



Requalificação De Bairros Suburbanos: Um Caso Em Portugal

Virtudes, Ana (1); Nadai, Yasmin (2); Garbini, Luana (3); Silveira, Caroline (4); Goulart, Luan (5)

(1) Universidade da Beira Interior, virtudes@ubi.pt

(2) Universidade Federal do Paraná, y.denadai@gmail.com

(3) Universidade Mackenzie, luanahenrique96@outlook.com

(4) Universidade Franciscana, carolinesilveira0110@gmail.com

(5) Universidade Franciscana, carolinesilveira0110@gmail.com

Palavras-chave: (3)

*Requalificação Urbana,
Baixa Densidade, Bairro
Residencial.*

Resumo:

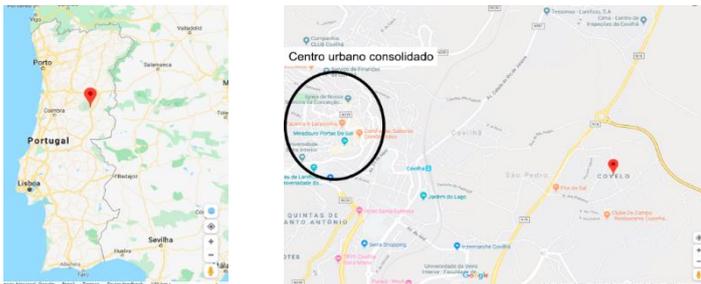
O presente artigo tem como objetivo descrever e ilustrar o projeto de requalificação urbanística para o bairro suburbano do Covelo, localizado na cidade de Covilhã, no distrito de Castelo Branco no interior de Portugal. Foi realizado para a matéria de Planejamento Urbano da Universidade da Beira Interior durante o programa de mobilidade com as universidades brasileiras: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Universidade Federal do Paraná e Universidade Franciscana. Trata-se de um bairro residencial de baixa densidade baseado na tipologia habitacional unifamiliar. A metodologia aplicada no estudo consistiu, numa 1.ª fase, em uma pesquisa analítica da área, sustentada por visitas de campo, mapas mentais e documentos municipais que regulam os processos de edificação, urbanização e requalificação urbana. A 2.ª fase incluiu a elaboração de mapas visuais que permitem a construção de um quadro de condicionantes, fraquezas e potencialidades do bairro, considerando as características e os elementos morfológicos que o constitui. Na 3.ª fase, é elaborado um diagnóstico urbanístico que aponta problemas como falta de conexão e continuidade entre o bairro suburbano e a malha urbana da cidade, presença massiva de vazios urbanos, área pública de baixa qualidade, estrutura viária subdimensionada e pouca atratividade comercial. Na 4.ª fase, é traçada uma linha de intervenção que visa criar espaços democráticos de encontro e lazer, apoiados nos conceitos de permeabilidade, acessibilidade, legibilidade, variedade, flexibilidade, identidade e propriedade pela comunidade local, residentes e visitantes. O projeto almeja a despolarização dos conceitos de público e privado, e a criação de um ambiente onde todos podem experimentar o individual e o coletivo dentro do mesmo bairro. Acredita-se que o resultado é uma proposta atrativa para a região e que, através do projeto de desenho urbano, convida os cidadãos a se apropriarem da nova área pública ao mesmo tempo que cria sentimento de responsabilidade coletiva por sua manutenção.

1. Introdução

O presente artigo é o resultado do trabalho realizado em Planejamento

Urbano no curso de Arquitetura da Universidade da Beira Interior em Portugal, no ano letivo 2018/2019. O objetivo da equipe era analisar, documentar e propor um projeto de escala urbana para o bairro Covelo, situado na mesma cidade, fruto de uma sequência de loteamentos abertos mal planejados e desconexos entre si. Visa descrever o processo de desenvolvimento da proposta e registrar as variadas discussões que envolveram o estudo, de modo a entender as dinâmicas presentes na área de intervenção. Importa salientar que o projeto elaborado é referente a um recorte do bairro, ainda que a análise considere o todo. A proposta interfere diretamente num trecho delimitado para fins acadêmicos (Figura 1).

