

ESTUDO MORFOLÓGICO / INVESTIGAÇÃO E PROPOSTA

Ruptura do tecido urbano, estratégias urbanísticas para a costura e o caso de Lorena, SP

MORPHOLOGICAL STUDY / RESEARCH AND PROPOSAL

Rupture of the urban fabric, urban strategies for the urban seam and the case of Lorena, SP

A. Larissa Oliveira & B. Eduardo Venanzoni

UNIFATEA - Centro Universitário Teresa D'Ávila, Brasil

larissa.psoliveira@gmail.com

venanzoni.eduardo@gmail.com

RESUMO

A legislação assegura que todo cidadão brasileiro tem direito à infraestrutura urbana, a espaços públicos, à habitação, à participação social e dignidade. Entretanto, a produção desigual e desordenada das cidades pode acarretar em ambientes de desconexão, segregação e desigualdade. Essa situação é identificada na cidade de Lorena/SP, sobretudo em sua porção sudoeste, área de recente urbanização. Constituída por empreendimentos de interesse social e de mercado popular que foram implantados de forma desconexa, fechados em si e carentes de equipamentos públicos e comunitários, a região apresenta grandes problemas de sociabilização, mobilidade e exclusão urbana. A pesquisa busca a identificação e interpretação de características presentes no território que sejam decorrentes de sua morfologia espacial, a fim de subsidiar propostas de soluções projetuais que contribuam tanto para a sua recomposição como integração ao restante da cidade, como uma espécie de operação de costura no tecido urbano.

Palavras-chave: urbanização dispersa, morfologia urbana, costura urbana.

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto. **Tópico:** Morfologia urbana.

ABSTRACT

The legislation ensures that every Brazilian citizen has the right to urban infrastructure, public spaces, housing, social participation and dignity. However, uneven and disorderly production of cities can lead to disconnected environments, segregation and social inequality. This situation is identified in the city of Lorena/SP, especially in its southwestern portion, an area with recent urbanization. Consisting of building ventures of social interest and popular market that were implemented in a disconnected manner, closed in on itself and lacking public and community facilities, it is a region that presents many problems related to socialization, urban mobility and social exclusion. The research aims to identify and to interpret aspects found in the territory resulting from its spatial morphology, in order to subsidize proposals for design solutions that contribute both for its restoration and integration with the city as a kind of sewing operation in the urban fabric.

Keywords: urban sprawl, urban morphology, urban seam.

Research line: 1: City and project. **Topic:** Urban morphology.

1. Apresentação

A legislação assegura que todo cidadão brasileiro tem direito à infraestrutura urbana, a espaços públicos, à habitação, à participação social e à dignidade. Entretanto, quando a cidade é produzida de forma desequilibrada, o processo de expansão desordenada tende a provocar uma “urbanização desurbanizada”, fenômeno que impede que o espaço urbano seja, na sua integralidade, espaço do cidadão, transformando a cidade em um ambiente de desconexão, segregação e consagração de desigualdades. Essa situação, reconhecida em diversas cidades brasileiras, também pode ser identificada em Lorena, município pertencente à Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), no interior do estado de São Paulo. Reconhecendo essa realidade, a cidade foi tema de pesquisa¹ realizada no ano de 2018, e que resultou em quatro trabalhos de conclusão de curso, com projetos distintos que buscaram uma integração entre si, com a intenção de propor soluções para as circunstâncias identificadas. Dessa forma, o presente trabalho busca apresentar e discutir as principais questões levantadas na pesquisa, bem como complementar o contexto de discussão com as recentes intervenções que aconteceram na região.

O recorte espacial da pesquisa concentra-se na porção sudoeste de Lorena, em uma região de recente ocupação que experimenta três processos urbanos simultâneos: concentração de empreendimentos imobiliários destinados ao mercado popular e de interesse social para redução de déficit habitacional; urbanização incompleta, marcada pela precariedade de infraestrutura urbano-comunitária e desarticulação do sistema viário e; tendência de conurbação, a partir da demasiada aproximação com a mancha urbana do município de Guaratinguetá. É possível observar nas Fig. 01 e 02, que essa região específica – objeto do estudo – está assentada próxima a um dos limites da zona urbana de Lorena, sendo composta por grandes glebas que se intercalam com loteamentos e condomínios residenciais implantados de forma desconexa e fechados em si, ao mesmo tempo em que apresenta sistema viário precário e controlador. Nesse contexto, além de seu isolamento espacial em relação ao restante da cidade, a região é vista com desinteresse pela população, acarretando grandes problemas de sociabilização, mobilidade e exclusão urbana. Dessa forma, a pesquisa tem como objetivos a identificação e interpretação das características presentes no território que sejam decorrentes de sua morfologia espacial e a apresentação de soluções que contribuam tanto para a sua recomposição como para sua integração ao restante da cidade, como uma espécie de operação projetual de costura no tecido urbano em análise.

¹OLIVEIRA, L. P. S. *et al.* (2018) **Costura Urbana**: Plano e projetos para o Jardim Primavera. Lorena: Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário Teresa D’Ávila – UNIFATEA.

