

ECOVILLAGE GIRASSOL: PLANEJAMENTO DE UM BAIRRO SUSTENTÁVEL.

ECOVILLAGE GIRASSOL: PLANNING A SUSTAINABLE URBAN NEIGHBORHOOD.

¹SANTOS, L. R.; ²GOMES, G. M.

^{1e2} Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos-FIO/FEMM

RESUMO

O projeto proposto parte de um vazio urbano no município de Ourinhos-SP no qual será implementado um bairro multiuso – residencial, comercial e de serviços – trazendo como variáveis fundamentais em sua gênese criativa a sustentabilidade, a integração cultural, a reeducação ecológica, a qualidade de vida, a mobilidade limpa e a integração social. Nessa linha de construção, o ser humano passa a ser o personagem principal da urbe, subvertendo a ordem inventiva na construção das cidades brasileiras, onde os conglomerados urbanos são construídos para os automóveis. Ressalte-se, ainda, que toda a ordem de estudo aqui desenvolvida é baseada na LEED for Neighborhood Development (LEED para Desenvolvimento de Bairros) que é uma certificação para integrar os princípios de crescimento planejado e inteligente com construções sustentáveis e uso misto dos espaços urbanos, concebida e concedida pela ONG americana - U.S. Green Building Council (USGBC). O ECOVILLAGE GIRASSOL é, portanto, uma inovação na forma de entender o espaço urbano, seguindo uma tendência mundial na qual se contempla e se funde, num mesmo plano, a tecnologia e a ecologia, o público e o privado, o homem e suas necessidades.

Palavras-chave: Urbanismo Sustentável. Cidades Inteligentes. Vazio Urbano. Certificação LEED.

ABSTRACT

The proposed project is part of an urban void in Ourinhos-SP municipality in which will be implemented a multi-purpose neighborhood - residential, commercial and services - bringing as key variables in their creative genesis sustainability, cultural, ecological rehabilitation, quality life, clean mobility and social integration. In this construction line, the human being becomes the main character of the metropolis, subverting the order inventive in the construction of Brazilian cities, where urban conglomerates are built for cars. It should be noted also that all developed here study order is based on the LEED for Neighborhood Development is a certification to integrate the principles of planning and smart growth with sustainable buildings and mixed-use urban spaces designed and issued by the American NGO - US Green Building Council (USGBC). THE ECOVILLAGE GIRASSOL is, therefore an innovation in the way of understanding urban space, following a global trend in which we contemplate and merges, in the same plane, technology and ecology, public and private, the man and his needs.

Keywords: Sustainable urban planning, smart city, urban void, LEED certification.

INTRODUÇÃO

A transição do Brasil de uma economia rural para uma economia industrial, a partir da década de 50, trouxe vários reflexos nos estratos sociais da nossa população e na configuração territorial e espacial do país. Entre eles, de forma explosiva, o crescimento desordenado do meio urbano.

É comum perceber que a população das grandes e médias cidades brasileiras enfrenta um caos crescente decorrente da falta de planejamento, do crescimento exponencial e do desordenamento na ocupação desses espaços. Um modelo

contraditório e obsoleto, carregado pela história da era industrial, associado a um capitalismo calcado na exploração ilimitada dos recursos humanos e naturais acentuaram os conflitos intraurbanos, deteriorando a paisagem, os meios de mobilidade e, conseqüentemente, a qualidade de vida dos seus habitantes. Uma dinâmica mundial, patrocinada pela geração denominada *Millennials* (nascidos entre 1982 a 2000) começa a entrar em cena e a levantar questões, até então desprezadas na construção dos espaços urbanos. Rompem-se, assim, paradigmas de consumo, de acúmulo frenético de riquezas e da relação entre o homem e o urbanismo.