Figura 1 – Mapa de localização da área de intervenção.



Fonte: Google Maps.

Segundo Paulo Peixoto (2009), a requalificação e a reabilitação são conceitos carregados de caráter pluridisciplinar e que encerram em si mesmos um significado autoexplicativo quando aplicados em operações urbanas. Entender a gênese dessas palavras chave no planejamento urbano é fundamental para o processo de intervenção em áreas intensa ou moderadamente consolidadas, como no caso de estudo.

Entretanto, para melhor compreender os motivos e direcionamentos da intervenção proposta para o bairro do Covelo, deve-se ressaltar que se trata de realizar um processo

de requalificação, pois quando se utiliza o termo “reabilitação” automaticamente se reconhece a necessidade restauradora de elementos degradados e de lhes conferir a dignidade das suas qualidades perdidas (Calsat apud SIRCHAL, 1995). O que não se enquadra no atual cenário da área de estudo, fruto de um desenho urbano mal planejado, porém, com características físicas e sociais em pleno funcionamento. Ou seja, enquanto a reabilitação se dirige ao edificado, esta proposta visa o seu entorno já consolidado, requalificando o espaço público.

2. Área de Intervenção

Localizada na cidade de Covilhã, dentro do distrito de Castelo Branco, em Portugal, a área de intervenção faz parte do bairro residencial do Covelo (Figura 2) e possui baixa-média densidade (por número de residências) quando comparada com a cidade (INE, 2013). A área estende-se por cerca de 11,63 ha, sendo que destes, aproximadamente metade é referente a vazios urbanos – 5,88 ha.

Figura 2 – Bairro do Covelo na cidade da Covilhã (Portugal).



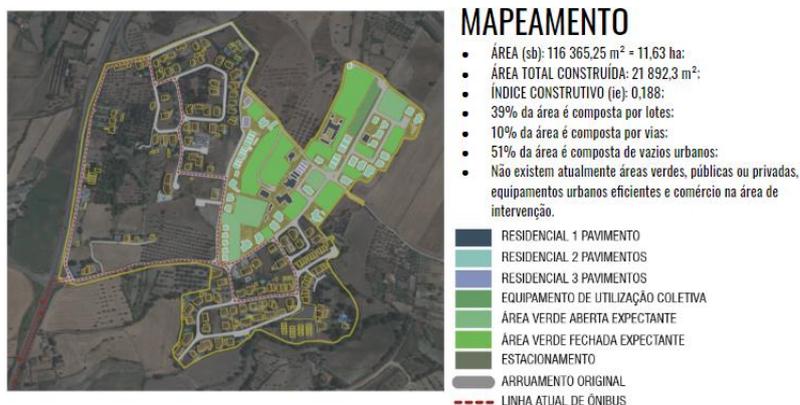
Fonte: Autor.

Afastado do centro urbano de Covilhã, a zona com padrão de classe média, beira a zona rústica e sofre com a falta de equipamentos públicos, de lazer e serviços e com o traçado predominantemente irregular e desconexo. O que prejudica a mobilidade no interior do

bairro tanto para veículos motorizados quanto para pedestres e ciclistas, visto que não existe passeio em algumas ruas e em outras não há espaço suficiente e infraestrutura adequada.

Tais características somadas resultam em fatores determinantes para o empobrecimento das relações sociais, que deveriam conferir vida ao espaço público e, ao invés, representam um conjunto de loteamentos com características de uma sociedade intramuros. Foram mapeados (Figura 3) 61 edifícios dentro da área de intervenção, somando 21.892,2m² de área construída, referentes apenas a construções de uso residencial, tendo como tipologia predominante a de 2 pavimentos. Edifícios de uso comercial ou serviços não foram encontrados no perímetro de estudo.

Figura 3 – Mapeamento da área de intervenção.



Fonte: Autor.

