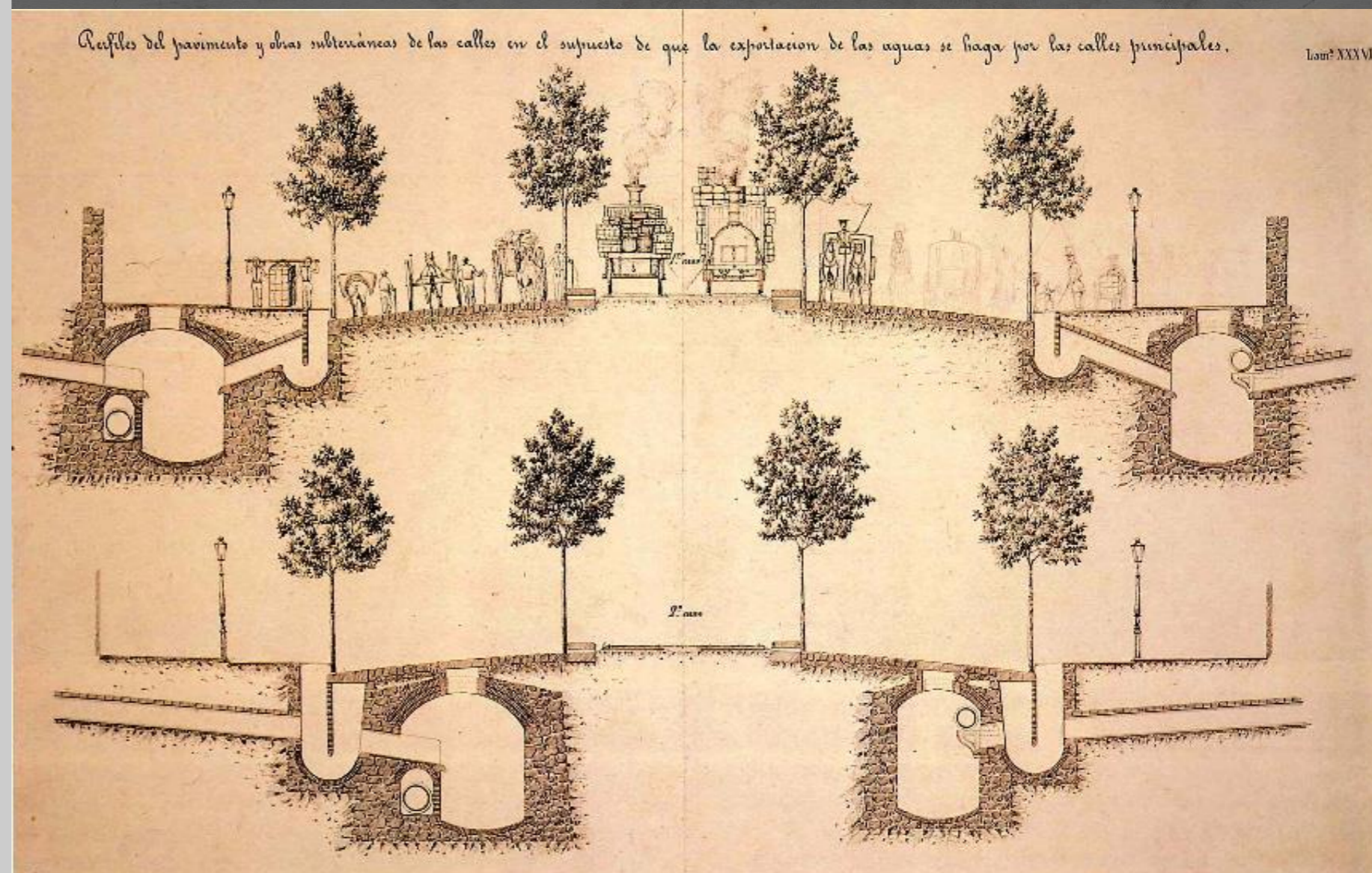
O plano destacava a cidade com previsão ilimitada de crescimento, a ausência programada de um centro privilegiado.

A planície de Barcelona não tinha quase nenhuma construção, assim, aproveitou sua estrutura ao máximo, observou a direção dos ventos para facilitar a oxigenação e a limpeza da água e da atmosfera. Na mesma linha, ele atribuiu um papel-chave aos parques e jardins interiores dos blocos, embora a especulação subsequente alterasse bastante esse plano. Fixou a localização das árvores nas ruas (1 a cada 8 metros) e escolheu o [plátano](#) para povoar a cidade depois de analisar quais espécies seriam as mais adequadas para se viver na cidade.

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

Imagem: Seção de rua da expansão do projeto.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Cerd%C3%A1#/media/Ficheiro:Cerd%C3%A1_-_avantprojecteEixample-1955.jpg . Acessado em: 25 nov. 2022



Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

ESCALA CIDADE

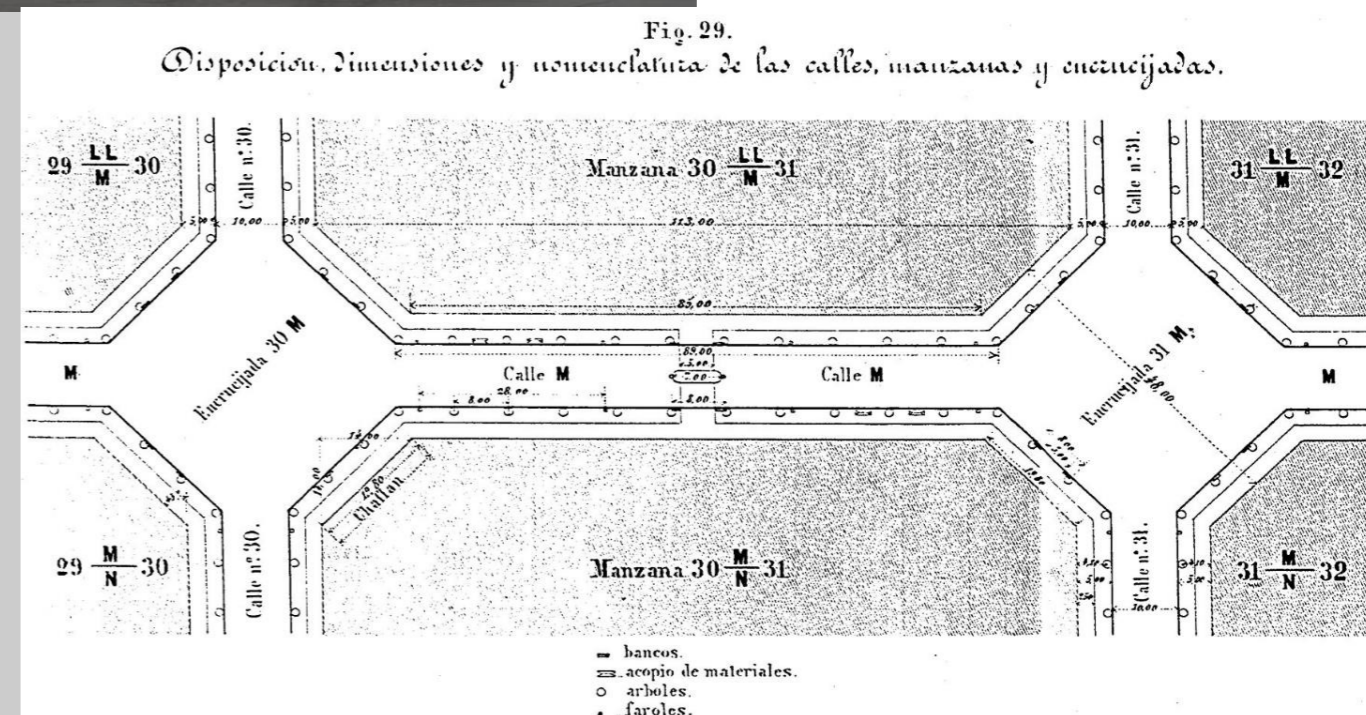
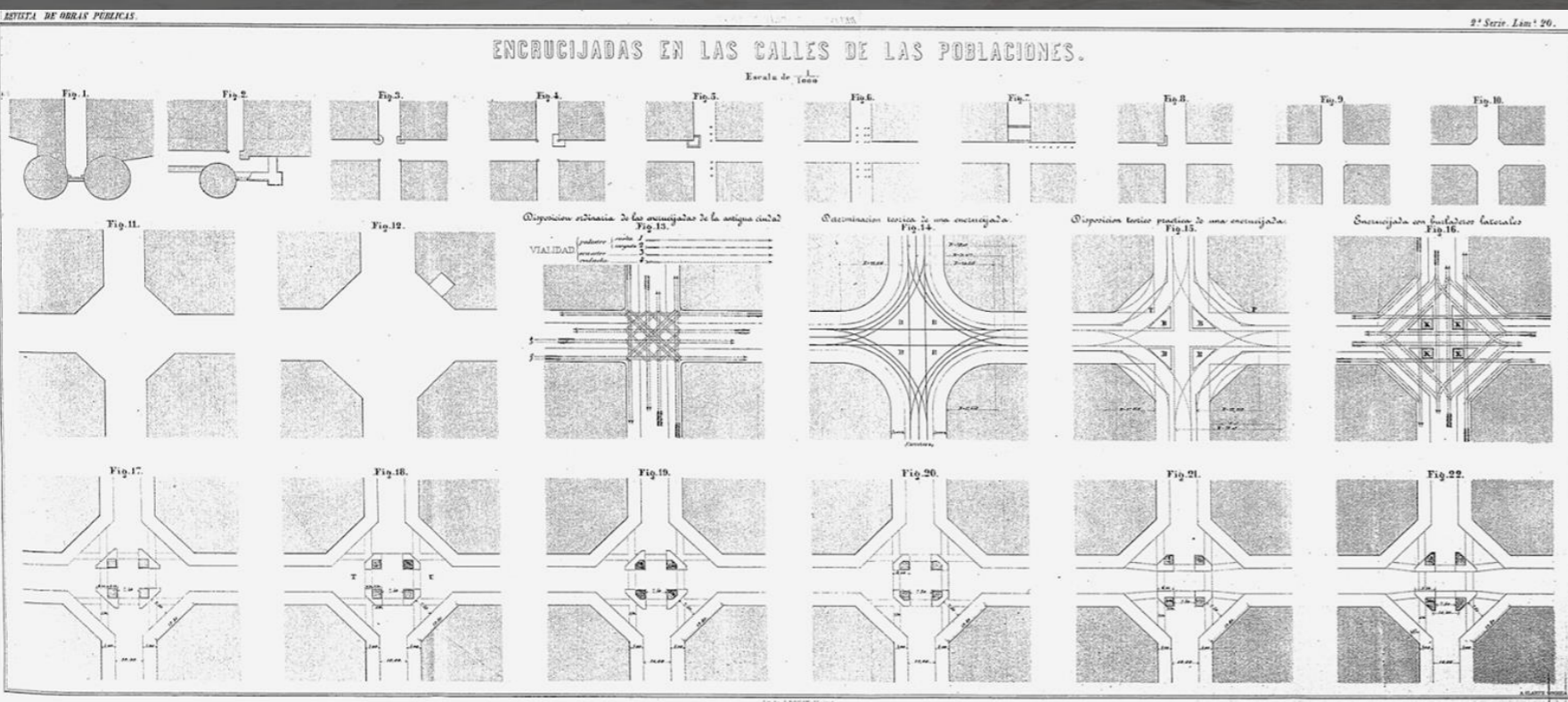


Imagem: Plano Cerdá – Diagrama de operação dos cruzamentos
Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Cerd%C3%A1#/media/Ficheiro:CruillesCerd%C3%A1.jpg . Acessado em: 25 nov. 2022

Imagem: Plano Cerdá – Diagrama de eixos das ruas
Fonte: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/32/CruillesCerd%C3%A1.jpg> . Acessado em: 25 nov. 2022

PLANO CERDÁ

O Plano tratou da mobilidade, definiu largura de ruas incomum à época, pensando na densidade populacional desumana vivenciada na cidade, também pensou em um futuro motorizado, com espaços próprios separados dos de convivência social reservados nas áreas do interior. Incorporou o layout das estradas de ferro. A solução formal mais destacada do projeto foi a inclusão dos quarteirões, o tratamento de sua forma crucial e única em relação a outras cidades europeias foi marcada pela estrutura quadrada de 113,33 metros com chanfros de 45°. O plano ortogonal da Cerdà previu ruas de 20, 30 e 60 metros de largura. O princípio igualitarista foi expressado no urbanismo, com a busca de homogeneidade, não só entre classes sociais, mas para a conveniência do tráfego de pessoas e veículos. Tratou também da orientação das ruas umas em direção ao mar, e perpendiculares às outras, e assim os vértices (chanfros) dos quarteirões coincidiam com os pontos cardeais.

PLANO CERDÀ

O Plano Cerdà insere conceitos urbanos de homogeneidade, coerência espacial, circulação, convívio social, qualidade ambiental, traçado retilíneo, relação dos edifícios com o número dos usuários - Unidade de Vizinhança, defende uma fisionomia única em relação à tipologia e volumetria a serem adotadas, com ocupação periférica do lote e o miolo sendo utilizado para jardins, os edifícios com o mesmo gabarito de altura e chanfros nas quinas, adota o traçado quadriculado e orientado onde cria no centro uma grande diagonal que corta o tecido da cidade com uma avenida que tem quase seis vezes o tamanho do antigo núcleo.

Não concentra prédios públicos e administrativos, e espalha pela cidade os edifícios destinados a estas funções, com o conceito de que o território tem que ser homogêneo e todos os locais devem possuir o mesmo valor, valorizando por igual os setores e bairros. Congela a cidade medieval destacando a Preservação do lugar.



Imagem: Barcelona Fonte: Nord Arquitetura/Reprodução

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA



- PLANO CERDÀ
- Habitação é definida com uma ocupação de superfície, que deve ocupar no máximo 2/3 da área do quarteirão, o restante do terreno apenas por jardins
- Formas de ocupação periférica do lote em forma de L ou de U
- Capacidade das edificações - gabarito
- Zonas Verdes dentro das quadras
- Ventilação, Iluminação, orientação solar
- Equipamentos Comunitários
- Circulação - meio fundamental de facilitar o contato e a relação de pessoas e o quarteirão, ruptura formal com uma ocupação periférica das quadras
- Estudo topográfico da área considerada para expansão
- Clareza no traçado
- Funcionamento Viário com ruas planejadas seguindo princípios da orientação solar, largas perfis transversais, tipo de pavimentação, diferença de conta entre outros
- Considera o Clima da região - precursor desse estudo em urbanismo

Imagem: Barcelona
Fonte: Arqitetando/Reprodução

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

ESCALA CIDADE

Entre 1876 e 1886 ocorreu o desenvolvimento da expansão da cidade. A especulação imobiliária faz pressão e a quadrícula definida por Cerdà passa a ser ocupada totalmente, fugindo do plano inicial e descartando as áreas verdes internas, destinadas aos jardins.

Barcelona passou por transformações com a sua expansão, onde o antigo parcelamento agrícola foi cedendo lugar para a ocupação industrial e para o aumento populacional, com inclusão de estrutura ferroviária em 1845.

No final dos anos 80 ocorreu uma mudança na política urbana do Município de Barcelona que protagonizou mais transformações urbanas.