O projeto fundamenta-se no conceito do *Novo Urbanismo*, movimento difundido nos Estados Unidos, no final do século 20, que tem como propósito basilar a integração da cidade e do espaço urbano com o seu usuário direto: o cidadão. Busca-se, assim, o equilíbrio entre a atividade laborativa do homem, o morar e o lazer num mesmo local. Coloca-se como variáveis criativas da concepção projetual o espírito comunitário do ser humano enquanto “ser social”, as soluções ecológicas de sustentabilidade associadas às tecnologias de alto desempenho, para moradias e infraestrutura. Essa tríade determinará o grau de eficiência do complexo urbano. Tem-se, dessa forma, a rua como uma extensão das moradias, a cultura e o conhecimento como ferramentas disponíveis ao usuário desse espaço e a sustentabilidade em consonância com a nova ordem mundial. É válido enfatizar que todos os parâmetros acima citados são orientações do certificado LEED para Desenvolvimento de Bairros o qual.

Desse contexto e de suas implicações sociais e espaciais, surge o presente trabalho de graduação. Traz como título a flor de girassol como uma metáfora à iluminação do homem com o intuito de refletir o entusiasmo e a vitalidade dos moradores em residir num bairro sustentável que respeita as diversidades humanas e incorpora em sua construção valores ambientais e tecnológicos.

Em suma, o empreendimento engloba habitações sociais, lojas com diversificação de serviços, escritórios, zonas institucionais, espaços de convivências, boulevards alimentícios, praça central e acessos que proporcionem um trânsito fluido com respeito aos pedestres. Transformando uma vida inteligente e com qualidade por possibilitar variedades de mobiliários urbanos em toda sua extensão, segurança planejada, Wifi disponível para acesso às informações e instalações elétricas subterrâneas. Tudo isso conectado à reeducação ecológica: redução da emissão de

gases, gestão de resíduos, água e energia, além de aumentar a permeabilidade do solo ligado com as edificações de alto desempenho.

MATERIAL E MÉTODOS

As referências projetuais e bibliográficas são dos arquitetos urbanistas Jaime Lerner e Jan Gehl. Buscou-se retratar nos estudos de casos realizados as características de um urbanismo de qualidade, que tem como premissa fundamental a conexão de pessoas partilhando construções autossuficientes com a temática de pouco impacto ambiental.

Histórico na Cidade de Ourinhos e no Brasil

O município de Ourinhos foi fundado, extra oficialmente, no ano de 1906, a partir da criação de um Posto fiscal da Estrada de Ferro Sorocabana nas terras do fazendeiro Jacinto Ferreira de Sá. Uma conexão do comércio de café, milho e madeira entre o oeste paulista e o norte do Paraná.

A partir desse fato, a cidade teve o desenvolvimento condicionado ao progresso da ferrovia, uma vez que, a localização estratégica, do ponto de vista econômica e geográfica, contribuía para a implantação de um sistema de escoamento da produção agrícola de toda a região.

Mas foi no ano de 1915 que a cidade se passou a chamar de Distrito da Paz, pertencente ao Município de Salto Grande de Paranapanema e, após três anos, o Distrito emancipou-se se tornando o Município de Ourinhos.

Em 1930, a cidade despontava como um centro próspero, atraindo comerciantes e profissionais de diversas localidades, além dos colonos japoneses e italianos que instalaram a monocultura do café no município.

O crescimento urbano rápido fez com que em 1940, a comarca de Salto Grande, fosse transferida para a cidade de Ourinhos, dando maior fôlego econômico ao município e atraindo lojas atacadistas, armazéns e indústrias.

Na década de 50, com o prefeito Domingos Camerlingo Caló, deliberando a reforma da administração pública, codificando as leis do Município a cidade ganha um novo impulso econômico. Passa-se então a pensar nas questões urbanas, nas diretrizes e no traçado do primeiro Plano Diretor. Assim, a Câmara dos Vereadores, entra em contato com o escritório S.A.G.M.A.G.S., que constituiu o órgão executivo e técnico no Brasil do grupo “Economie et Humanisme” sediado na França e dirigido

pelo Padre Joseph Lebret para organizar e desenvolver o primeiro plano Diretor da cidade de Ourinhos.