3. Projeto

3.1 Metodologia

A metodologia aplicada na concepção do projeto se organiza em 4 fases. A primeira, consiste na pesquisa analítica sobre a área de implantação do projeto, avaliando documentos municipais, realizando visitas in loco à área de intervenção e elaborando mapas mentais (LYNCH, 1960) para materializar as ideias e percepções obtidas em campo. A fase seguinte tratou da compilação

dos dados obtidos em uma matriz FOFA – Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças (HUMPHREY, 2005), considerando suas características físico-sociais e elementos morfológicos.

Na terceira fase é realizada a interpretação dos dados da matriz e elaborado um diagnóstico urbanístico que aponta as necessidades projetuais do local. Foram identificados problemas de conexão entre a malha urbana da cidade e o bairro suburbano, presença de grandes vazios urbanos em miolos de quadra, área pública subutilizada e de baixa qualidade, estrutura viária subdimensionada e pouca atratividade, tanto para comerciantes quanto para os próprios residentes que preferem se limitar ao ambiente privado e evitar o espaço público comum.

Na fase final, são definidos os conceitos para o projeto de requalificação urbana e é traçada uma linha de intervenção que visa atingir a meta de criar espaços democráticos de encontro e lazer com infraestruturas adequadas (BENTLEY et. Al, 1997).

3.2. Diagnósticos Urbanísticos

O diagnóstico urbanístico previamente efetuado revelou a necessidade de conectar a região do bairro com o restante da cidade em termos de atratividade e de torná-la uma comunidade que vai além de uma, ou várias operações de loteamento. Dessa forma, a criação de um endereço onde as pessoas se sintam convidadas a usufruir do espaço público e que nele se identifiquem, dele se aproprie e vivencie orientou a proposta de requalificação urbanística.

Neste contexto, foram avaliadas as necessidades de 3 princípios que ajudariam a atingir o objetivo do projeto: criação de espaços públicos saudáveis, mobilidade e segurança na rua. É importante salientar que, apesar das propostas estarem inseridas

dentro de uma poligonal de intervenção parcial ao bairro, seus impactos foram mensurados para terem o efeito de uma acupuntura urbana (LERNER, 2003), ou seja, uma requalificação pontual com efeitos que se estendem positivamente ao Covelo como um todo.

Cassou (2009) enfatiza que as áreas verdes se tornam ponto de referência para a região onde estão inseridas, pois estão fortemente associadas às funções recreativas, tais como caminhadas, brincadeiras, contemplação, bem como de socialização entre as pessoas que as frequentam. Sendo assim, foi observado que os vazios de quadra seriam uma grande potencialidade para conferir ao Covelo uma estrutura verde com boa qualidade social e física. Conseqüentemente, haverá o aumento da frequência das pessoas no espaço público e comportamentos fisicamente ativos.

Ao tratar do sistema de mobilidade da área de intervenção, foi importante pensar em como as ruas se conectam com o seu entorno, quer mais próximo, quer mais distante. O centro da cidade se encontra a cerca de 2,2 km do centro do bairro Covelo, logo, as ruas devem permitir fácil acesso ao transporte público que conecta ambas as zonas e facilitar a locomoção no interior do bairro em diversos modais. Buscando elucidar a atual situação viária da região, criou-se um mapa positivo/negativo (Figura 4) que torna visual o problema de subdimensionamento e tortuosidade dos perfis das ruas.

Assim, para nortear as alterações a propor, foram pontuados alguns critérios de especial atenção, como a definição de vias principais, o fluxo contínuo ou o fácil acesso aos carros, ônibus, pedestres e ciclistas. Bem como a conectividade das partes que constituem o bairro e a continuidade do traçado viário, permitindo possíveis expansões futuras.

A partir daqui, foi proposta a readequação das vias de acordo com os parâmetros estabelecidos pela Portaria 216-B/2008, em

paralelo com a definição do novo eixo rodoviário para transporte público e a abertura de nova via com o objetivo de adentrar o miolo de quadra, seguindo um traçado já existente improvisado pelos próprios moradores. Ainda mais, foi determinado um padrão para as calçadas, de forma a facilitar e incentivar o caminhar do pedestre e promover o uso de bicicletas no interior do bairro. Para tal, foi desenhada e definida uma ciclovia que percorre trechos atrativos e que pode ser conectada com o restante da cidade em um projeto futuro de mobilidade urbana.