1953 – Plano Regional

1976 - Plano Geral Metropolitano

1986 - Plano Especial Diagonal-Poble Nou – abertura da Avenida Diagonal

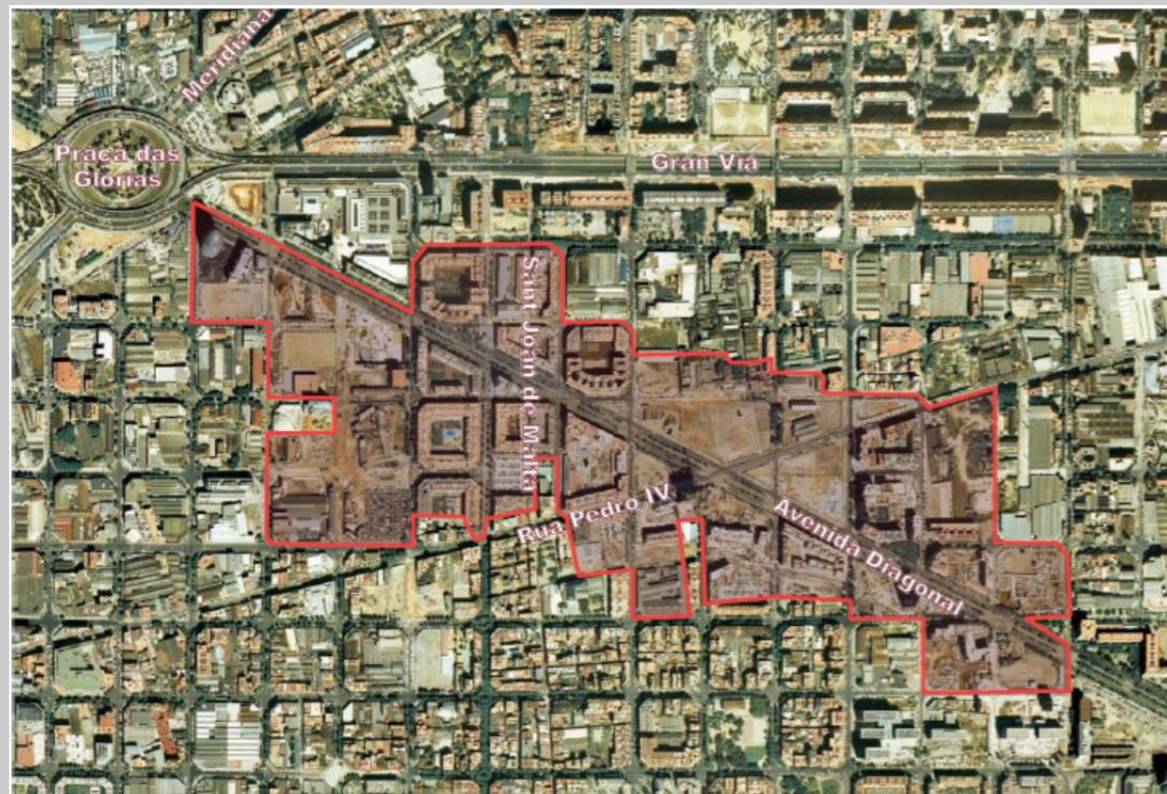


Imagem: Poble Nou
Fonte: Revista Scielo Brasil

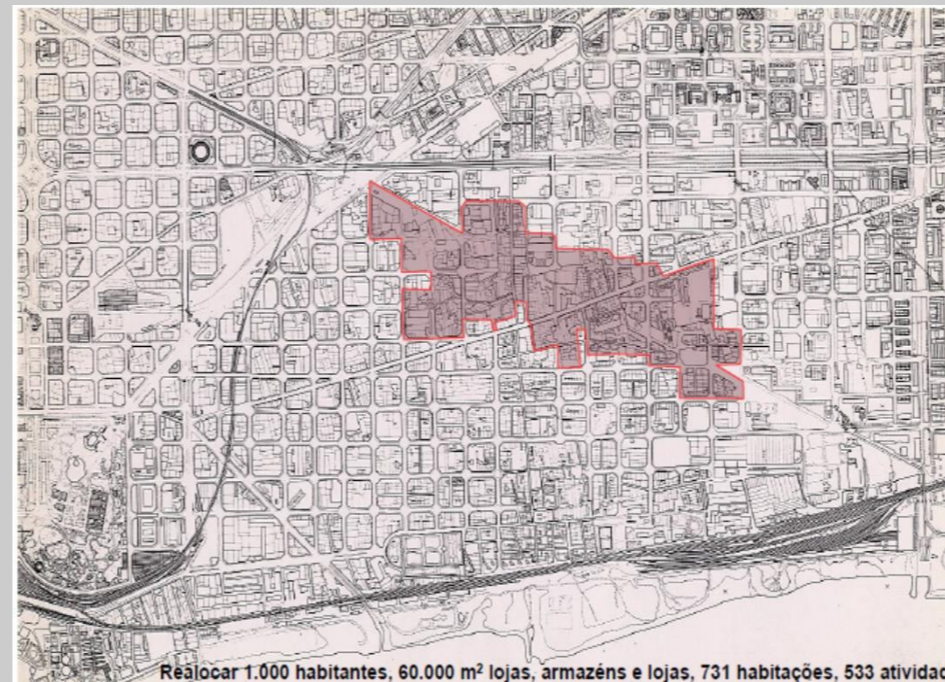


Imagem: Poble Nou situação da área em 1986
Fonte: Revista Scielo Brasil



Imagem: Avenida Diagonal no Bairro de Poble Nou (1995-1999)
Fonte: Revista Scielo Brasil

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

PLANO 22@BARCELONA aporta contribuições à gestão urbana ao exemplificar a prática de transformação territorial a partir de um instrumento urbanístico que considera implantação progressiva, diversidade morfológica, atuação de diversos agentes e mecanismos que se articulam em distintas escalas, em um sistema flexível de planejamento. Essa transformação baseia-se na substituição da sua qualificação urbanística, determinar com quais características deve-se cumprir a renovação, incluindo a implementação de um modelo urbano compacto.

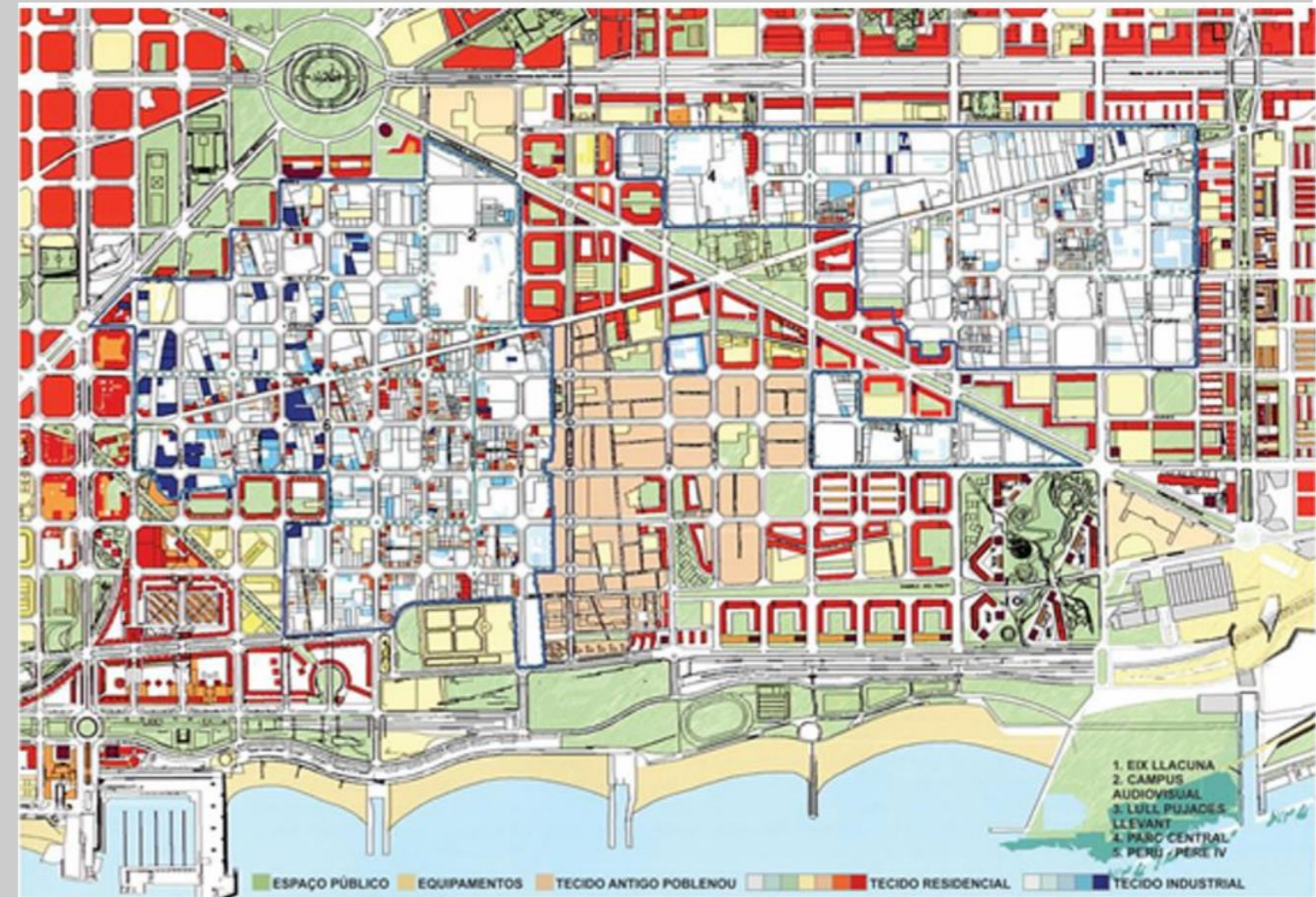
A proposta fundamenta-se em três eixos: Edificabilidade, Diversidade de Usos e Sistema Flexível de Planejamento, que visam, em conjunto, colocar em prática os objetivos de renovação da área e a transformação em um distrito produtivo de inovação urbana, econômica e social.

EDIFICABILIDADE

✓ Instrumento que permite a conformação de uma área mais compacta, com melhor aproveitamento de infraestruturas, consiste em um mecanismo que permite viabilizar a transformação das áreas industriais ao estimular os promotores imobiliários, por meio do aumento do potencial construtivo, à participação no financiamento de novas infraestruturas

ESCALA CIDADE

Imagem: Estado do âmbito territorial do Plano 22@ no momento de sua aprovação Fonte: Barcelona 2011



✓ Aplicação do incremento construtivo como mecanismo de incentivo à implantação das diretrizes do plano. O incremento no coeficiente de aproveitamento é condicionado ao cumprimento de determinadas obrigações, como pagamento de cotas de urbanização, incentivo à implantação das chamadas atividades e previsão de habitação de interesse social.

DIVERSIDADE DE USOS

O Plano 22@ pauta-se no incentivo da diversidade de usos e tipologias arquitetônicas e na complexidade da área.

Transformar usos industriais obsoletos em outros vinculados ao conhecimento, de forma gradual, respeitando as numerosas preexistências do bairro e com base em três objetivos centrais:

- ✓ Impulsionar o desenvolvimento público de áreas estratégicas e fixar regras para a transformação das demais;
- ✓ Reutilizar edifícios industriais para receber novas atividades ou equipamentos vinculados ao conhecimento ou completar frentes edificadas;
- ✓ Passar de uma qualificação urbanística prévia (22a) a qualificação 22@, em que o coeficiente construtivo original pode ser incrementado em 0,5 se todas as atividades são @, e em mais 0,3 para habitação de interesse social. Em troca, os proprietários devem ceder 10% de solo para equipamentos, 31 m² de solo para cada 100 m² de teto residencial para espaços livres, pagar os custos da infraestrutura e ceder o potencial destinado a habitação de interesse social para a titularidade pública

- ✓ O incremento do potencial construtivo também está vinculado à previsão de no mínimo 20% de atividades em seus programas funcionais

Imagem: Plano 22@ Planos Especiais
Fonte: Barcelona 2011

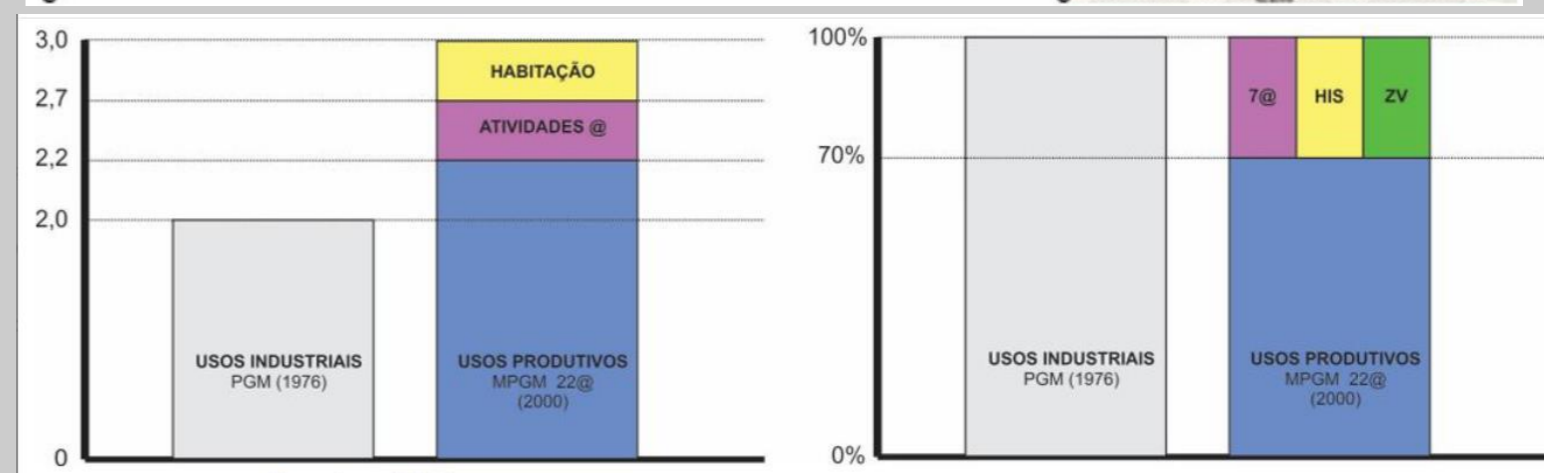
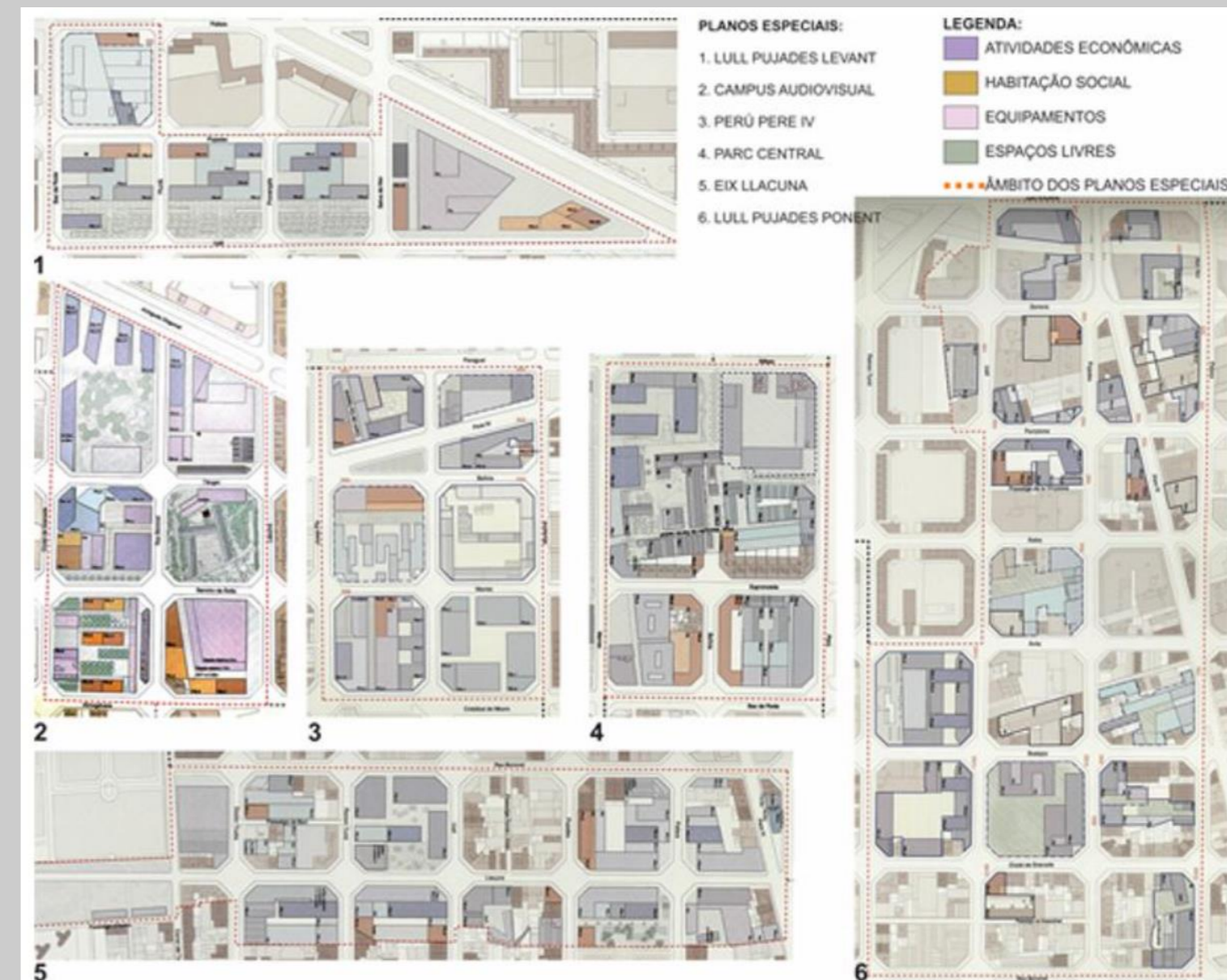


Imagem: Plano 22@ Aumento do Potencial Construtivo e Distribuição de Usos
Fonte: Barcelona 2011



SISTEMA FLEXÍVEL

A flexibilidade da proposta é caracterizada pelo fato de que há a interlocução de distintas escalas de planejamento, denominados planos derivados, de responsabilidade de diversos atores. No âmbito territorial definido pelo plano incidem as normativas gerais previstas, enquanto direitos e deveres dos proprietários de terra, definidas com base nos eixos estruturadores do plano, com os seguintes mecanismos de planejamento:

- ✓ Âmbitos considerados estratégicos, em que a proposta de ordenação é realizada exclusivamente pela administração municipal, por meio dos Planos Especiais e que devem servir de catalizadores;
- ✓ Instrumentos específicos, utilizados caso a caso, nas demais áreas integrantes do plano, pelos promotores privados, sendo o caso dos instrumentos de melhoria urbana de, pelo menos, uma quadra: melhoria urbana de parcelas com superfície igual ou maior que 2.000 m², melhoria urbana para edifícios industriais consolidados, melhoria urbana para frentes consolidadas de habitação, planos especiais de desenvolvimento de sistemas de equipamentos.