A síntese da análise, abaixo relacionada, feita pelo escritório S.A.G.M.A.G.S., elenca os defeitos gerais da implantação urbanística desordenada do município. É o primeiro estudo da situação urbana de Ourinhos:

- Traçado quadrangular inadequado à topografia;
- Travessia da cidade pela ferrovia e o tráfego rodoviário;
- Espaços verdes extremamente reduzidos dentro do perímetro urbano;
- Nenhuma preservação dos pontos de interesse paisagístico;
- Igrejas e edifícios públicos sem estilos arquitetônicos ou de estilo falseado;
- Espoliação das várzeas agrícolas necessárias à produção de frutas e legumes frescos;
- Loteamentos mal projetados e executados sem obrigação de realizar a urbanização que recairá sobre a cidade;
- Ausência de zoneamento industrial e comercial;
- Bairros inorgânicos;
- Comércio, recreação e serviços públicos aglomerados no centro da cidade;
- Falta de vida social e coletiva da população em geral.

(Fonte: Plano da Cidade, Antônio Bezerra Baltar, 1952).

Esse Plano tem por finalidade a organização do espaço urbano nascente em vista ao seu preenchimento harmônico, com equipamentos e meios mais adequados para uma vida em crescimento econômico e social. Dos princípios basilares desse plano nasce um rol de ações com o objetivo de solucionar os problemas citados acima:

- *Controle da concentração demográfica:* a densidade da população tem um nível que necessita estar em equilíbrio para uma adequada vida urbana, pois se a concentração estiver muito abaixo, a vida social acaba se tornando mais difícil e impraticável, transformando antieconômico a implantação e manutenção dos serviços públicos. Caso a densidade ultrapasse esse nível, os equipamentos urbanos correm o risco se tornarem insuficientes sem a segurança de funcionarem de forma adequada. Portanto a necessidade do controle da concentração demográfica através de normas de ocupação deve ser obedecida com rigorosidade.
- *Zoneamento:* devem-se escolher locais adequados para cada tipo de implantação (comercial, residencial, industrial, reserva de áreas florestais,

reserva de áreas agrícolas e reserva de áreas de recreação), claramente baseado na necessidade de otimizar o aproveitamento e rendimento das condições do solo, topografia, clima e recursos naturais.

- *Estrutura racional do sistema viário*: têm por objetivo provocar a preferência dos veículos por determinadas vias e não pela passagem indiscriminada por todas as ruas da cidade.
- *Localização, dimensões e funcionamento dos equipamentos urbanos*: os serviços públicos e equipamentos urbanos devem ser previstos no plano da cidade para atenderem todas as camadas da população, planejando assegurar seu respectivo funcionamento.

Do ponto de vista urbanístico, os aspectos desse plano são visionários para uma época em que não se valorizava o homem e o seu ambiente. O plano objetivava a construção de uma nova cidade alterando radicalmente o espaço urbano existente e eliminando de vez todas as patologias identificadas no estudo preliminar a partir da melhora da qualidade do traçado e do ordenamento da ocupação dos espaços vazios. Toda a área compreendida entre o centro - estação ferroviária e suas construções adjacentes - seriam eliminadas para a construção de um novo espaço central. No entanto, em 1982, quando o Engenheiro Aldo Matachana assumiu o cargo de prefeito e instituiu uma revisão do Plano Diretor, modificando as normas de zoneamento, implementando a divisão da área urbana em bairros, criando novas regras para as edificações a partir da codificação do Código de Obras e Posturas do Município, abandonou-se o plano de desenvolvimento do Padre Lebet. Nesse momento especificam-se as vias de fluxo, criava-se um novo planejamento urbanístico para Ourinhos. Seguem alguns tópicos desse novo Plano Diretor:

- Aceitação e aproveitamento máximo possível das estruturas urbanas existentes;
- Distribuir áreas de polarização de atividades urbanas ao longo dos dois eixos principais existentes, Norte-Sul, Leste-Oeste;
- Alargar essas áreas entre varias vias existentes, dividindo e desconcentrando o fluxo viário na zona central;
- Favorecer e provocar o deslocamento das indústrias para o lado oeste, tanto pela existência de um distrito industrial já implantado, quanto pela possibilidade de reservar zonas industriais vizinhas à nova rodovia BR-153 e ainda pela orientação dominante dos ventos que é no sentido SE-NW;
- Implantar vias marginais e reservar faixas de terreno para esse fim ao longo do curso d'água, ferrovias e rodovias;
- Deslocar as empresas distribuidoras de derivados de petróleo para uma zona vizinha ao Terminal de Álcool da Petrobrás;

- Mudar o traçado da “FEPASA”, afastando-se do espigão central da cidade e deslocando o pátio férreo para um local próximo do mesmo Terminal de Álcool;
- Estabelecer normas de zoneamento e edificações procurando garantir melhores condições de vida e bem estar social;
- Urbanizar procurando aumentar a porcentagem de área verde;

(Fonte: Plano Diretor Físico, Engº Aldo Matachana Thomé, 1982).

É perceptível, através da análise desses pontos, que as novas normas de construção e zoneamento davam uma nova característica organizacional ao espaço urbano ourinhense. Contudo, influenciado pelo pensamento modernista da época, de ampliação das vias de fluxo, deduz-se que a cidade teve um desenvolvimento voltado para o deslocamento por veículos.

Nos dias atuais, os efeitos desse movimento são nítidos na geografia urbana de Ourinhos. A seu favor, vale salientar que a cidade conta com uma frota de ônibus circulares que garantem mobilidade para todos a qualquer hora do dia. Por outro lado, o centro comercial sofre um grande estresse de congestionamento, principalmente em horários de picos, o que gera problemas em relação à comodidade de locomoção, estacionamentos e atrasos por conta do trânsito.

No entanto, o maior problema que ainda não foi solucionado, é o pátio de manobras ferroviário que secciona o município em duas partes desiguais. Uma barreira divisória artificial entre os bairros Vila Margarida e Vila Christoni. Apesar de serem vizinhos, não há uma ligação efetiva entre eles, obrigando ao transeunte, por conta desse “cisto urbano”, uma grande volta para transitar de um lugar ao outro da cidade.

Em 2006, no mandato do Prefeito Toshio Misato, o Plano Diretor foi remodelado. Para este fim reuniram-se urbanistas, planejadores, arquitetos e engenheiros com o intuito de contribuir com um novo ordenamento que trouxesse desenvolvimento a partir de novas formas de zoneamento, soluções que sanassem os problemas de urbanização crescentes nos bairros periféricos e, principalmente, para promover medidas que oferecessem uma qualidade de vida melhor para os habitantes, minorizando a segregação social na cidade a partir do levantamento da realidade sócio-econômica e cultural do município. Seguem estes:

- Garantir o direito universal à moradia digna, democratizando o acesso à terra e aos serviços públicos de qualidade;