Por fim, para cumprir o requisito da segurança no projeto de requalificação, foi estudado o que de fato percute nas pessoas o sentimento de estar seguro em um ambiente aberto, como as ruas, parques e praças, sem a necessidade de implementar barreiras físicas no espaço público. Jane Jacobs (1961) defende que quanto mais pessoas nas ruas circulando pelas calçadas, menor o número de atos criminais, situação denominada de "olhos nas ruas". Estratégias que criam barreiras simbólicas e áreas de influência fortemente definidas também articulam com o aumento da vigilância na rua para criar um espaço passível de ser controlado por seus residentes (NEWMAN, 1996). Ainda mais, o hábito de atividades sociais positivas e diversificadas também encorajam os residentes a se apropriarem do espaço e retirarem proveito da vigilância natural (COZENS, 2008).

O controle social dos acessos também contribui com a manutenção do ambiente seguro, desencorajando o delinquente ao aumentar o risco de que seja flagrado, por exemplo, canalizando a circulação para diferentes saídas/entradas por meio de passeios, iluminação expressiva e arborização correta (CROWE, 2000). Outra teoria interessante em relação a segurança do espaço público é a abordada por George L. Kelling e Catherine Coles (1996). Segundo os autores, a teoria das janelas quebradas pode

ser resumida na ideia de que se uma janela de um edifício for quebrada e não receber reparo rapidamente, a tendência é que logo outras pedras sejam arremessadas nas outras janelas e eventualmente passem a destruir o edifício por completo.

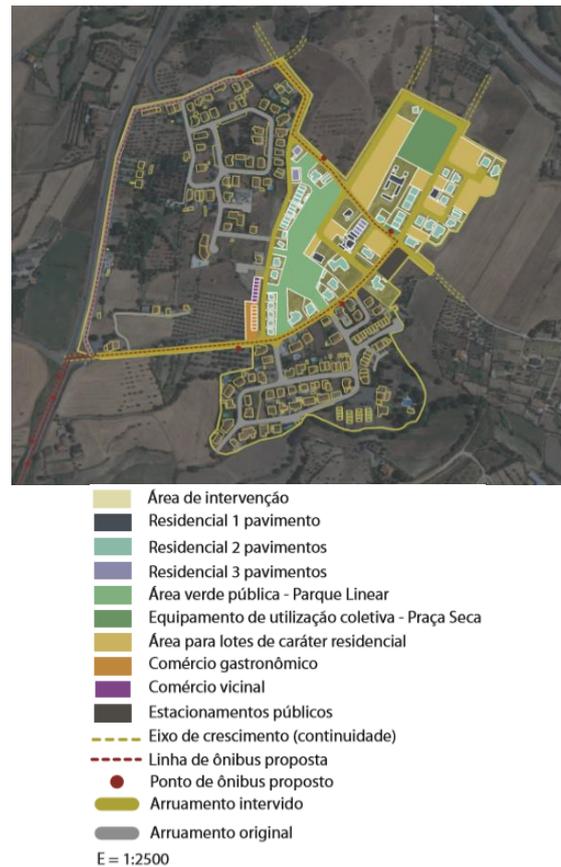
Assim, o projeto buscou conceber espaços que atraíam olhos nos diversos períodos do dia, como serviços vicinais que operam em horário comercial e outros no noturno, sendo neste caso o comércio gastronômico um ótimo atrativo para um conjunto diversificado de vigias naturais do bairro.

O parque deve ser operante 24h sem portões restritivos, evitando criar um espaço seguro dos olhos dos moradores para a prática de atividades suspeitas. A apropriação do espaço pode ser incentivada por atividades socioculturais realizadas em uma praça com equipamentos diversificados para todas as idades e a sede de um centro cultural de bairro, criando sentimento de territorialidade em seus residentes. O projeto de infraestrutura deve ser complementado com iluminação adequada e os espaços projetados com apelo estético, criando nos moradores o sentimento de propriedade de qualidade e aumentando a perspectiva de manutenção do espaço público regularmente.