Plano 22@ Barcelona

- ✓ Implementação progressiva, ao estabelecer que as transformações territoriais devem ocorrer de forma gradual, respeitando as preexistências do bairro;
- ✓ Diversidade morfológica, considerando que o plano, além de definir direitos e deveres dos proprietários, fundamenta-se em uma série de estudos guia e incentiva a mistura de morfologias diversas;
- ✓ Composição dos agentes que participam do processo de transformação, sendo tanto públicos quanto privados;
- ✓ Mecanismos de transformação, que preveem diferentes escalas de planejamento, com a proposição de planos especiais e derivados que se adaptam a situações específicas e impulsionam projetos de diversas magnitudes.

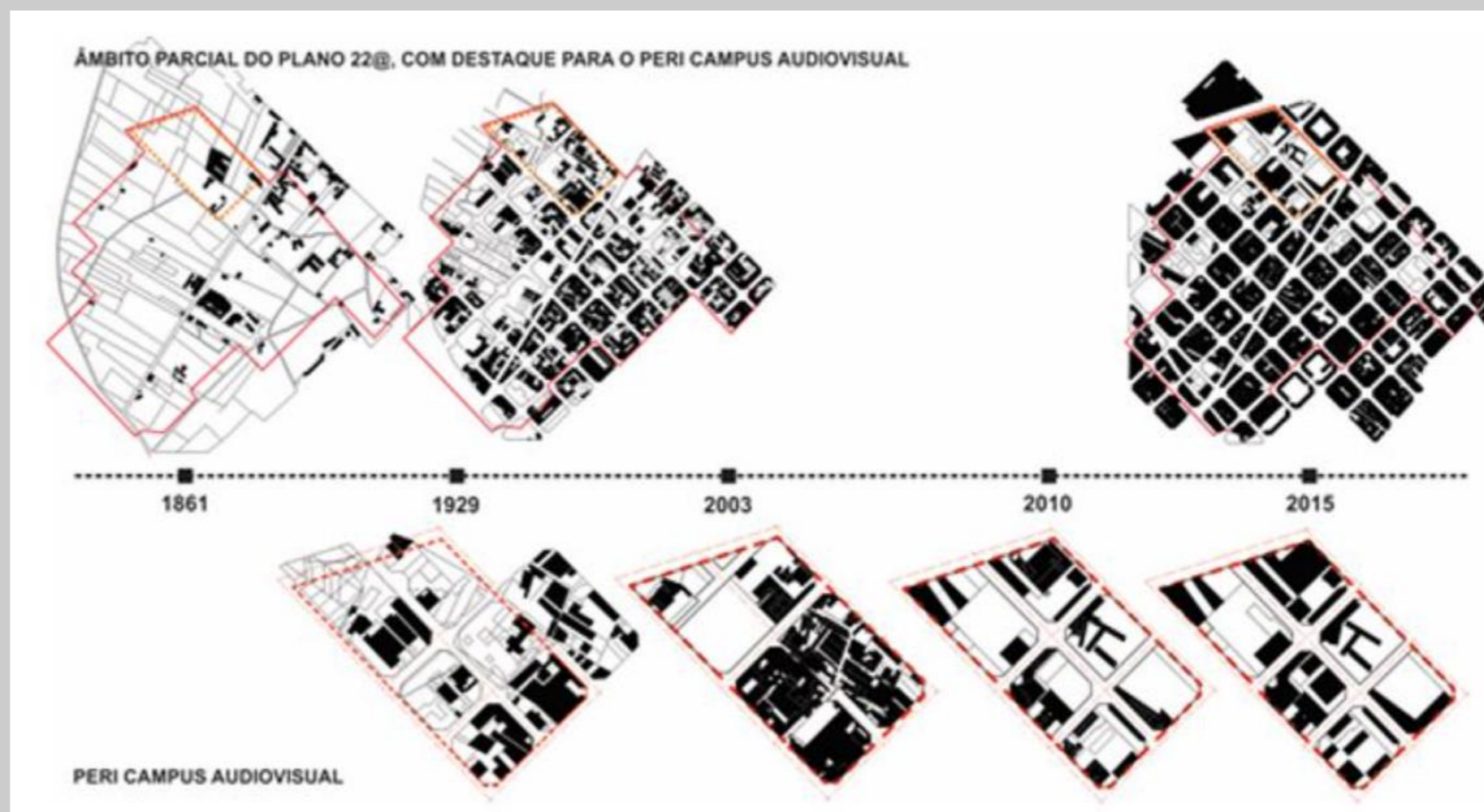


Imagem: Evolução do Parcelamento do solo no âmbito do Plano 22@
Fonte: Barcelona 2011

BARCELONA

Barcelona é reconhecida pela obra ímpar de arquitetos como Antoni Gaudí, Lluís Domènech i Montaner e Puig i Cadafalch, que, também no final do século XIX, lideraram o Modernismo Catalão.

A cidade evoluiu como um centro de pesquisa, estudo, experimentação e tecnologia urbana. Destacada como *Smart City*, foi eleita Cidade do Futuro, pela FDI Intelligence, e tem atualmente um programa com 68 medidas de natureza política e social, que a batiza como “Barcelona: Cidade Cuidadora”.

Barcelona venceu Pequim, e foi estabelecida como Capital Mundial da Arquitetura em 2026 que sediará o 29º Congresso Mundial de Arquitetos, a proposta de candidatura da capital catalã, com o lema “*Um hoje, um amanhã*”, enfatiza o papel da arquitetura no desenvolvimento sustentável das cidades e sua resposta aos novos desafios urbanos.

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA



Barcelona integrou a luta contra o aquecimento global em sua estratégia de cidade inteligente para melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos

Imagem: Barcelona

Fonte: <https://portal.connectedsmartcities.com.br/2021/12/15/barcelona/> . Acessado em: 25 nov. 2022

BARCELONA - *Smart City*

Cidades inteligentes, Smart Cities, são aquelas que usam a tecnologia de modo estratégico para melhorar a infraestrutura, otimizar a mobilidade urbana, criar soluções sustentáveis e outras melhorias necessárias para a qualidade de vida dos moradores.

Em 2012, Barcelona tomou a iniciativa da cidade inteligente em uma nova direção, estabelecendo uma meta de democratizar sua infraestrutura de TIC, com a visão de desenvolvê-la por e para as pessoas. Ou seja, servir as pessoas como usuários de tecnologia – em vez de uma agenda de impulso tecnológico.

A Smart City Barcelona identificou 12 áreas de intervenção, incluindo transporte, água, energia, resíduos e governo aberto, e iniciou 22 programas, abrangendo 83 projetos distintos em sistemas urbanos.



Imagem: Parc Diagonal Mar Barcelona
Fonte: <http://qxulus.blogspot.com.br/2013/12/parc-dels-tobogans.html>. Acessado em: 25 nov. 2022



Imagem: Parc de l'Estació del Nord, Barcelona
Fonte: <http://andatori.blogspot.com.br/2011/02/barcelona-parque-de-la-estacio-del-nord.html>. Acessado em: 25 nov. 2022

- ✓ Urbanismo inteligente e sustentável, com a implementação de tecnologias para melhorar os serviços. Investimentos em infraestrutura de Tecnologia da Informação e Comunicação – TCI, incluindo uma extensa rede de sensores IoT (Soluções da Internet das Coisas) coletando dados sobre transporte, energia, meio ambiente, segurança, saúde, o que oferece um amplo leque de soluções tecnológicas aplicadas baseadas na análise dos dados gerados por diversas fontes, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos
- ✓ A cidade se baseia na infraestrutura de fibra para fornecer WiFi gratuito em toda a cidade
- ✓ Para melhorar a eficiência energética, a cidade instalou 19.500 medidores inteligentes que monitoram e otimizam o consumo de energia em áreas específicas da cidade
- ✓ Gestão de resíduos com, moderno sistema de coleta de lixo de tubulações subterrâneas que sugam o lixo e o enviam até uma central de compressão e distribuição, implementada no início dos anos 90 com a reforma para sediar os Jogos Olímpicos de 1992
- ✓ Questão ambiental como a usina de reciclagem, o programa de eletrificação da frota, a nova modelagem do Porto

BARCELONA - *Smart City*

- ✓ Integração do planejamento urbano com as necessidades empresariais e educacionais
- ✓ Força da integração dos modais de mobilidade – metrô, trens, ônibus; dividem espaço com carros, motos, bicicletas e pedestres
- ✓ No transporte, seguiu uma estratégia multimodal, avançando no uso de carros elétricos e compartilhamento de bicicletas, ao mesmo tempo em que investiu fortemente na melhoria dos sistemas de ônibus e estacionamento. As novas paradas de ônibus digitais transformam a espera por ônibus em uma experiência interativa, com atualizações sobre a localização dos ônibus, estações de carregamento USB, Wi-Fi gratuito e ferramentas para ajudar os passageiros a baixar aplicativos para ajudá-los a aprender mais sobre a cidade.
- ✓ Para os motoristas, implementou sistema de sensores que os guia para as vagas de estacionamento disponíveis. Os sensores, embutidos no asfalto, podem detectar se um veículo está estacionado ou não em um determinado local. Ao direcionar os motoristas para espaços abertos, o programa reduziu o congestionamento e as emissões. O aplicativo que os motoristas usam para localizar estacionamento - ApparkB - também permite que eles paguem pelo estacionamento online. Dentro de um ano de implementação, a cidade estava emitindo 4.000 licenças de estacionamento por dia através do aplicativo
- ✓ Cidade extremamente acessível para idosos e cadeirantes com calçadas bem conservadas, “passagem de nível”, esquinas com rampas, pavimento tátil

Imagem: Sistema de coleta de lixo - Barcelona
Fonte: <https://portal.connectedsmartcities.com.br/2021/12/15/barcelona/> .
Acessado em: 25 nov. 2022



Imagem: Sistema de coleta de lixo - Barcelona
Fonte: <https://portal.connectedsmartcities.com.br/2021/12/15/barcelona/> .
Acessado em: 25 nov. 2022

Transformação Urbana: BARCELONA

BARCELONA - *Smart City*

Para maximizar a eficiência dos parques da cidade, Barcelona implementou tecnologias IoT para detectar e controlar remotamente a irrigação do parque e os níveis de água em fontes públicas. Usando sensores para monitorar a chuva e a umidade, os funcionários do parque podem determinar quanta irrigação é necessária em cada área. Um sistema de eletroválvulas é então controlado remotamente para fornecer água necessária em toda a cidade. O programa, implementado em 68 por cento dos parques públicos, ajudou a cidade a alcançar um aumento de 25 por cento na conservação da água, para uma economia de aproximadamente US\$ 555.000 por ano.

Esse sistema de rede integrada de Barcelona, gera dados que podem ser usados pelas agências da cidade para melhorar as operações da cidade e dos cidadãos. Por meio dessa plataforma, os dados são gerenciados e compartilhados com cidadãos e trabalhadores da cidade, para facilitar o acesso do cidadão, a cidade desenvolveu 44 quiosques onde os moradores podem encontrar informações, acessar serviços e fazer solicitações ao poder público.

Barcelona promoveu ativamente sua indústria de tecnologia local. Com US\$ 230 milhões em fundos públicos, a cidade reformulou uma área industrial para criar o 22@Barcelona, onde startups estão colocando dados públicos para uso em novos aplicativos e desenvolvendo tecnologias de IoT. Além de fomentar empresas locais, o 22@Barcelona está atraindo investimentos privados. Através do investimento em IoT para sistemas urbanos, Barcelona alcançou uma ampla gama de benefícios. Desde a redução do congestionamento e das emissões até a economia de custos com água e energia e o desenvolvimento econômico, o compromisso da cidade em produzir infraestrutura urbana mais inteligente está mudando a qualidade da governança e a qualidade de vida dos moradores, trabalhadores e visitantes.



Imagem: Barcelona

Fonte: <https://suitelife.com/wp-content/uploads/2018/08/0cfbee0cc963de94a5dcb0b498729f4e.jpg> . Acessado em: 25 nov. 2022 . Acessado em: 25 nov. 2022

ESCALA CIDADE



SUPERBLOCKS MODEL

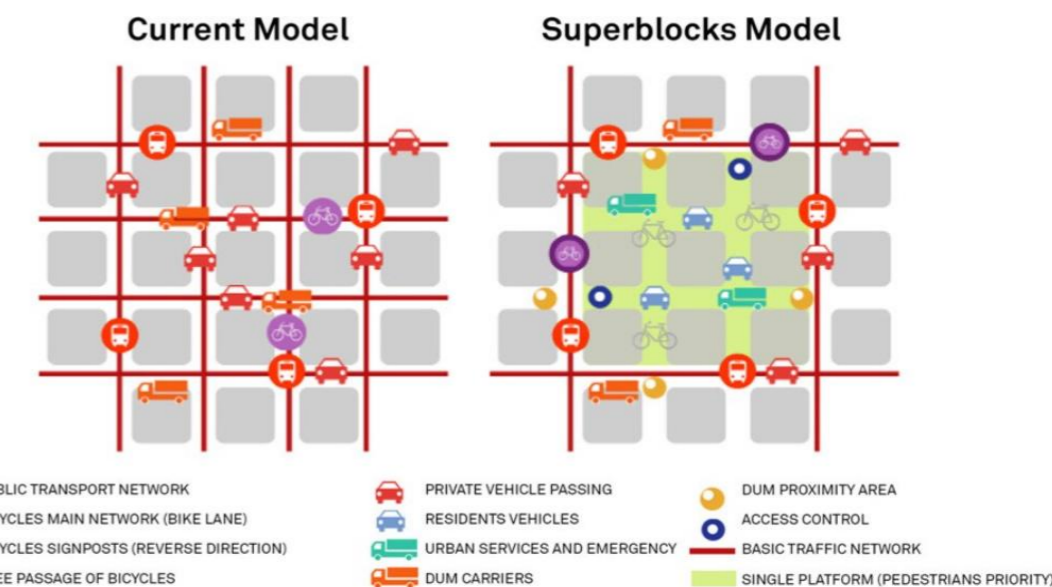


Imagem: Poblenou - Barcelona
Fonte: <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/the-poblenou-superblock/> . Acessado em: 25 nov. 2022

Imagem: Superblocks Model
Fonte: <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/barcelona-smart-city-strategy/> . Acessado em: 25 nov. 2022

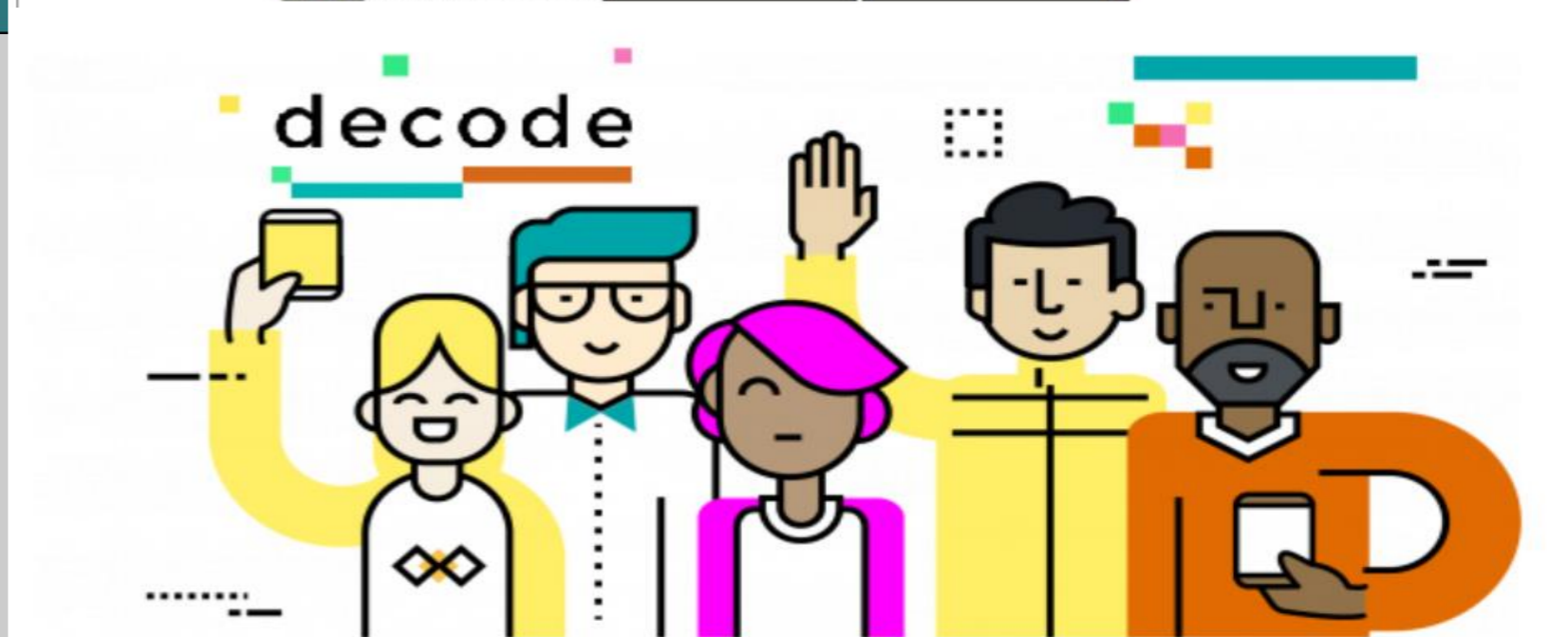
BARCELONA - *Smart City*

✓ Implementação do Barcelona Lighting Masterplan, publicado em 2012, que usa tecnologias inteligentes para melhorar a eficiência e utilidade dos postes de iluminação da cidade. Em 2014, mais de 1.100 postes de iluminação foram migrados para LED, reduzindo o consumo de energia. Os postes de luz detectam quando os pedestres estão próximos; quando as ruas estão vazias, as luzes se apagam automaticamente para economizar ainda mais energia. Os postes de iluminação também fazem parte da rede Wi-Fi da cidade, fornecendo acesso consistente e gratuito à Internet em toda a cidade. Além disso, são equipados com sensores que coletam dados sobre a qualidade do ar, transmitindo informações aos órgãos municipais e à população. Cumulativamente, as melhorias produziram 30% de economia de energia em todo o sistema de iluminação urbana.