- Compatibilizar a ordenação do crescimento das diversas áreas da cidade com a oferta de moradias, o saneamento, o sistema viário e de transportes coletivos, e os demais equipamentos e serviços urbanos;
- Promover a distribuição justa e equilibrada da infraestrutura e dos serviços públicos, repartindo as vantagens e ônus decorrentes da urbanização;
- Reverter o processo de segregação sócioespacial na cidade por intermédio da oferta de áreas para produção habitacional dirigida aos segmentos sociais de menor renda, inclusive em áreas centrais, e da urbanização e regularização fundiária de áreas ocupadas por população de baixa renda, visando à inclusão social de seus habitantes;
- Promover as políticas setoriais, compatibilizando o desenvolvimento urbano com a proteção do meio ambiente, através de sua utilização racional, voltada à conservação e recuperação do patrimônio natural, em benefício das atuais e futuras gerações;
- Fomentar a saúde, educação, cultura, turismo, esporte, lazer e assistência social;
- Estimular a população para a defesa dos interesses coletivos, reforçando o sentimento de cidadania e o reencontro do habitante com a cidade;
- Buscar a compatibilização do desenvolvimento local com o dos municípios vizinhos, visando à efetiva integração regional;
- Estimular o desenvolvimento econômico, seja comércio, serviços e indústrias, sem prejuízo de políticas específicas de incentivo à agricultura tradicional do Município;
- Estimular parcerias entre os setores público e privado em projetos de urbanização e de ampliação e transformação dos espaços públicos da Cidade, mediante o uso de instrumentos para o desenvolvimento urbano atendendo às funções sociais da cidade;
- Contribuir para a construção e difusão da memória e identidade, por intermédio da proteção do patrimônio histórico, artístico, urbanístico e paisagístico, utilizando-o como meio de desenvolvimento sustentável;
- Fortalecer a gestão ambiental local, visando o efetivo monitoramento e controle ambiental;
- Estimular parcerias com institutos de ensino e pesquisa visando à produção de conhecimento científico e a formulação de soluções tecnológica e ambientalmente adequadas às políticas públicas;
- Promover a inclusão social, reduzindo as desigualdades que atingem segmentos da população e se refletem no território, por meio de políticas públicas sustentáveis;
- Criar mecanismos de planejamento e gestão participativa no planejamento urbano, na fiscalização de sua execução e nos processos de tomada de decisão;
- Implantar processo permanente de planejamento e do correspondente sistema de práticas e rotinas de acompanhamento do Plano Diretor, consolidado em subseqüentes revisões e adaptações;

(Fonte: Lei Complementar nº. 499, Prefeito Toshio Misato, 2006).

Importante destacar, neste breve histórico, o Presidente Juscelino Kubitschek. Uma personalidade central na história do urbanismo moderno brasileiro.

Protagonista principal desse contexto, que fundamentou sua política econômica e urbana a partir da industrialização. Trouxe ao país as multinacionais automotivas, expandiu a atuação da indústria petrolífera no território brasileiro por meio da Petrobrás e de empresas internacionais privadas, alcançando seu objetivo

maior, o desenvolvimento econômico do Brasil e, tendo, como consequência principal, a transformação da configuração espacial e social do universo brasileiro por meio da transferência da população rural para o meio urbano.

Visionário, buscou a interiorização e a ocupação da porção norte do país. Alavancando a construção de Brasília no ano de 1960, obteve, por meio de uma política ocupacional ousada para a época, efeitos positivos e nefastos do ponto de vista urbano.

Brasília, marco da transição de um país rural para um país urbano foi materializada a partir de um concurso público realizado no ano de 1956, tendo, como projeto vencedor, um conceito que organizava a cidade em duas asas urbanas (asa norte e asa sul) concebido por Lúcio Costa. Segue abaixo os principais pontos do projeto vencedor:

- *Eixo Monumental*, onde concentra os edifícios governamentais que obedecem à pureza plástica e a elegância firme presente.
- *Superquadras*, que traduz um novo conceito de habitar, produzidas para ser um espaço de convívio entre as pessoas, com prédios que nunca tocam o chão, deixando o livre arbítrio da circulação e contendo em seus meios, áreas verdes incluindo comércios locais.
- *Escala Gregária*, representa os setores de serviços e tem como foco a Plataforma Rodoviária, traço da união da metrópole com as demais cidades do entorno.
- *Escala Bucólica* permeia as outras três, destinada ao devaneio e descanso dando um caráter de cidade-parque à Brasília.

Definido por um modelo de urbanismo segregacionista, disperso e dependente do automóvel, incentivou uma ocupação desordenada das cidades. Optando pelo uso de rodovias em detrimento as ferrovias e hidrovias, trouxe sérios problemas do ponto de vista ambiental, logístico e de infraestrutura, fato que se replica até os dias atuais na matriz econômica e no meio urbano brasileiro.