4. Proposta de Requalificação

O escopo da proposta de requalificação permeia preceitos de continuidade entre os espaços, readequação do traçado viário, redução dos vazios urbanos, criação de áreas de encontro e permanência e a proximidade com o comércio vicinal. Pretende-se promover a atratividade do bairro, quer para residentes quer para visitantes (Figura 5).

Figura 5 – Síntese da Proposta de Requalificação Urbanística



Fonte: Autor.

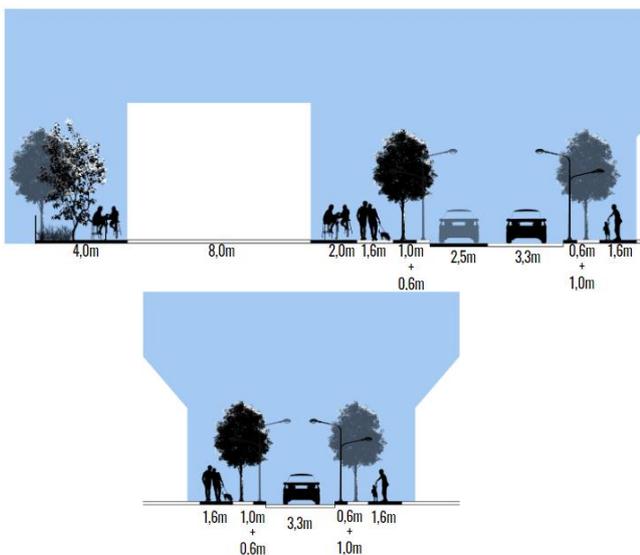
4.1 Sistema Viário

Foi proposto um novo dimensionamento para os perfis das vias, seguindo as medidas de perfil tipo estabelecidas pela Portaria 216-B/2008 para ocupações com área de construção para habitação menores de 80%, sendo o restante para comércio e serviços. Sendo assim, com exceção de um único trecho no qual as ocupações consolidadas não permitiam o alargamento da via sem demolição das edificações existentes, todas as demais vias foram padronizadas com caixa total de 9,7m, sendo 6,5m para rodagem automóvel e 1,6m de passeio para cada lado da via.

Nesse sentido, uma das ruas que divide o bairro na sua área central e delimita a área de intervenção, possui um problema de potencial atrativo *versus* forma física limitante. Por estar em um eixo centralizador do bairro, a rua se tornou importante para a nova dinâmica proposta para o local. No entanto, a

sua forma irregular e o seu grande estreitamento no trecho final, impediam a formação de uma via coletora com duas faixas de rodagem. A solução foi criar uma via que se organiza em dois perfis diferentes, ambos com uma pista para carros no sentido mais natural de entrada no bairro, porém, com passeios distintos. O primeiro trecho é o que vai tornar as calçadas, além de caminháveis, habitáveis, articulando com o novo centro comercial proposto de um lado da rua e com o parque verde no outro. Enquanto o segundo, devido às edificações já consolidadas fora do alinhamento predial, terá o dimensionamento mínimo para a passagem de um carro e do pedestre nos passeios (Figura 6).

Figura 6 – Cortes trecho inicial e final da via comercial, respectivamente.



Fonte: Autor.

Devido ao estreitamento dos perfis das vias existentes, as vagas de estacionamento não foram previstas em todas as faixas, como atualmente acontece na área, provocando conflitos entre automóveis estacionados e em circulação, e entre estes e os pedestres. É possível estacionar apenas nos locais determinados pelo projeto de reestruturação viária, que inclui um parque de estacionamento de 4.351,02m².