A cidade desenvolveu uma ampla e eficiente rede de transportes públicos e criou mais zonas pedonais. A primeira etapa desta política começou com o Programa Superblocks 2016-2019, com o projeto piloto localizado no Poblenou que consiste na redução do uso de carros para favorecer a superfície pedonal, ciclovias e rede de vias rápidas para ônibus. As estradas dentro do Superblock Poblenou foram transformadas para serem usadas apenas por pedestres e bicicletas. Agora, este bairro é conhecido por suas ruas animadas e sua atmosfera pacífica

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA – Smart City

ESCALA CIDADE



Imagens: Smart City – Barcelona – Tecnologia da Informação e Comunicação – TCI, Rede de Sensores IoT - Soluções da Internet das Coisas
Fonte: <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/barcelona-smart-city-strategy/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Transformação Urbana: BARCELONA

ESCALA CIDADE



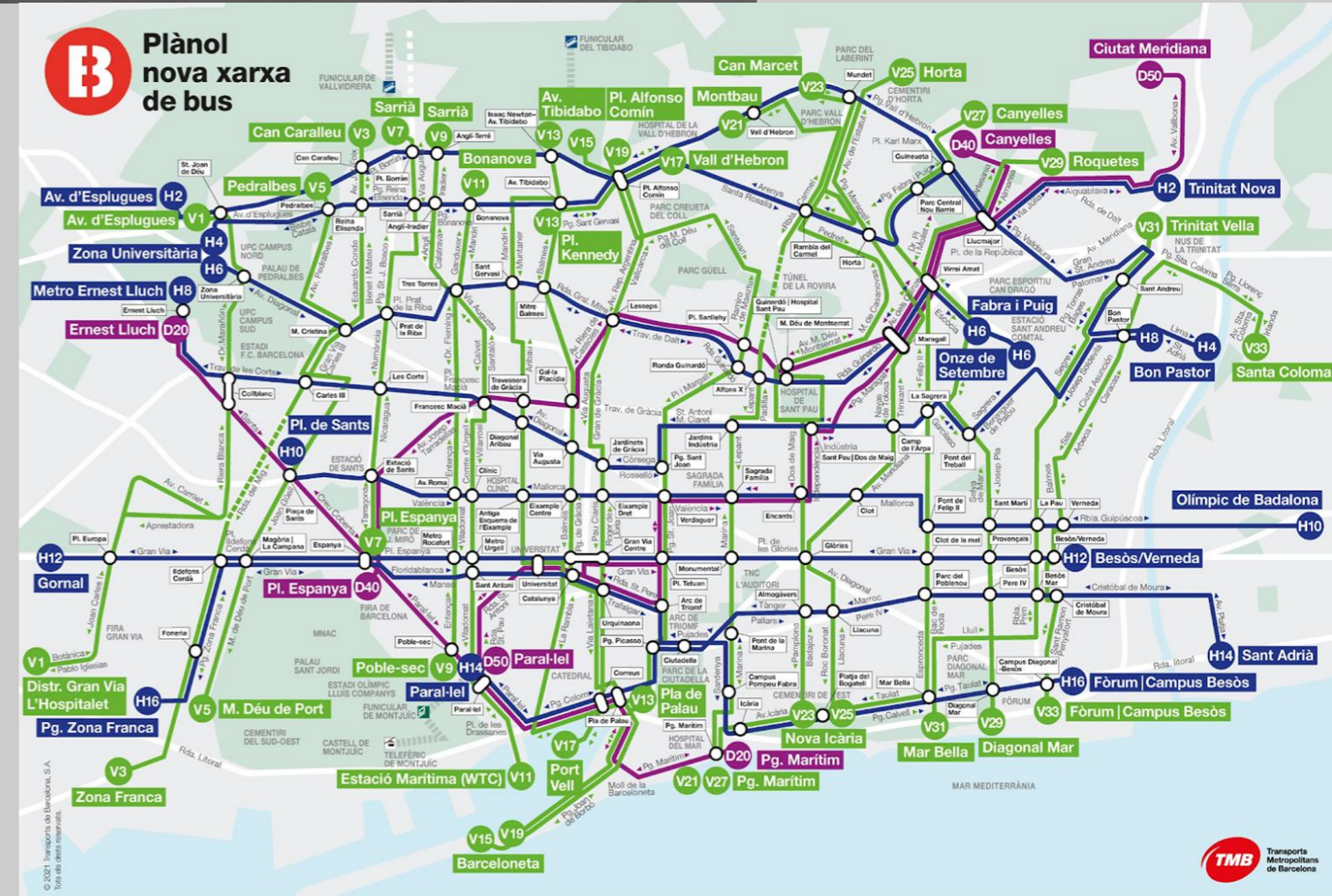
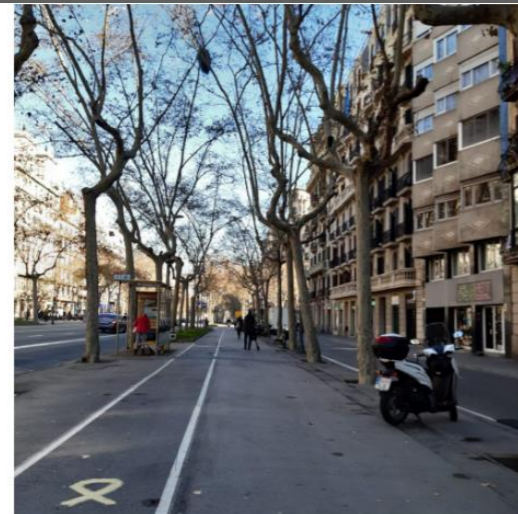
1-Imagem: Mapa Metro - Barcelona
 Fonte: <https://www.mapametrobarcelona.com/mapas-metro/mapa-metro-barcelona-2022.png> . Acessado em: 25 nov. 2022

2-Imagem: Mapa Ônibus - Barcelona
 Fonte <https://www.tmb.cat/documents/20182/96078/Pl%C3%A0nol+xarxa+bus.pdf/9b5bfa95-6117-4117-9843-fb3e3fde5447> . Acessado em: 25 nov. 2022

3-Imagem: Sinalização Transportes - Barcelona
 Fonte: Google

Transformação Urbana: Escala Cidade BARCELONA

ESCALA CIDADE



Arborização das vias garante um conforto térmico e permite uma melhor qualidade no trajeto

Ciclovias, largas calçadas e espaços de estar

A disposição da via com o símbolo da cidade: A Sagrada Família, de Gaudí



Avenidas largas com pistas exclusivas para ônibus e taxis fazem parte da cidade

Ruas em que o pedestre tem a preferência de locomoção são comuns

Modelo de ônibus circulando na cidade

H2	Av. Esplugues Trinitat Nova	H12	Gornal Besòs/Verneda	V5	M. Déu de Port Pedralbes	V15	Barceloneta Av. Tibidabo	V25	Nova Icaria Horta	D20	Pg. Maritim Ernest Lluch	Gran Via	Direcció de la línia	Funicular de Montjuïc	Funicular de Montjuïc
H4	Zona Universitària Bon Pastor	H14	Paral·lel Sant Adrià	V7	Pl. Espanya Sarría	V17	Port Vell Vall d'Hebron	V27	Pg. Maritim Canyelles	D40	Pl. Espanya Canyelles	CATEDRAL	Llocs d'interès	Funicular	Funicular
H6	Zona Universitària Fabra i Puig o Onze de Setembre*	H16	Pg. Zona Franca Fòrum Campus Besòs	V9	Poble-sec Sarría	V19	Barceloneta Pl. Alfonso Comín	V29	Diagonal Mar Roquetes	D50	Paral·lel Ciutat Meridiana	Paral·lel H14	Terminal de línia	Telefèric de Montjuïc	Telefèric de Montjuïc
H8	Metro Ernest Lluch Bon Pastor	V1	Distr. Gran Via L'Hosp. Av. Esplugues	V11	Est. Marítima (WTC) Bonanova	V21	Pg. Maritim Montbau	V31	Mar Bella Trinitat Vella	Alfons X	Àrea d'intercanvi	Alfons X	Àrea d'intercanvi	*	Doble destinació
H10	Plaça de Sants Olímpic de Badalona	V3	Zona Franca Can Caralleu	V13	Pla de Palau Av. Tibidabo o Pl. Kennedy*	V23	Nova Icaria Can Marçot	V33	Fòrum Campus Besòs Santa Coloma						

Imagens: Novo Mapa de Ônibus
Fonte: <https://www.tmb.cat/documents/20182/96078/Pl%C3%A0nol+nova+xarxa+de+bus/9715af9d-5386-45b1-8e32-cadb52de2c6e?t=1602073415000> . Acessado em: 25 nov. 2022

- ✓ DISTRITO FEDERAL, Lei Complementar nº 804, de 15 de outubro de 2012 que atualiza a Lei complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT.
- ✓ DISTRITO FEDERAL, Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU.
- ✓ DISTRITO FEDERAL, Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022, altera a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que dispõe sobre a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS.

Acessados em Setembro/2022

- ✓ <https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/geoportal/#> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ https://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Cerd%C3%A1 . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://pt.wikipedia.org/wiki/Barcelona> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://www.scielo.br/j/urbe/a/HXSJ3XNHgR6W8v67RRgz4Nx/#> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://www.scielo.br/j/urbe/a/PRJBgFvjBhxx7fSzT5zrqnd/?lang=pt#> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://www.inbec.com.br/blog/barcelona-conheca-plano-cerda-tecnologia-subterranea-coleta-lixo> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://portal.connectedsmartcities.com.br/2021/12/15/barcelona/> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/bus> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://link.springer.com/article/10.1186/s42162-020-00108-6> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://datasmart.ash.harvard.edu/news/article/how-smart-city-barcelona-brought-the-internet-of-things-to-life-789> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/barcelona-smart-city-strategy/> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/the-poblenou-superblock/> . Acessado em: 25 nov. 2022
- ✓ <https://suitelife.com/barcelona-real-estate/pedestrian-friendly-superblocks-of-barcelona/> . Acessado em: 25 nov. 2022



TRANSFORMAÇÃO URBANA NA ESCALA MICRO, MESO E MACRO

MESTRADO ACADÊMICO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Disciplina: Planejamento, transformação urbana e requalificação arquitetônica

2022



Metropol parasol - sevilha 2011

Aluno(a) Victor Araujo Gomes
Professor: Gustavo Cantuária



Fonte: <http://curiosasevilla.blogspot.com/2018/11/plaza-de-la-encarnacion.html> . Acessado em: 25 nov. 2022

Praça da encarnação - 1810

Aluno(a) Victor Araujo Gomes
Professor: Gustavo Cantuária

CEUB

67



Mercado da encarnação - 1832



Fonte: <http://curiosasevilla.blogspot.com/2018/11/plaza-de-la-encarnacion.html> . Acessado em: 25 nov. 2022



Fonte: <https://mercadodelaencarnacion.es/historia-del-mercado/> . Acessado em: 25 nov. 2022

mercado da encarnação - 1832

Aluno(a) Victor Araujo Gomes
Professor: Gustavo Cantuária

CEUB

70

Mercado da encarnação - 1832

O Mercado da Praça é o primeiro mercado de alimentos da cidade de Sevilha que se conhece. Foi construído sobre um antigo convento medieval agostiniano chamado "Convento de la Encarnación", dando o nome à praça onde nos encontramos hoje.

Projetado pelo maior arquiteto de Sevilha, Melchor Cano, o mercado tinha mais de 400 barracas de produtos frescos. Devido ao seu tamanho e localização, ele abastecia toda a cidade.

Fonte: <https://mercadodelaencarnacion.es/historia-del-mercado/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Demolição do mercado - 1973

Fonte: <https://mercadodelaencarnacion.es/historia-del-mercado/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Crescimento da cidade

Sevilha crescia e se transformava, para se adaptar às novas demandas e ao fluxo de tráfego.

Em 1973, devido a problemas estruturais nas barracas de vegetais e peixes do Mercado, e o surgimento dos primeiros supermercados, o Mercado foi demolido.



Concurso - 2004

Em 2004 a Câmara Municipal de Sevilha anunciou um concurso internacional de ideias para reconstruir a Praça.

O objetivo desta iniciativa era devolver à ao local a vida e o esplendor de anos atrás e, claro, acabar com a situação precária dos comerciantes do Mercado.

<https://setasdesevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Concurso - 2004

Entre 65 propostas, o júri internacional escolheu o projeto inovador Metropol Parasol, projetado pelo arquiteto alemão Jürgen Mayer. Sua proposta irradiava Sevilha em cada traço



Concurso - 2004

O projeto foi inspirado no Ficus centenário da Praça de São Pedro, árvore parecida a uma Gameleira e nas abóbadas da Catedral de Santa María, em Sevilha.

Além disso, muito além de ser um edifício para voltar a abrigar o Mercado, o espaço foi pensado para que o coração de Sevilha voltasse a bater ao som da alegria de seu povo e de seus visitantes. E como cereja do bolo, a estrutura trazia a tão esperada sombra nos verões de Sevilha.



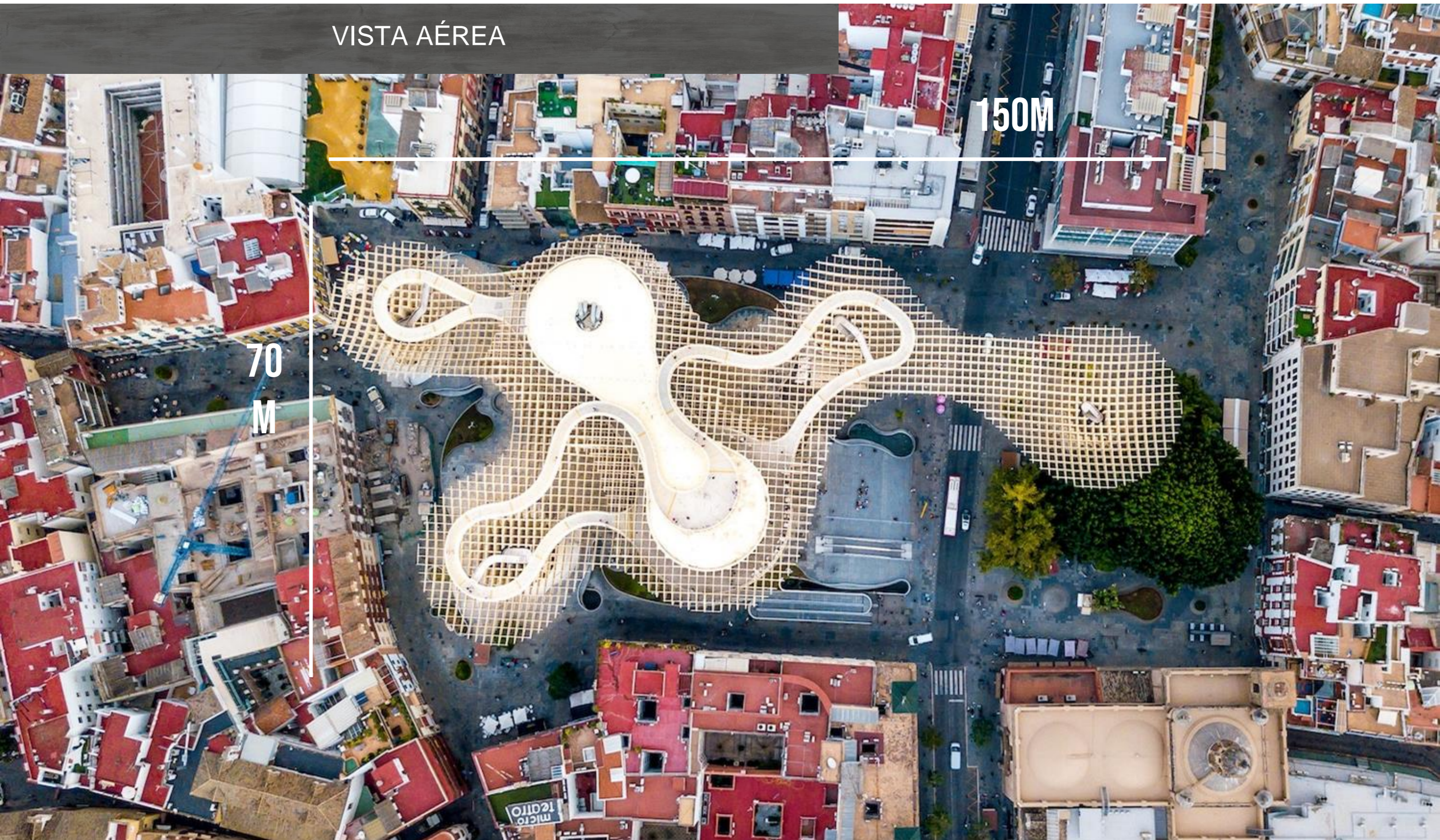
<https://setasdesevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022

VISTA AÉREA

<https://setasdeevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



VISTA AÉREA



150M

70
M

“Setas de Sevilha”

Projeto: 2004

Autor: Jürgen Mayer

Obra: 2004 - 2011

Custo: 90 milhões de euros

A estrutura de madeira tem 150 metros de comprimento por 70 de largura e quase 30 de altura. Ela contém 3.500 peças, unidas por cerca de 3.000 nós e 16 milhões de parafusos. O nome do local se deve à semelhança de sua forma com a de um cogumelo. Em espanhol, a palavra setas significa cogumelos.