Apesar dos equívocos do modelo de desenvolvimento adotado Brasília possibilitou a expansão das infraestruturas à porção central do país, a consolidação da noção de nação nas populações isoladas e a interiorização da fronteira capitalista para o Norte e Centro-Oeste.

Do ponto de vista do *Novo Urbanismo*, Gehl, crítico do urbanismo modernista, argumenta que a ideologia rodoviarista deste processo, privilegiou os automóveis

antes das pessoas, o edifício antes dos espaços de convivência pública e um planejamento completamente discordante com o nível da rua.

Vista do alto, Brasília é uma bela composição, mas a cidade é uma catástrofe ao nível dos olhos, os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas muito largas, e as calçadas e passagens longas e retas. (GEHL, 2015, p. 196).

O uso intensivo dos automóveis desestimulou o hábito de caminhar e condicionou a expansão horizontalizada da cidade que, por sua vez, tornou ineficiente o transporte coletivo e as distribuições dos serviços urbanos (energia, esgoto e água). Esse urbanismo modernista que pretendia criar uma cidade mais verde e saudável acabou por produzir o contrário: uma cidade consumidora de espaços naturais e desperdiçadora de energia.

Todavia, o projeto conceitual das superquadras simboliza a melhor experiência urbanística a partir dos princípios modernistas. Projetada para privilegiar a vivência humana, a qual alcançaria moradias, escolas, creches, postos de saúde, comércios e lazer num mesmo espaço, materializou-se, na verdade, uma cidade compartimentada e fragmentada que, ao longo do tempo, pela falta de uma política urbana ecologicamente correta, tornou-se um lugar segregador e pouco sustentável ambientalmente. Nos dias atuais esse conceito de setorização não é mais cabível.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

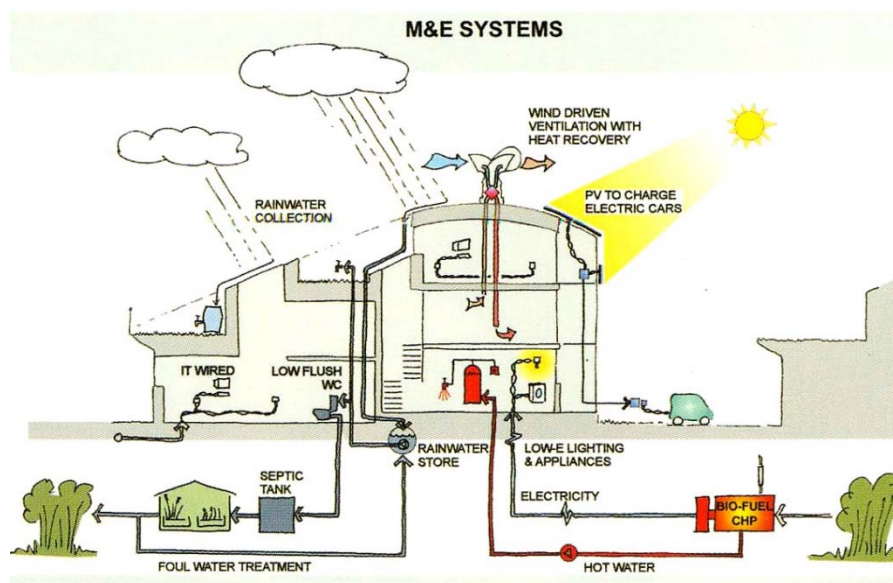
Em 1996, surge o documento de referência do *Congresso do Novo Urbanismo* formado por seis arquitetos – Peter Calthorpe, Andres Duany, Elizabeth Moule, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides e Daniel Salomon – cujo objetivo foi formalizar regras e estabelecer possibilidades concretas de desenvolvimento para as cidades norte-americanas. O documento final fixou os princípios de organização e formação do espaço urbano. Estabeleceram-se, ali, as regras para a composição do território. A nova característica de ocupação territorial era a compactação, movimento contrário à realidade vigente até então, que era a dispersão espacial nos assentamentos urbanos. Nessa nova forma de pensar as cidades, favorecia-se a superposição do solo, tendo como efeito principal a redução dos percursos internos - trabalho, residência, lazer, abastecimento – fornecendo democraticamente o acesso a todos os espaços comuns à população que ali residisse. Outro efeito