Buscando facilitar o acesso do transporte público no interior do bairro e incentivar o seu uso pelos residentes, a linha de ônibus foi redesenhada e novos pontos de parada foram propostos. A ideia é circular o bairro por dentro das ruas com perfis adequados para receber um veículo de grande porte e percorrer um caminho menos tortuoso, em comparação ao trajeto atual. Nesse sentido, o novo percurso possui paradas em pontos estratégicos, como próximo do centro comercial, nas entradas do parque verde e em pontos de maior concentração de residências (Figura 5).

Deste modo, contribui-se para tornar o acesso ao modal fácil para toda a população fixa e para a expectativa de população flutuante. Ainda mais, uma ciclovia que atravessa o bairro, permeia as áreas de encontro e lazer, com possibilidade de continuação em direção à cidade da Covilhã. A ciclovia surgiu como uma proposta inevitável para a requalificação urbana, aproximando o projeto tanto do conceito de mobilidade suave quanto da criação de um bairro saudável.

4.2. Comércio Vicinal

A proposta de implementação de um centro comercial de rua (Figura 7) surgiu da necessidade de criar uma centralidade no bairro e de dar vida ao espaço público, atraindo olhares e movimento. O projeto define que haverá 1648,65m² destinados a um *street mall* no centro do bairro, compostos por 14 módulos de 8mx10m cada, com pé direito de 6m, podendo ter mezanino. A dimensão destes módulos foi feita prevendo o crescimento da região pela inserção dos novos lotes e pela atração dos moradores da cidade até esse novo centro comercial. Destes, 50% são destinados ao comércio gastronômico e o restante ao comércio vicinal de bairro. Além de atrair público, o objetivo é atrair novos comércios e consolidar a possibilidade de encontro de residentes do bairro com

moradores de outras zonas da Covilhã, que venham a frequentar o novo estabelecimento.

O projeto prevê um jardim dedicado aos que desejam usufruir de um espaço reservado da rua para reunir, e um recuo no passeio para área de mobiliário urbano permitindo a estadia, em frente ao serviço gastronômico, ou de permanência quando se tratar do serviço vicinal. Quanto mais alternativas as pessoas tiverem, maior o mix de interações e mais áreas serão cobertas pela vigilância natural.

Figura 7 – Proposta para o Centro de Comércio Vicinal.



Fonte: Autor.

4.2 Áreas Públicas

A definição de áreas comuns de livre acesso partiu da intenção de criar áreas verdes que fomentem o contato com a natureza e atividades ao ar livre. Bem como, de espaços que criem oportunidades de interação cultural entre os residentes, despertando sentimentos de pertença e de responsabilidade no que concerne ao espaço público.

A solução de um Parque Verde Público (Figura 8) surgiu como o ponto crucial da proposta,

para incentivar uma vida saudável e social dentro do bairro, tendo como oportunidade a ocupação de um grande vazio de quadra, de aproximadamente 15.000m².

O projeto propõe a implantação de um parque que se ramifica pela região central do Covelo, extravasam até a calçada em diversos pontos e convidam o transeunte a descobrir o espaço verde em seu interior. O projeto propõe pistas de caminhada, ciclovia, quiosques e espaços de contemplação, seja de frente para um espelho d'água ou à sombra da copa de uma árvore.

Figura 8 – Proposta para Parque Público.



Fonte: Autor.

A segunda área de uso público busca ceder espaço para aqueles que desejam expor os seus talentos ou participar em atividades colaborativas. A Praça Cultural (Figura 9), assim designada, é uma revitalização de um espaço já existente, porém com equipamento de baixa qualidade e pouco atrativo, subutilizando o seu potencial social. A proposta contempla a criação de elementos diversificados de mobiliário urbano para todas as faixas etárias, espaços para oficinas ao ar livre e um edifício destinado ao abrigo de cursos, atividades e apresentações de caráter artístico e cultural.

Figura 9 – Proposta para a Praça Cultural.



Fonte: Autor.

Figura 10 – Proposta síntese de requalificação urbanística.



- Polígono de implantação
 - Novo arruamento
 - Passeio de pedestres - Paver de concreto
 - Passeio de pedestres - Piso de cimento amarelo
 - Espelho d'água
 - Ciclovia
- E = 1:2500

Fonte: Autor.