<https://setasdesevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



CORTE

<https://setasdesevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



PRAÇA

ANTIQUÁRIO

MERCADO



Imagens

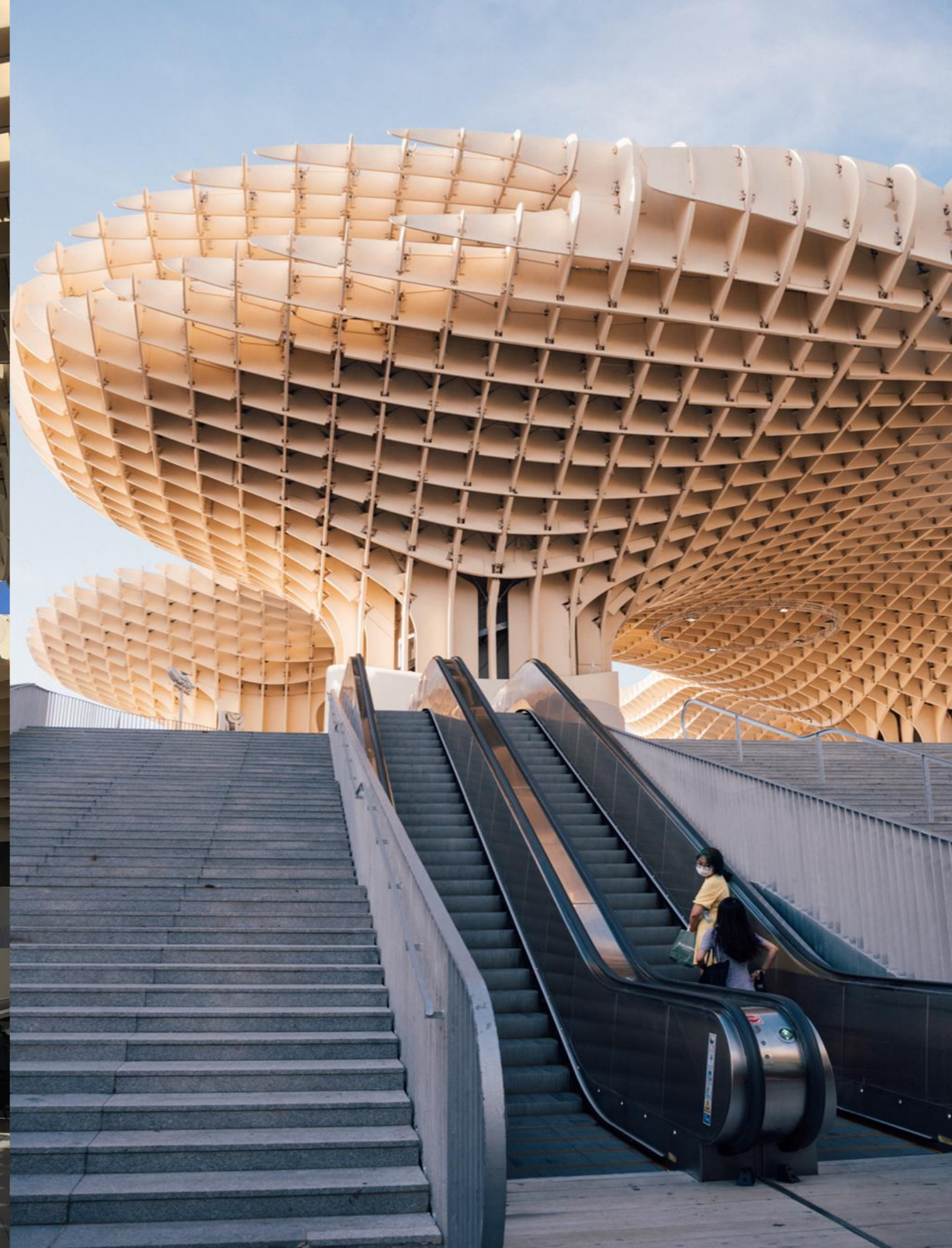


alamy

Image ID: 2BATE6T
www.alamy.com



Galeria



<https://setasde Sevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022

Imagens



<https://setasdesevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Imagens

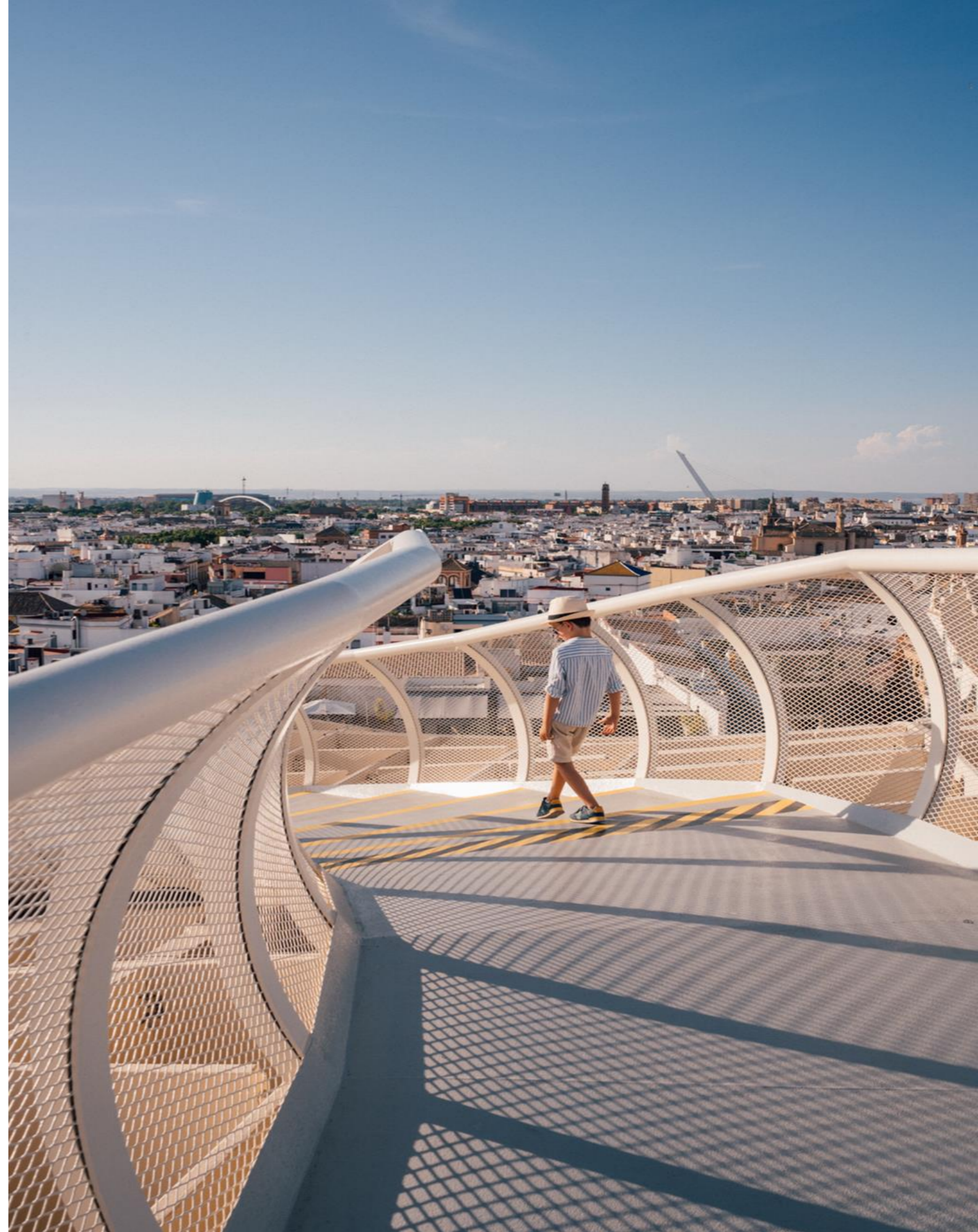


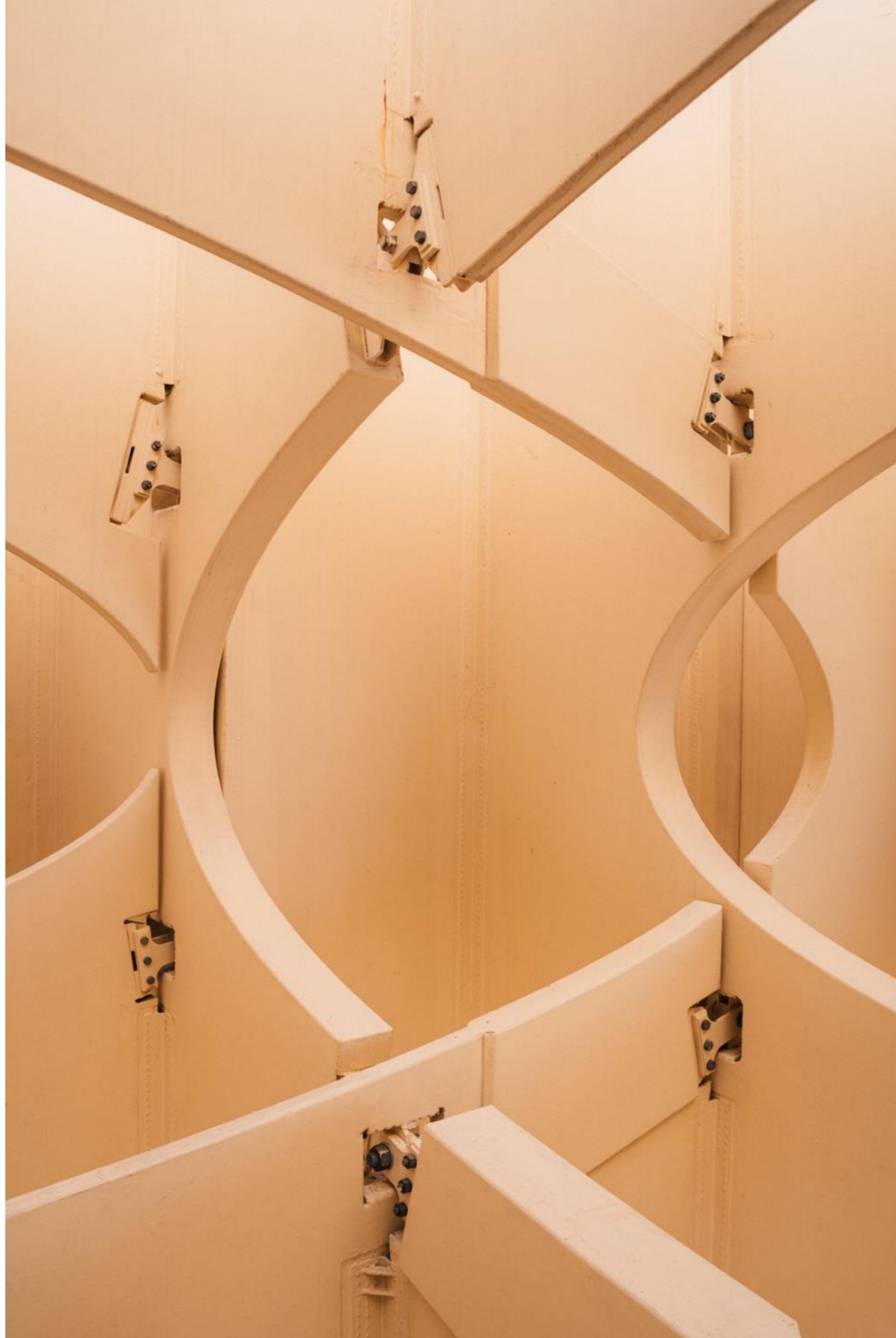
<https://setasde Sevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



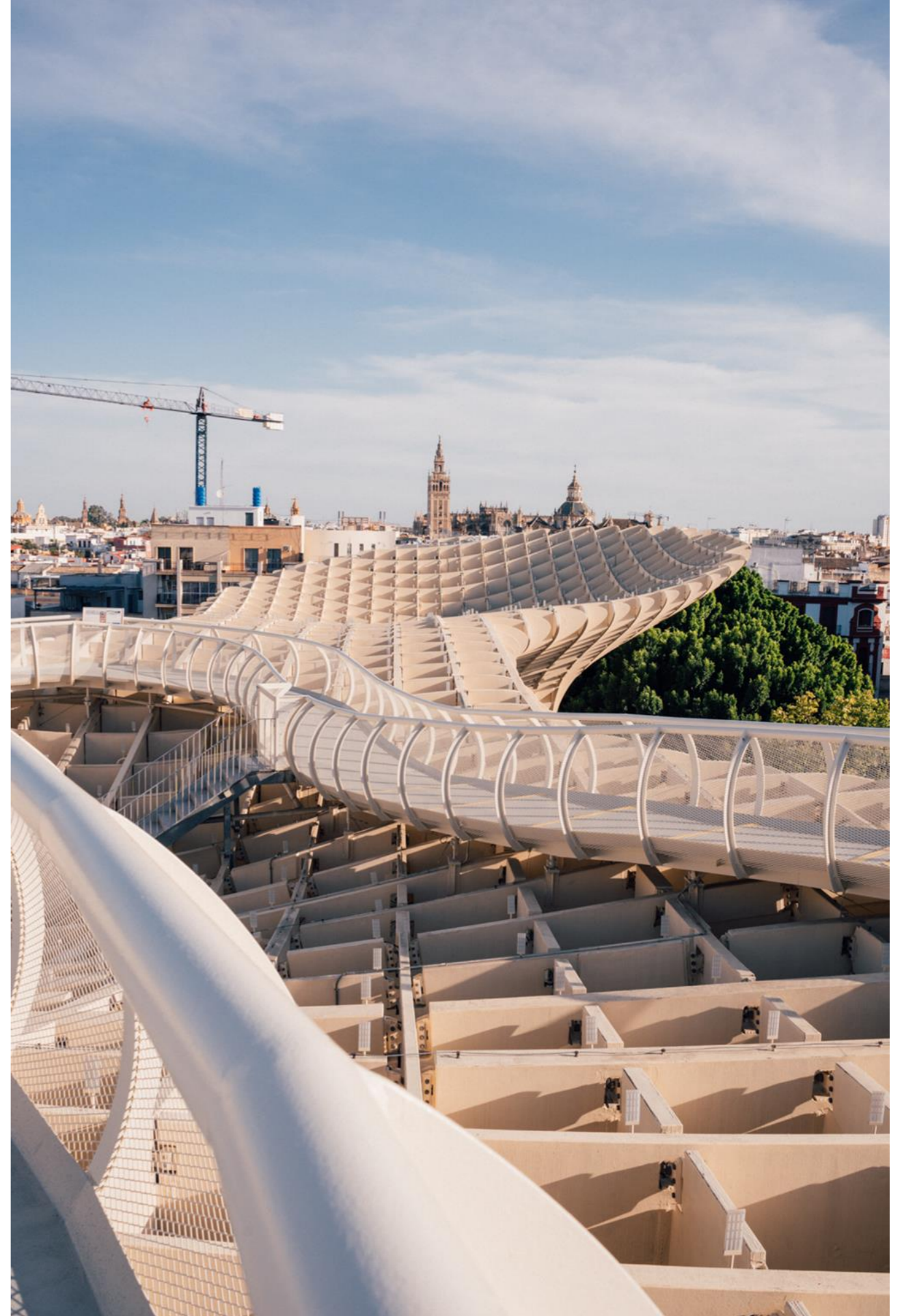


Imagens





<https://setasde Sevilla.com/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Escala: Bairro

Arquitetura: Estúdio James

Corner Field Operations e

Diller Scofidio + Renfro

Ano: 2002 à 2009

Área: 3,75 km



High line park - Nova iorque

High Line é uma ferrovia elevada construída em 1934 que corta 22 quarteirões ao longo do oeste de Manhattan. Originalmente projetada para transportar trens de mercadorias, está fora de funcionamento desde 1980. Em 2002, um grupo de empresários que reconheceu seu potencial tomou iniciativas para sua revitalização e transformação em parque urbano. Foi criado então o Friends of the High Line, uma organização sem fins lucrativos que mantém, em parceria com o poder público, o funcionamento do parque.

https://www.thehighline.org/photos/historical/high-line-in-use-as-a-railway/?gallery=5145&media_item=2772 .
Acessado em: 25 nov. 2022



High line park - 1950



https://www.thehighline.org/photos/historical/high-line-in-use-as-a-railway/?gallery=5145&media_item=2774



Olhando para o norte em direção aos Laboratórios Bell, um dos vários edifícios que permitiam a passagem direta de trens. Este trecho do High Line abaixo da Gansevoort St. foi demolido, mas você ainda pode ver um pequeno pedaço da ferrovia nesta estrutura hoje, que agora é o edifício residencial da Westbeth Artists.