positivo, oriundo desse pensamento, foi a ênfase ao transporte coletivo, visando tornar a urbe uma construção voltada para o ser humano e não mais para os automóveis. Ressalta-se ainda, que todas as decisões e diretrizes tinham a participação comunitária, com o intuito de atender às necessidades reais de quem efetivamente viria a usufruir desse espaço.

Um bom exemplo é a aldeia ecológica de BedZED no distrito de Sutton, ao sul de Londres, que atende um elevado padrão ambiental, com forte destaque em jardins de cobertura, reutilização de águas residuais, uso intensivo de energia solar com eficiência de consumo, reciclagem de lixo e, na sua concepção construtiva, a utilização de materiais com selo de aprovação de organizações ambientais reconhecidas internacionalmente.

Materializado no ano em 2002, este sistema reconciliou a comodidade de morar e trabalhar num mesmo bairro, oferecendo ao seu usuário a integração social, a sustentabilidade ambiental e a qualidade de vida num espaço urbano de alta densidade demográfica. O fato relevante nessa nova concepção projetual é trazer à “zero” as emissões de gás carbônico oriundos das atividades humanas. Incorporava-se, assim, um novo conceito na urbe, calcado, principalmente, no uso de tecnologias aplicadas às construções e à infraestrutura. Os recursos naturais passam, a partir desse entendimento, a ser racionalizados e respeitados como elementos finitos, e, toda energia consumida dentro do complexo, passa a ser produzida ali mesmo, através do uso de painéis fotovoltaicos gerando, dessa forma, um círculo virtuoso ambientalmente sustentável. Para uma melhor compreensão, a pesquisa feita pela BioRegional em 2007 sobre o consumo de energia por pessoa, mostra que em média os gastos dos moradores locais é de 3,4 Kwh/dia, sendo que para os moradores de Sutton é de 5,5 Kwh/dia, o equivalente a uma redução de 38%.

Figura 1 – Demonstrativo dos sistemas inteligentes dos apartamentos do BedZED.



Fonte: <https://saman3230.wordpress.com/2012/10/>.

Já aqui no Brasil, para implantar um modelo de gestão inovadora o arquiteto Jaime Lerner parte do princípio da Acupuntura Urbana, intervenções pontuais, as quais compreendem um conjunto de ações localizadas de revitalização em locais degradados e que possuem potencial para mudar progressivamente com o estímulo do poder público. O arquiteto integra áreas segregadas através da presença do Estado, por meio da implantação de espaços públicos comunitários e outros aparelhos urbanos – escolas, hospitais, creches, etc.

Com uma concepção que privilegia a vida em comunidade, segue-se o projeto do Bairro Quartier como exemplo de planejamento de urbanismo sustentável. Em uma área de 30 hectares em região próxima à parte central de Pelotas/RS, com previsão de ficar pronto em 2017, o bairro conta com um plano diretor que destaca o conceito do *Novo Urbanismo*, diversificando e integrando moradias, ambientes de trabalhos e preservação ambiental com uso de tecnologias inovadoras a favor da segurança e da comodidade.

Figura 2. Foto renderizada do projeto do Bairro Quartier, em Pelotas/RS, desenvolvido pelo escritório Jaime Lerner e Associados.



Fonte: <https://portoimagem.wordpress.com/2013/07/31/lerner-da-forma-a-um-bairro-de-r-2-bilhoes-em-pelotas/perspectiva-ilustrada-do-bairro-e-do-parque-quartier/>.