5. Considerações Finais

A proposta de requalificação (Figura 10) mostra-se como um exemplo da aplicação de diversas teorias urbanísticas que

argumentam a favor, não apenas da qualidade do espaço público, como também da vida que nele irá ter lugar. A intervenção incidiu apenas sobre uma determinada zona do bairro do Covelo, contudo, a intenção das propostas apresentadas foi criar um efeito positivo em todo o bairro, estimulando a sua ocupação de forma ordenada, mista e saudável para os habitantes. O resultado, ainda que não posto em prática, é entendido como satisfatório para inverter a problemática abordada e uma primeira visão do que poderá no futuro se tornar um bairro requalificado.

Reforçar a identidade e o sentido de comunidade foram conceitos chave que orientaram a proposta urbanística. Mantendo as suas características de bairro residencial e de moradias unifamiliares, a nova abordagem dota o bairro de um sentido coletivo de responsabilidade para com o espaço público, que o tornará mais vivo e vivido.

Espera-se que este projeto possa vir a inspirar as autoridades locais que têm a responsabilidade de garantir as condições de segurança e sustentabilidade das zonas residenciais, e assim, chamar atenção das entidades governamentais para que possam servir subsídios para a realização das melhorias.

6. Referências

BENTLEY, Ian *et al.* **Responsive Enviroments: A Manual for Designers.** [S. l.]: MPG Books, 1997. 151 p. Disponível em: https://www.academia.edu/6243081/Ian_Bentley_et_al_-_Responsive_Environments. Acesso em: 15 ago, 2019.

Calsat apud SIRCHAL – **Site International sur la revitalisation des centres historiques des villes d'Amérique Latine et des Caraïbes** (1995), "Accdocs – Glossaire". (Disponível em <http://www.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosdeff.htm>). Acesso em: 13 set, 2019.

CASSOU, A.C.N. **Características ambientais, Frequência de utilização e nível de atividade física dos usuários de parques e praças de Curitiba-PR.** Curitiba, 2009. 130 p. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Universidade Federal do Paraná.

COZENS, P. **New urbanism, crime and the suburbs: a review of the evidence.** Urban Policy and Research, v. 26, n. 4, 2008.

CROWE, T. D. **Crime prevention through environmental design: applications of architectural design and space management concepts.** Boston: Butterworth – Heinman, 2000.

DIÁRIO DA REPÚBLICA. Portaria nº 216-B, de 03 de março de 2008. Fixa os parâmetros para o dimensionamento das áreas destinadas a espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas viárias e equipamentos de utilização colectiva. **Diário da República n.º 44/2008, 1º Suplemento, Série I de 2008-03-03**, Lisboa, n. 216-B, p. 1372-(3) a 1372-(5), 21 out. 2008. Disponível em: <https://data.dre.pt/eli/port/216-b/2008/03/03/p/dre/pt/html>. Acesso em: 06 set, 2019.

FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogerio P. (org.). **Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos.** Coimbra: Edições Almedina, 2009. 16 p. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/pensamento-e-ciencia/2107-2107/file.html>. Acesso em: 28 ago, 2019.

HUMPHREY, A. (2005) **SWOT Analysis for Management Consulting.** SRI Alumni Newsletter. SRI International, United States of America.

INE (2013). **Anuário Estatístico da Região Centro 2012.** Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. p. 33.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** (publicado originalmente em 1961 com o título: Life and Death of Great American Cities). 3ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KELLING, George L.; COLES, Catherine M. **Fixing Broken Windows: Restoring Order And Reducing Crime In Our Communities.** 1. ed. [S. l.]: Touchstone Books, 1998. 336 p.

LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana.** [S. l.]: Record, 2003. 128 p.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** 3. ed. [S. l.]: WMF Martins Fontes, 2011. 240 p.

NEWMAN, O. **Creating defensible space. EUA:** Center for Urban Policy Research Rutgers University, U.S. Department of Housing and Urban Development Office of Policy Development and Research, 1996.