O Terminal de St. John atuou como o extremo sul da ferrovia elevada quando o High Line foi construído.



<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022

O edifício da Merchant Refrigerating Company era uma estrutura anterior ao High Line, mas foi adaptado para acomodar trens.



Olhando para o sul
ao longo da High Line por
volta da 15th St. e 10th Ave.



Outra vista olhando para o sul em direção ao antigo
Terminal de St. John ao longo de um trecho do High Line
que já foi demolido.

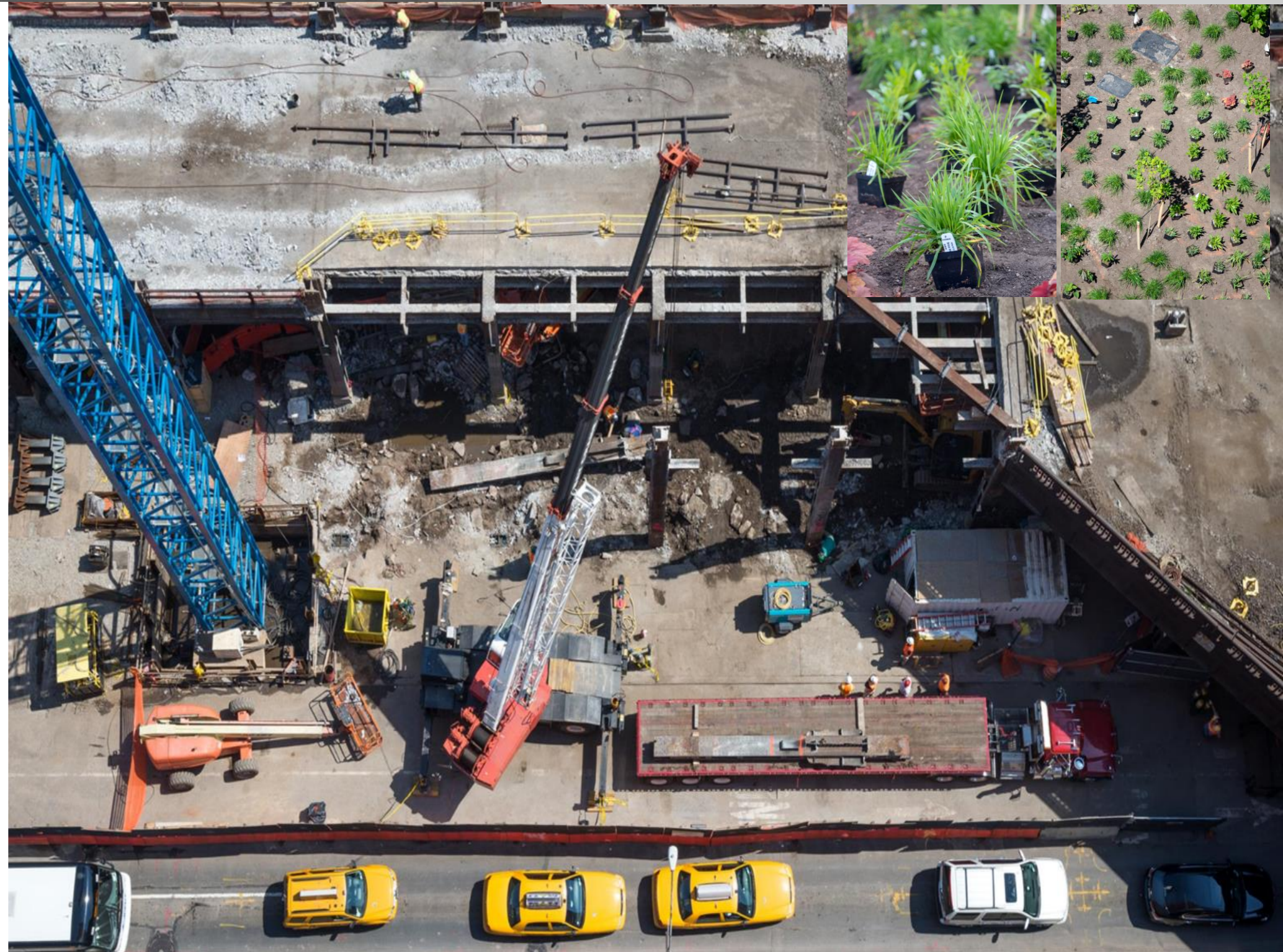
ÁREA EM DESUSO 2001

<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022



Construção - 2002 - 2009

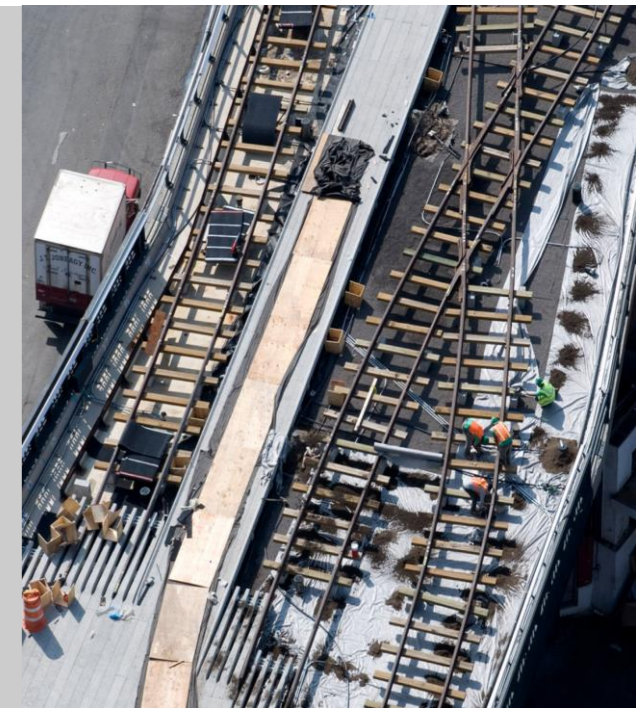
<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022





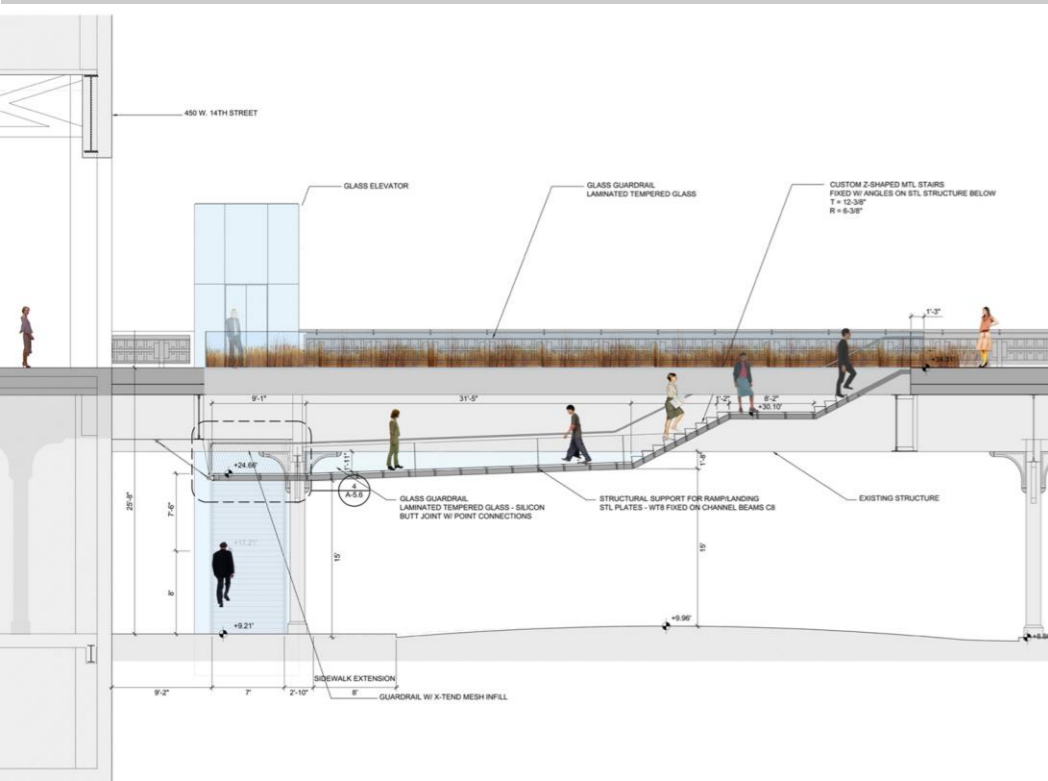
Vista da instalação dos trilhos originais do High Line na nova paisagem e sistema de vias. Abaixo dos trilhos são visíveis as camadas de base do sistema de cobertura viva High Line que compõem a subestrutura de plantio.

<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022

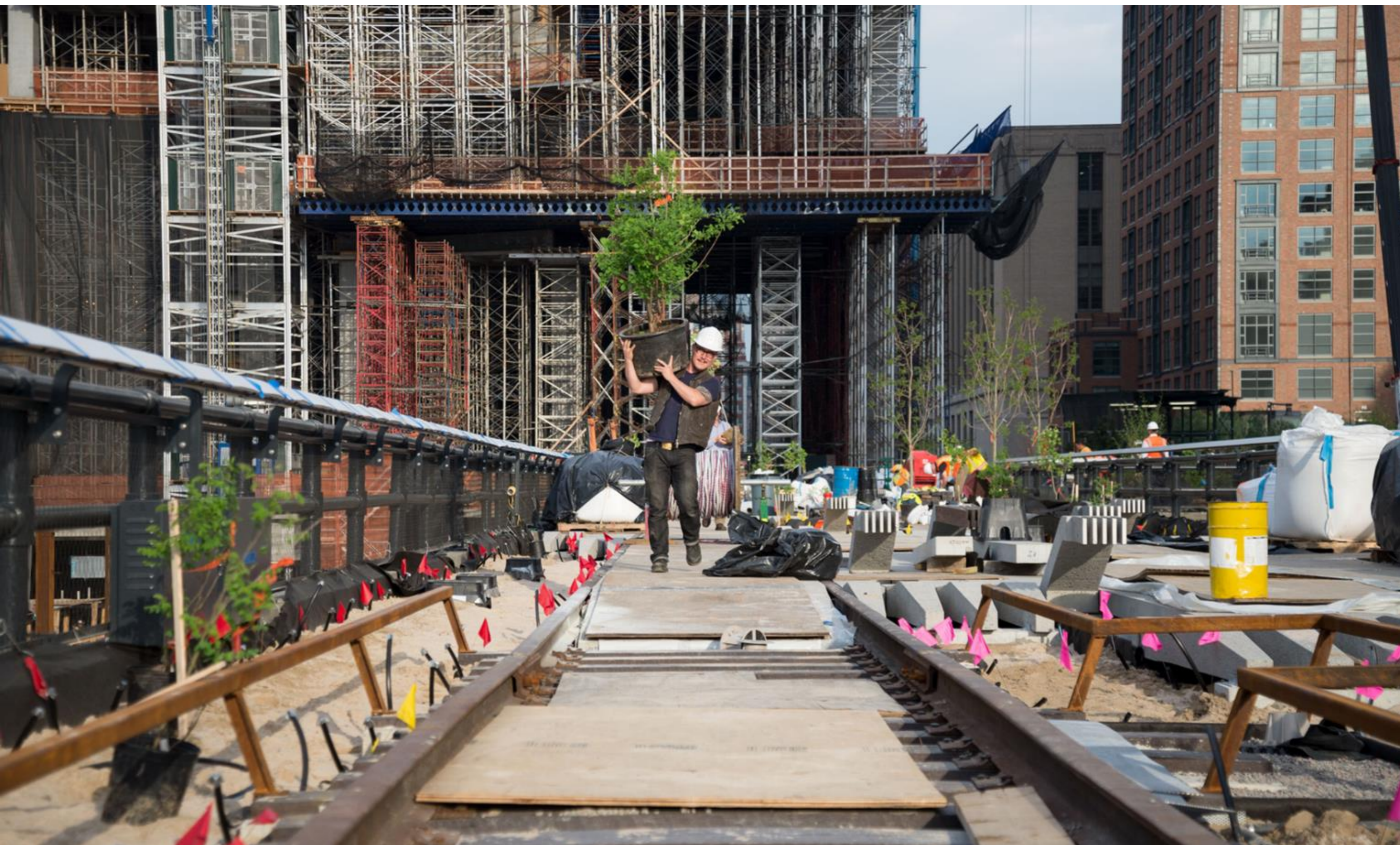


Construção

metropol parasol



https://media.activitiesbank.com/33231/ENG/XL/33231_3.jpg. Acessado em: 25 nov. 2022





Trabalhadores paisagistas em um canteiro acima da West 13th Street instalando plantas perenes e gramíneas como parte da construção da Seção 1, inaugurada em junho de 2009.





High line

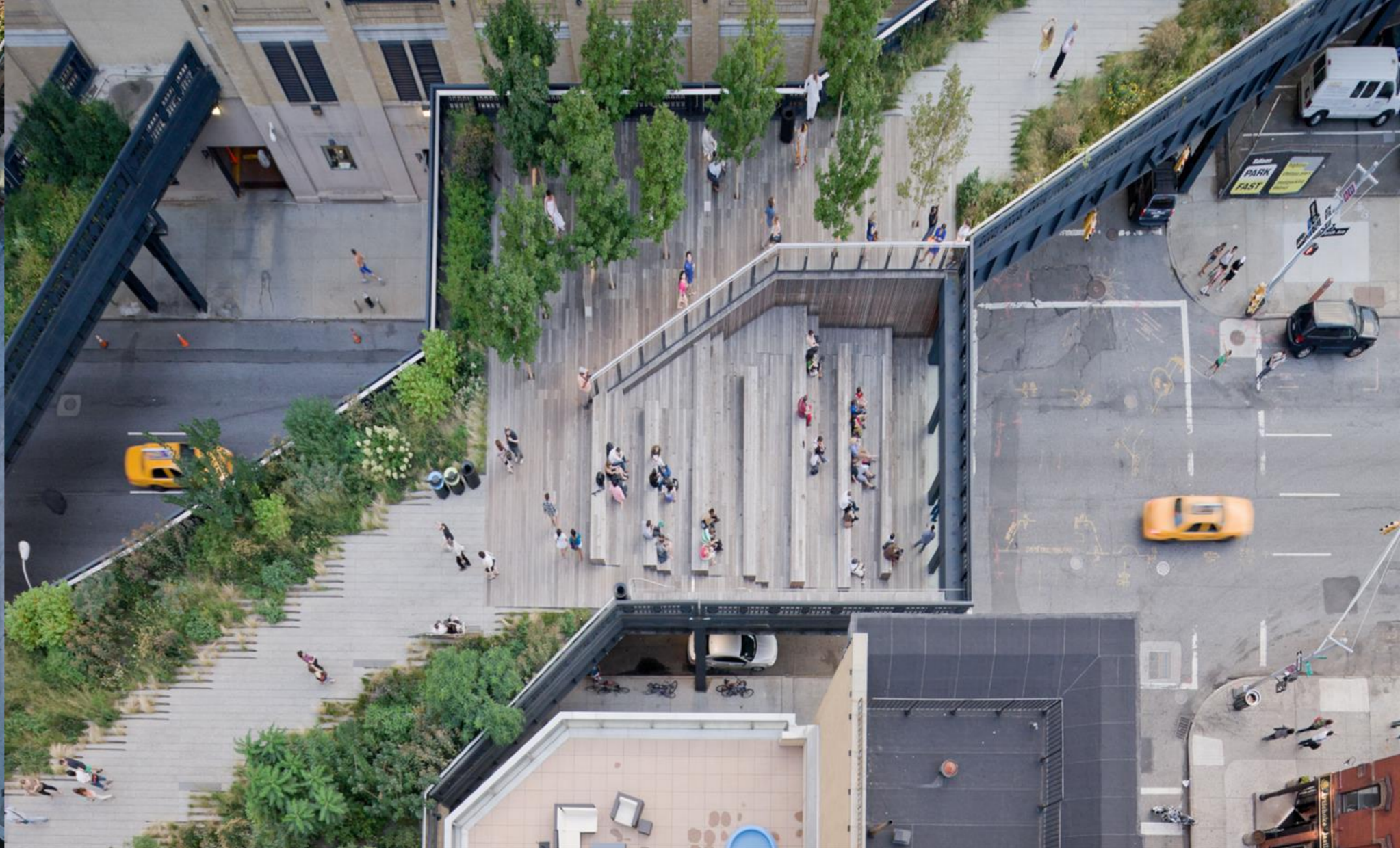


<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022



High line

<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022





<https://www.thehighline.org/photos-videos/> . Acessado em: 25 nov. 2022







Nome: Life Insurance corporation
Housing

Ano de conclusão: 1973

Local: Ahmedabad , India

Área: 40.000 m²

Projeto: Vastushilpa (Balkrishna Doshi)

Escala: Cidade

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi>.
Acessado em: 25 nov. 2022



A questão da propriedade é fundamental para o arquiteto indiano, que acredita que 'construir casas é criar um sentimento de pertencimento, de envolvimento participativo e de expressão de aspirações, relacionamentos e desejos'. Suas idéias sobre habitação evoluíram gradualmente antes de culminar em Aranya, 6 km fora do que costumava ser o centro de Indore e agora é uma parte indivisível de sua confusão urbana.