Outro projeto inovador foi o Pedra Branca, no município de Palhoça/SC, que teve a colaboração do escritório do Jan Gehl em consultorias para direcionar a construção do empreendimento que qualifica os espaços públicos hierarquicamente através da interação social na vida cotidiana. O desenho se iniciou na década de 90, tendo a Universidade do Sul de Santa Catarina como âncora. O loteamento conta com 250 hectares divididos em áreas mistas, residenciais e comerciais, local onde as pessoas podem desfrutar do lazer em parques e de praças distribuídas harmoniosamente ao longo do espaço urbano. Hoje, o bairro, reúne 4.000 moradores, 7.000 estudantes e um Tecnopark com cerca de 70 indústrias de pequeno e médio porte. A previsão é de chegar em 2020 com 30.000 habitantes, num total de 1,7 milhões de m² destinados aos setores comerciais, residenciais e de serviços, sem haver o controle de acessos para evitar a segregação.

Também partindo dos princípios do *Novo Urbanismo*, o empreendimento resgata as diversidades do trabalho, da moradia, do ensino e do lazer, somados aos padrões LEED das edificações. Os edifícios são compostos de tecnologias alternativas, com certificação ambiental e materiais recicláveis, buscando, desde a sua concepção, reduzir gastos e impactos decorrentes do consumo de energia, água

e produtos em geral. São dotados de jardins em suas coberturas e os estacionamentos são subterrâneos. O lugar passa a ser reconhecido como inspiração para um estilo de vida mais comprometido com a sustentabilidade e mais associado à vida ao ar livre. O projeto se concentra em núcleos, para permitir o acesso rápido às zonas comerciais. As ruas priorizam a bicicleta, o pedestre e a acessibilidade local dispensa o carro no transporte diário. Tudo conectado na praça central que relaciona os usos cívicos e culturais, contemplando um shopping aberto, com bulevares de lojas e restaurantes.

Figura 3. Foto renderizada do projeto da Cidade-bairro Pedra Branca em Pelota/SC.



Fonte: <http://cidadepedrabranca.com.br/um-pouco-de-historia/>.

CONCLUSÃO

Conclui-se que, *O Novo Urbanismo* é um movimento conservador de retorno ao passado, no qual se valoriza o senso de comunidade das cidades medievais. A sociabilidade passa a ser o sinônimo de bem estar e proteção, um lugar que contempla a cultura, o lazer, o morar e o trabalho. Revaloriza-se a cidade e o seu núcleo de composição, o bairro, que, passa a ser entendido, como meio de integração social. Torna-se um laboratório de experiências transformadoras a partir das atividades educativas e sociais, criando-se, nesse âmbito, a interlocução da comunidade com seu entorno.

O Ecovillage Girassol é, portanto, uma proposta contemporânea, que rompe os paradigmas por prezar por um estilo de vida baseado na sustentabilidade, na igualdade e na democratização do espaço urbano.

Propõe-se um bairro que contempla, em sua composição criativa, várias configurações de moradias, alta densidade populacional nas áreas residenciais, grandes espaços verdes integrados a aparelhos públicos de uso cultural, uso intensivo de transporte coletivo e alternativo e livre de automóveis.

Salienta-se, também, que esta área inovadora será concebida como um “território” de uso misto – residencial e comercial - com a intenção de melhorar a qualidade de vida dos seus usuários e moradores no que diz respeito à locomoção e ao abastecimento.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. 1. ed. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

FARR, Douglas. **Urbanismo sustentável: Desenho urbano com a natureza**. 1. ed. São Paulo: Bookman, 2013.

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

KEELER, Marian; BURKE, Bill. **Fundamentos de projeto de edificações sustentáveis**. 1. ed. São Paulo: Bookman, 2010.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes**. 1. ed. São Paulo: Bookman, 2012.

MELHADO, Ana; SANTOS, Aurélie; MELHADO, Silvio; GURGEL, Adriana. **Projetar e construir bairros sustentáveis**. 1. ed. São Paulo: PINI, 2013.

MOSTAFAVI, Mohsen; DOHERTY, Gareth. **Urbanismo ecológico**. 1. ed. São Paulo: GG, 2012.