<https://revistaprojeto.com.br/noticias/balkrishna-doshi-e-condecorado-pela-riba-royal-gold-medal-2022/> . Acessado em: 25 nov. 2022

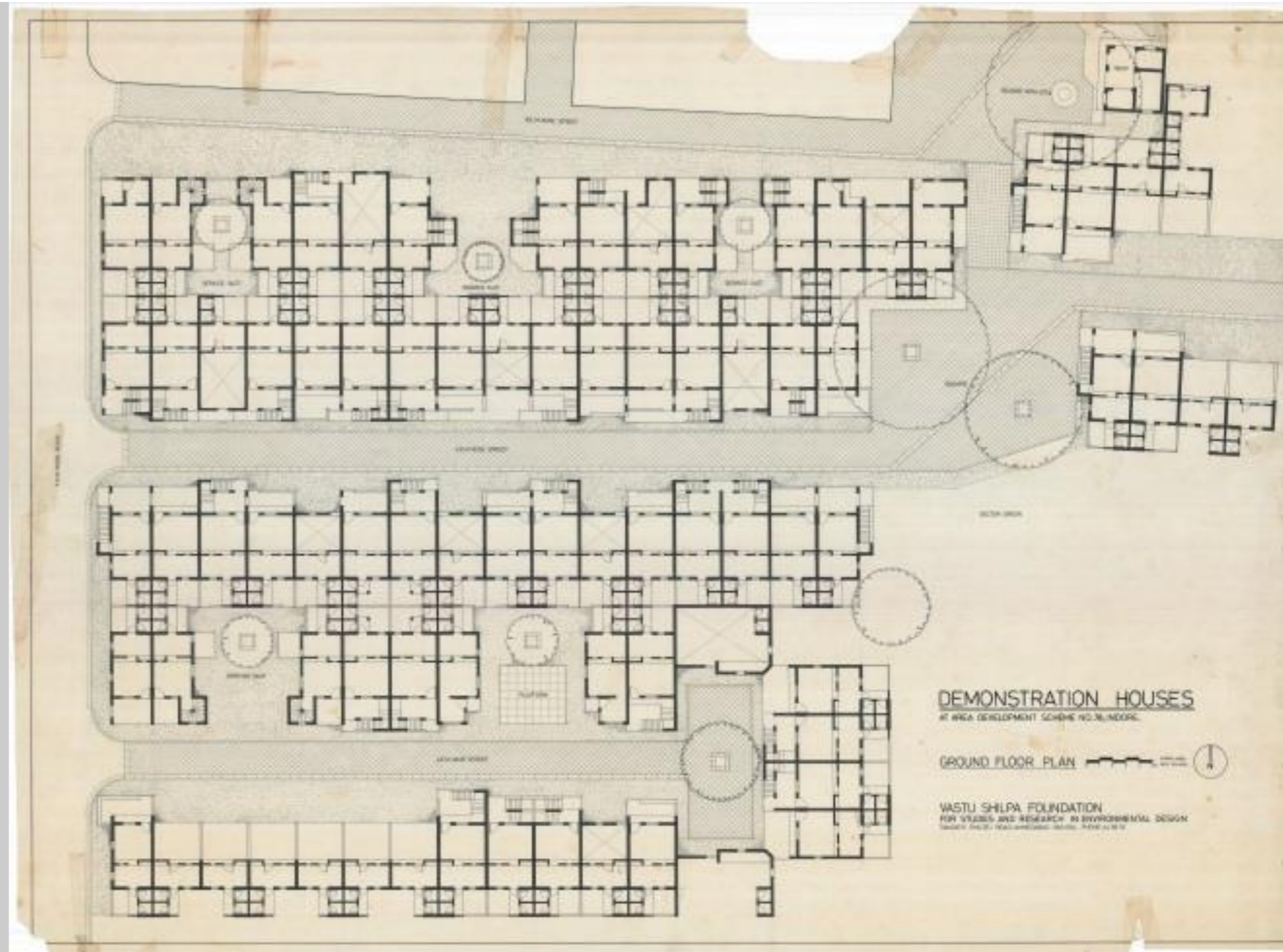


Encomendado em 1983 pela Autoridade de Desenvolvimento de Indore em resposta a uma escassez aguda de moradias e co-financiado pelo Banco Mundial e pela Corporação de Desenvolvimento Urbano e Habitação da Índia (HUDCO), a habitação de baixo custo foi projetada para as faixas economicamente mais fracas da cidade (EWS), bem como moradores de favelas e ruas, fornecendo uma estrutura e acesso a terras servidas, em vez de uma casa pronta.

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022

Ao longo do tempo, de acordo com as necessidades, "Os laços entre atividades sociais e estruturas físicas se traduzem em elementos específicos: patamares compartilhados, pequenas varandas, terraços abertos e o pedestal com seus degraus e saliências adicionais"

Após as abóbadas de tijolos e os pátios privados do alojamento de funcionários de baixo custo e da casa de hóspedes para a Associação de Pesquisa da Indústria Têxtil de Ahmedabad (1957), as comissões de Doshi para esquemas de habitação industrial subsidiada cresceram rapidamente em escala.



<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> .
Acessado em: 25 nov. 2022

Após as abóbadas de tijolos e os pátios privados do alojamento de funcionários de baixo custo e da casa de hóspedes para a Associação de Pesquisa da Indústria Têxtil de Ahmedabad (1957), as comissões de Doshi para esquemas de habitação industrial subsidiada cresceram rapidamente em escala.



LIC - 1978/81



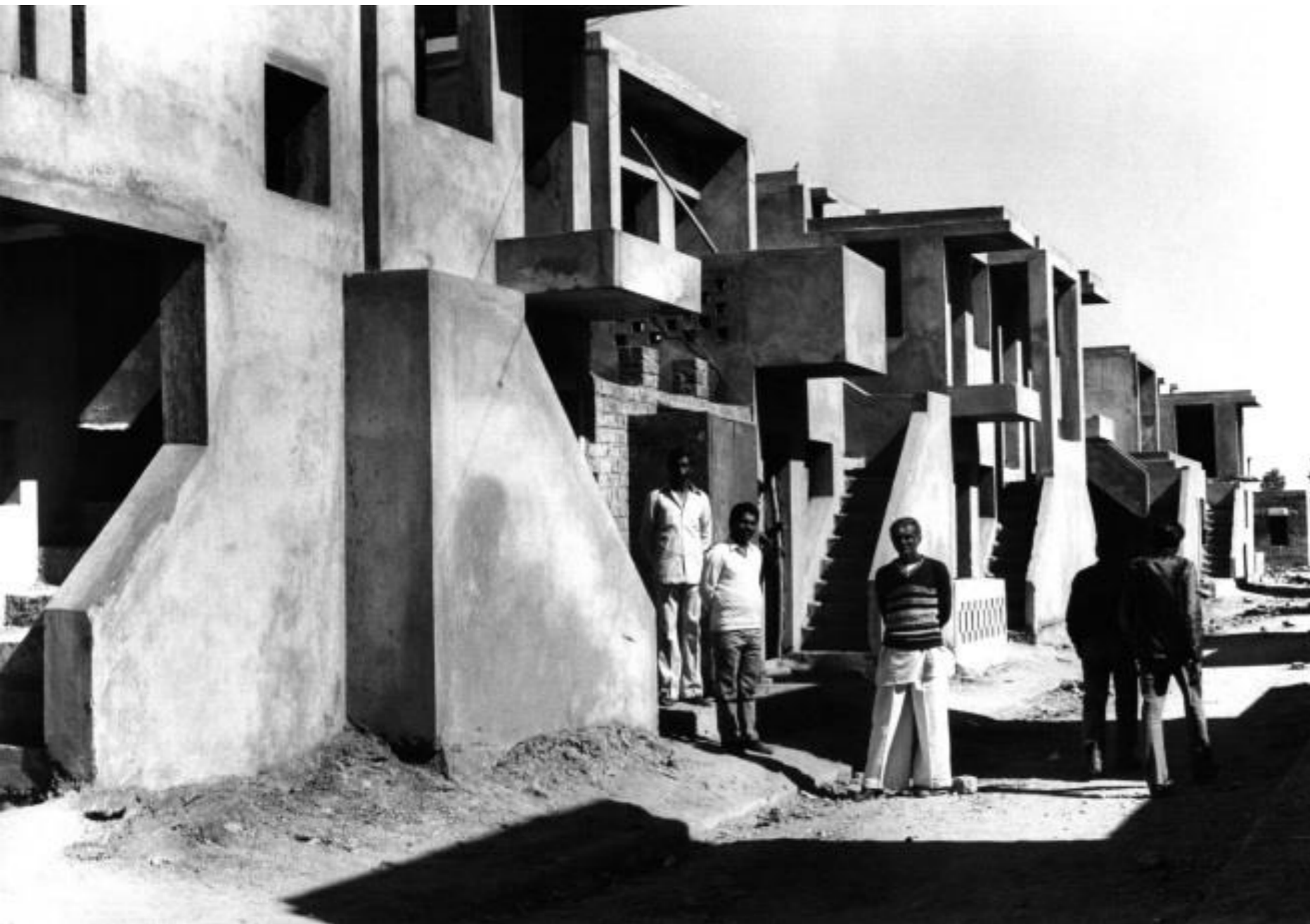
Nos anos pós-independência e pré-liberalização, a habitação fazia parte do processo de construção da nação e, embora nenhuma política nacional fosse administrada pelo governo central, várias instituições tiveram uma chance, incumbidas da tarefa de construir conhecimentos e fornecer habitação: os Conselhos Estaduais de Habitação foram criados na década de 1960, seguidos pelo HUDCO em 1970.

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022



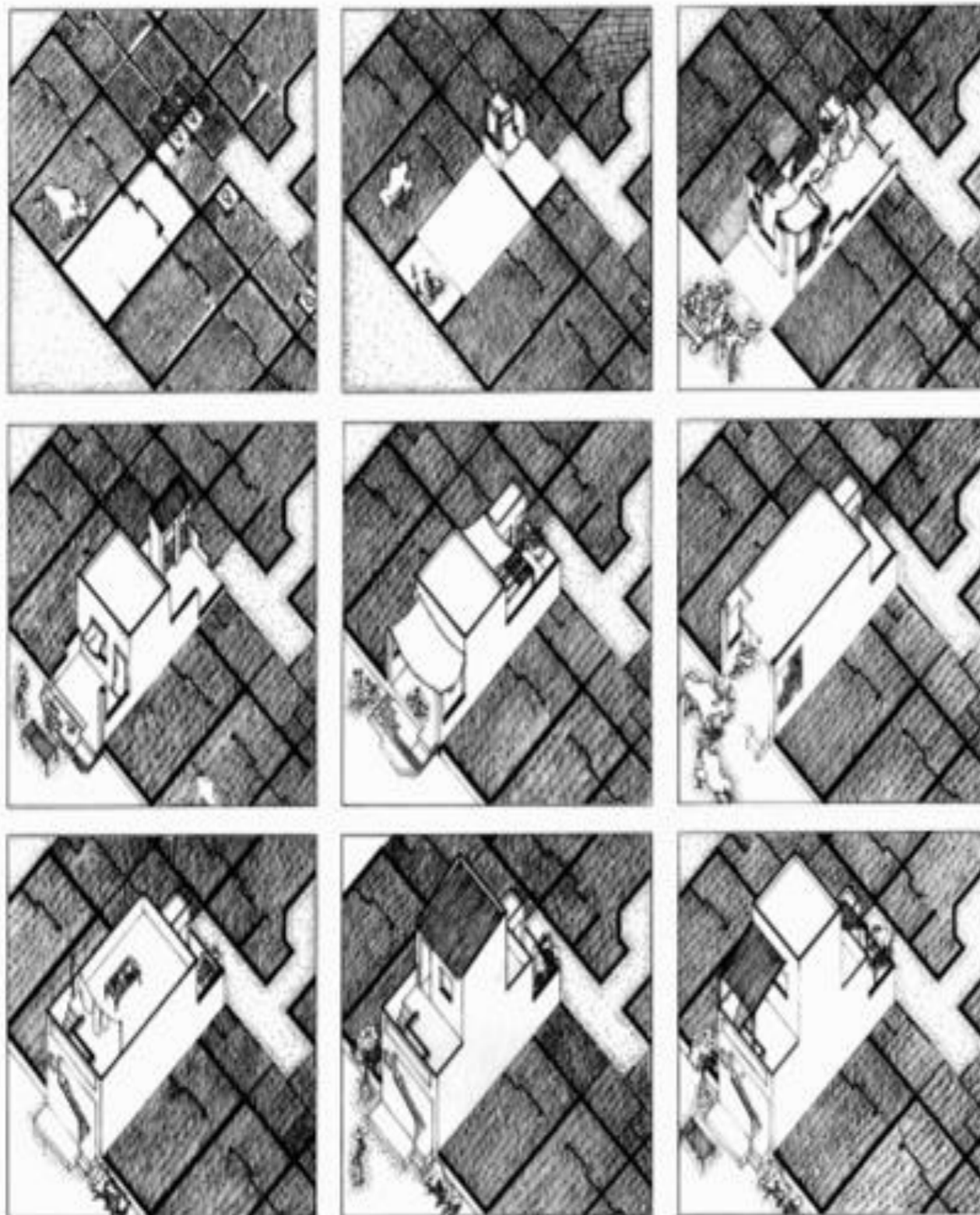
Solicitado a projetar municípios completos para novas indústrias nos arredores das cidades, Doshi resistiu à proliferação imprudente de blocos de vários andares repetitivos e isolados em grandes extensões de terra. Para Gujarat State Fertilizers and Chemicals outside Baroda (1969), ele introduziu uma torre de água como ponto focal e a convergência de estradas diagonais em um espaço verde central, com as casas do município estendendo-se a terraços e becos sombreados.

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022



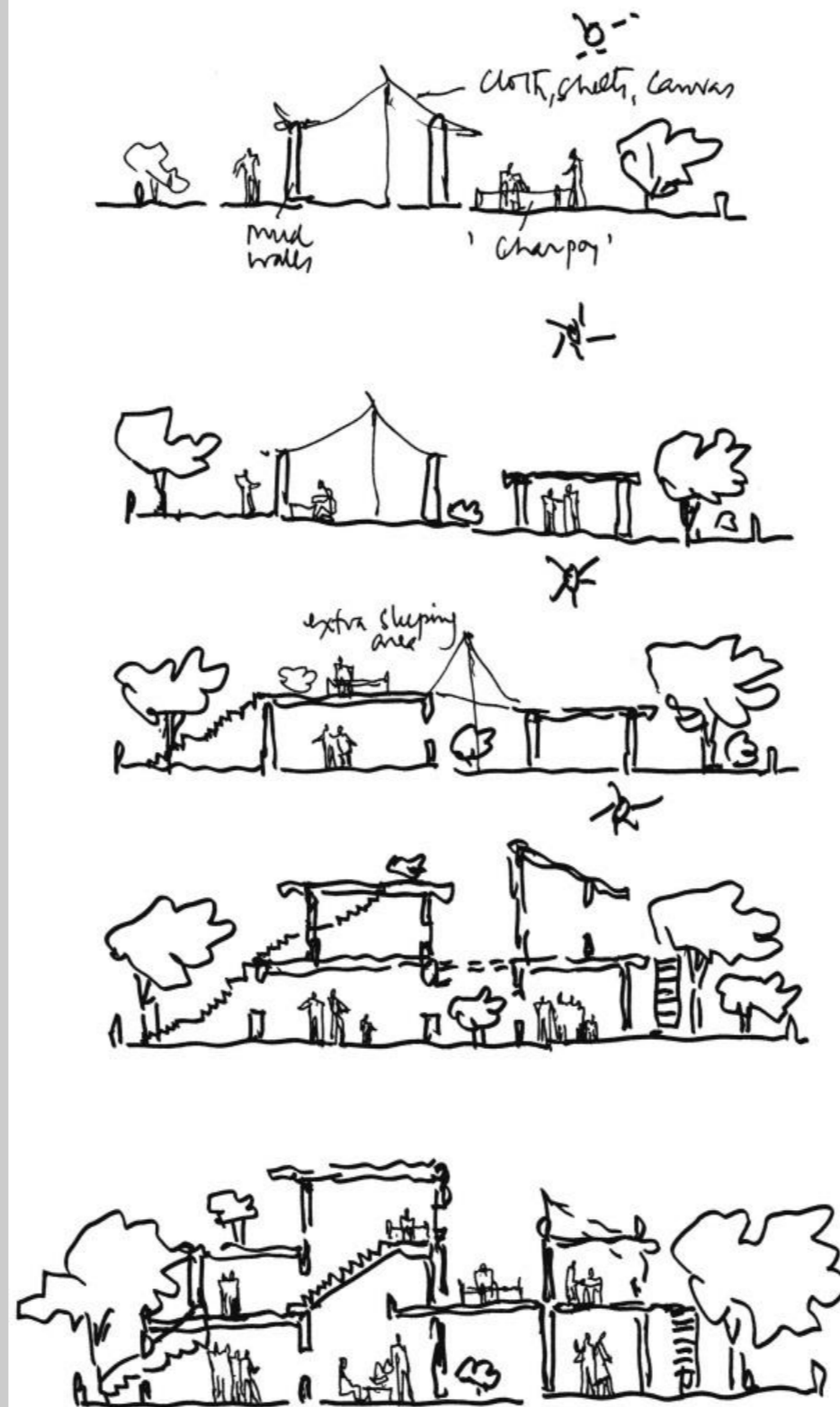
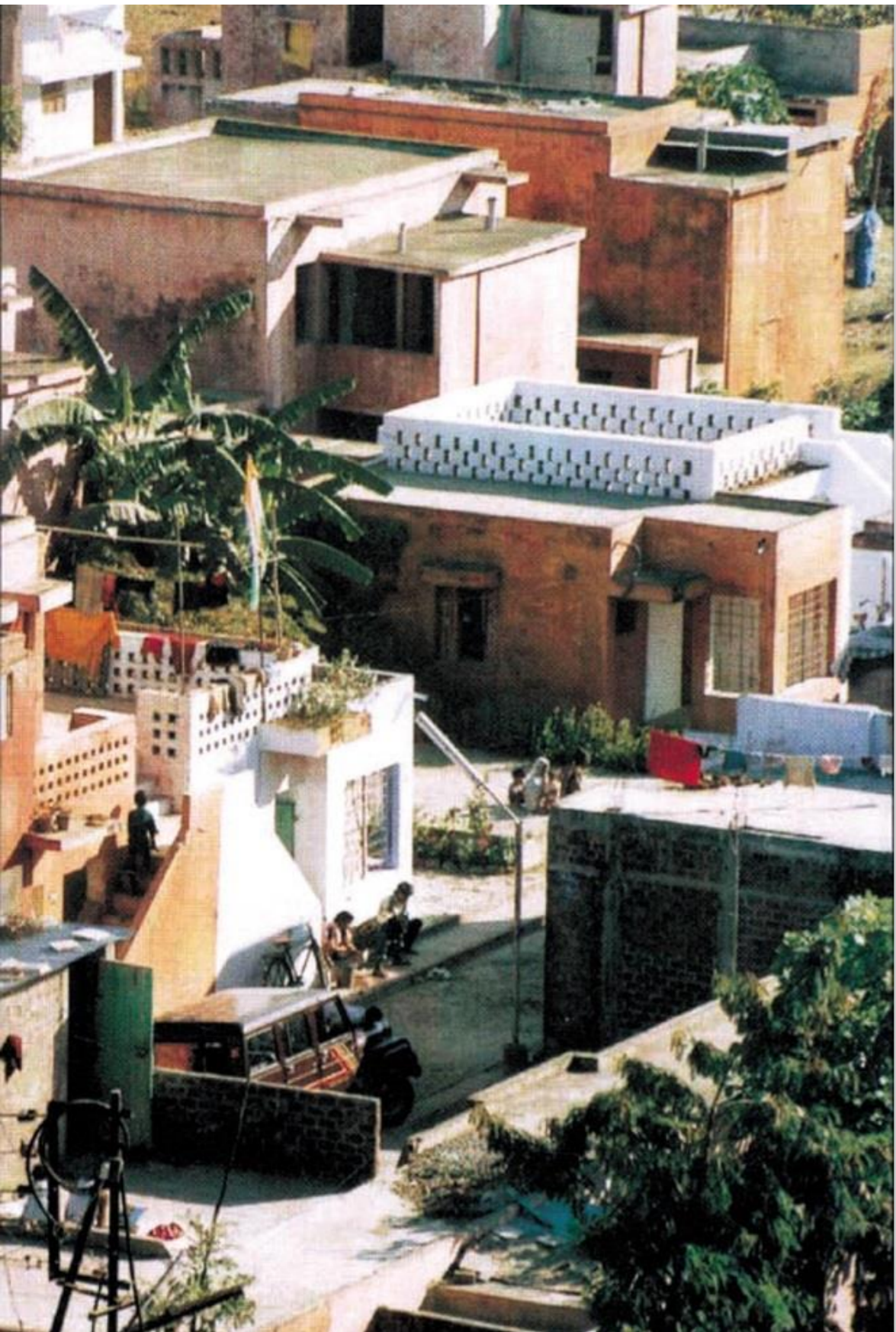
Para a Electronics Corporation of India em Hyderabad (1972), ele propôs instalar centros de treinamento e instalações de produção ao longo de uma coluna central de pedestres conectada à estrada principal. De volta a Ahmedabad para a Life Insurance Corporation of India (1973), foi dada mais atenção à mistura de grupos de renda e à evolução das casas ao longo do tempo: semelhante a uma ponte levadiça permanentemente desdobrada, um lance reto de escadas se eleva no centro de cada aglomerado de moradias,

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022



dispostos como zigurates em miniatura, com as unidades maiores do térreo fornecendo terraços para as unidades menores e recuadas acima, que por sua vez fornecem terraços para os dois apartamentos menores no topo.

A ideia conspícua de Doshi de colocar o 'pobre em cima do rico' surpreendeu muitos, mas ele provou que os céticos estavam errados – como Aranya, este projeto é sobre empoderar os moradores, criar interdependências e mudar percepções.



dispostos como zigurates em miniatura, com as unidades maiores do térreo fornecendo terraços para as unidades menores e recuadas acima, que por sua vez fornecem terraços para os dois apartamentos menores no topo.

A ideia conspícua de Doshi de colocar o 'pobre em cima do rico' surpreendeu muitos, mas ele provou que os cétricos estavam errados – como Aranya, este projeto é sobre empoderar os moradores, criar interdependências e mudar percepções.



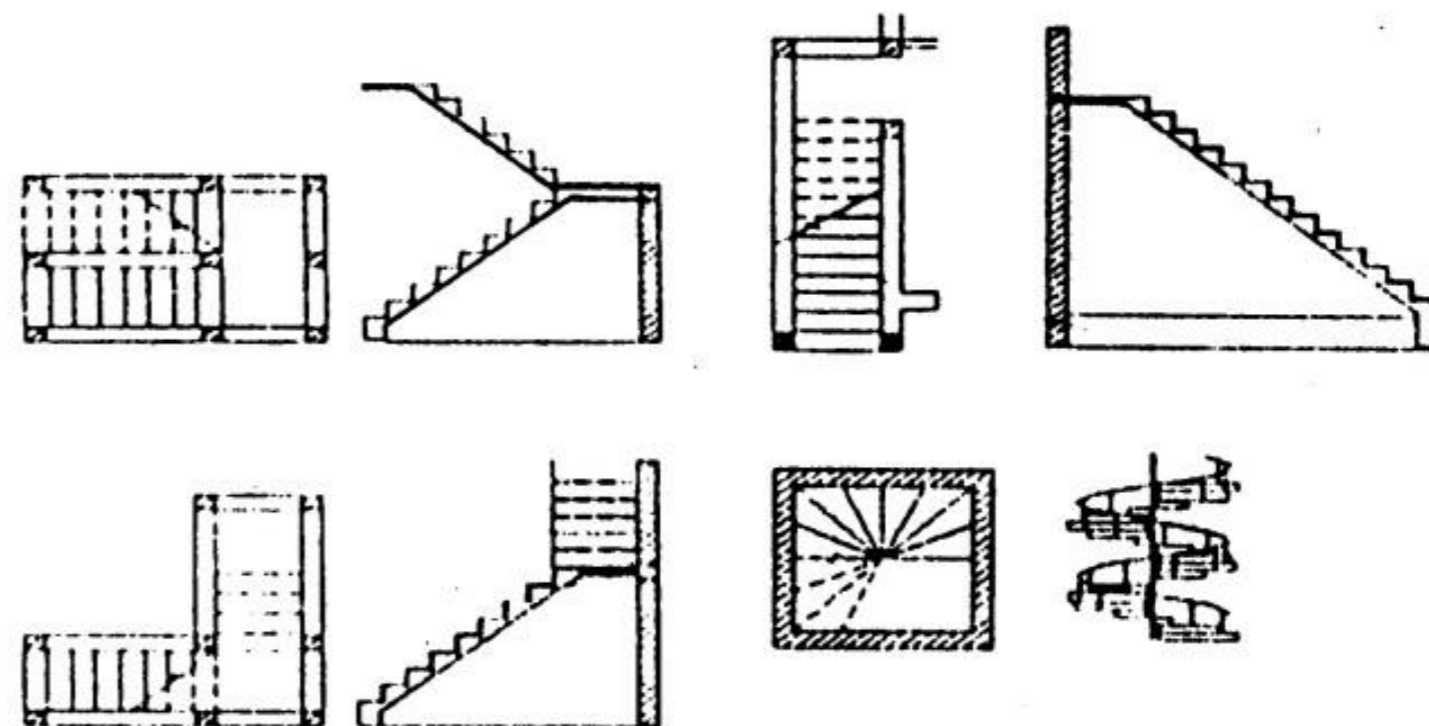
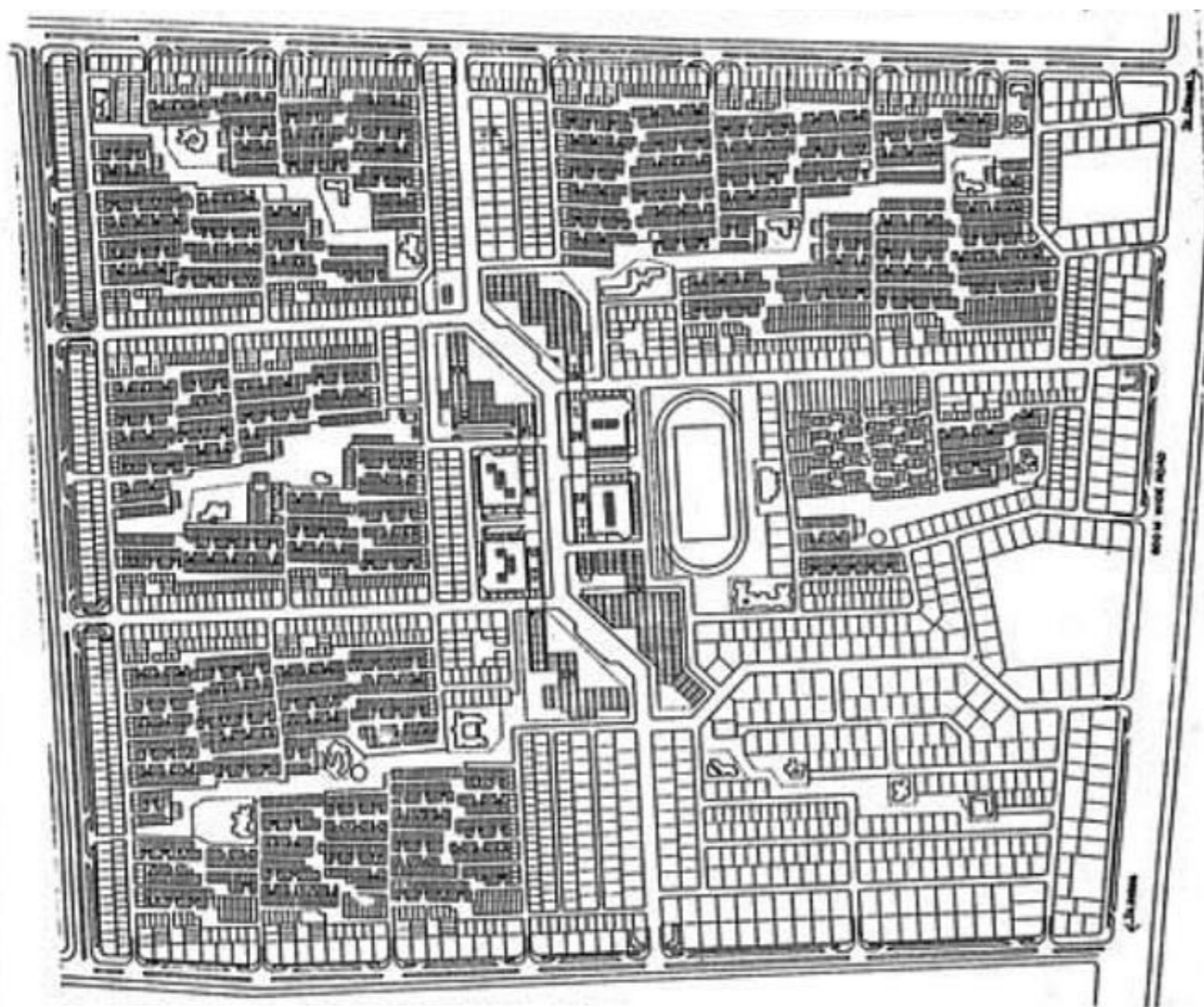
“Mesmo que seja feito de tijolos, a habitação não pode ser pensada como permanente”, argumenta Doshi, e o mais importante é pensar no projeto ao longo do tempo. A habitação não é inerte.



<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022

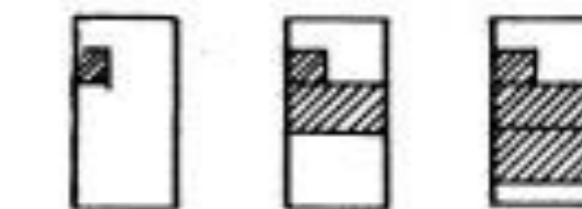
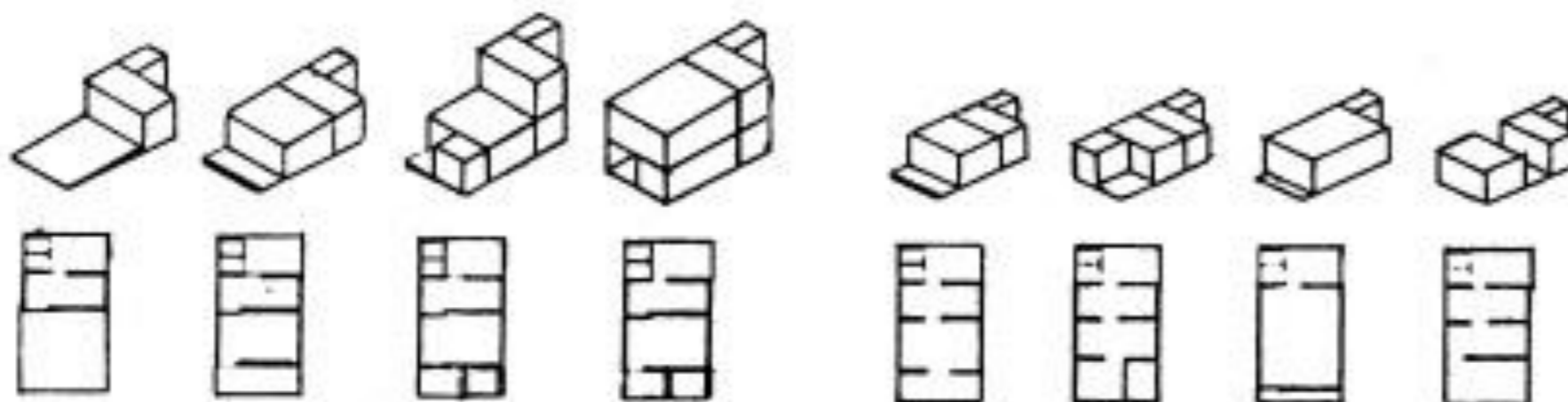






Fonte: Fundação Vastushilpa

Os seis setores do masterplan original estão borrados, mas a hierarquia dos espaços abertos ainda pode ser sentida, as vias mais estreitas movimentadas com a vida comunitária.



Growing house with partition flexibility

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<https://www.thehighline.org/> . Acessado em: 25 nov. 2022

https://www.archdaily.com.br/br/01-27417/metropol-parasol-jurgen-mayer-h-architects/27417_27419 . Acessado em: 25 nov. 2022

<https://www.thehighline.org/photos/design/> . Acessado em: 25 nov. 2022

https://www.thehighline.org/photos/historical/high-line-in-disuse/?pages_loaded=2 . Acessado em: 25 nov. 2022

<https://www.architectural-review.com/buildings/revisit-aranya-low-cost-housing-indore-balkrishna-doshi> . Acessado em: 25 nov. 2022