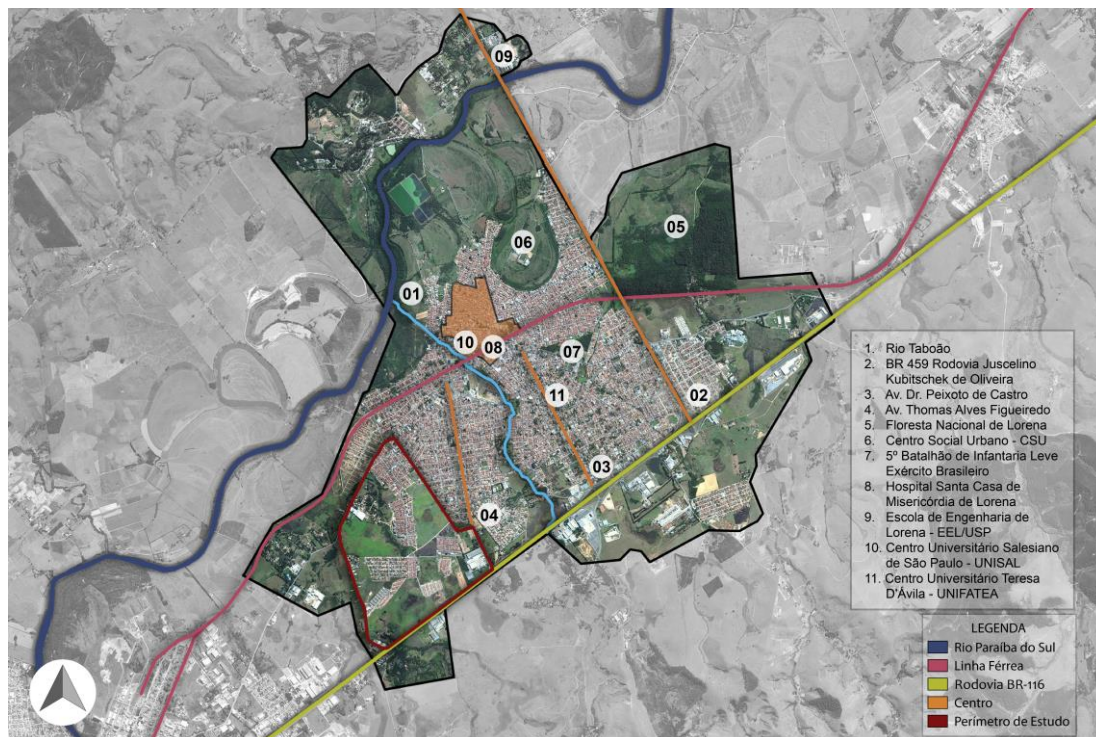


Fig. 01 - Relação da região de estudo e elementos estruturantes da cidade. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018.

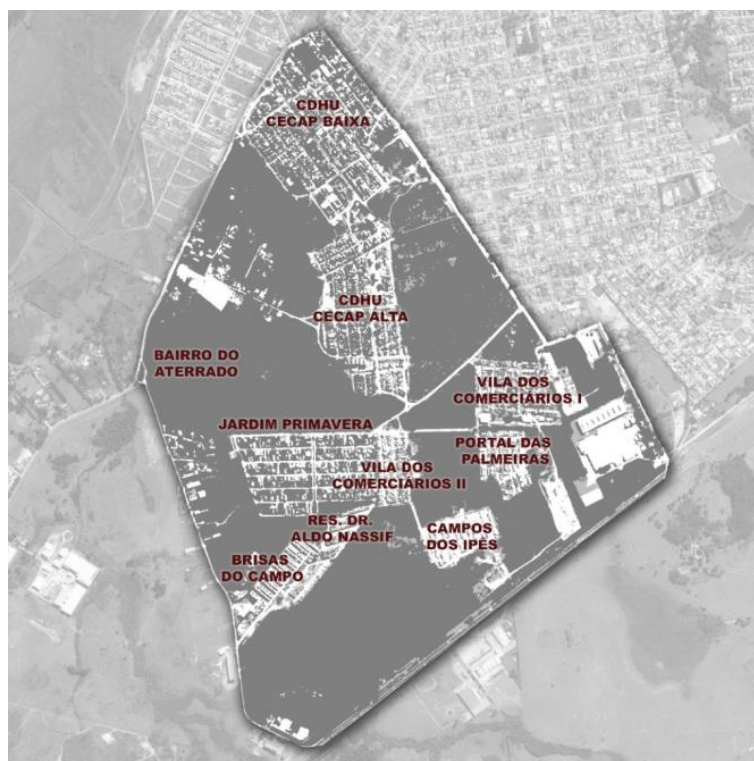


Fig. 02 - Composição territorial da região de estudo. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018.

Para fins de desenvolvimento e análises de mapas, optou-se por definir um perímetro dentro da área de estudo (Fig. 03), de forma que o bairro Jardim Primavera, com localização estratégica e potencial para guiar as transformações espaciais da região, esteja no centro das análises.



Fig. 03 - Perímetro para estudo. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

2. Inquietações: ruptura do tecido urbano

2.1. Resgate histórico

A cidade de Lorena teve sua povoação iniciada no final do séc. XVII, após surgir como uma necessidade de apoio às expedições dos bandeirantes e viajantes na travessia do rio Paraíba do Sul em busca de metais preciosos ao norte da província, região que depois se tornou Minas Gerais. A ocupação se iniciou por volta de 1705, com a construção de uma capela dedicada à Nossa Senhora da Piedade. Foi elevada à categoria de Vila em 1788 e tornou-se Cidade em 1856.

O desenvolvimento urbano deu-se, extraordinariamente, a partir de meados do século XIX, no período da cafeicultura, atingindo uma das fases mais prósperas de sua economia, culminando com a passagem da estrada de ferro e a inauguração da estação ferroviária. Mesmo após a decadência do café, o município destacou-se com a policultura, onde a cana-de-açúcar e o arroz tiveram lugar de destaque. Em 1925, houve uma nova tomada do progresso, com a chegada de famílias mineiras, transformando as velhas propriedades rurais em fazendas de criação. No entanto, foi em 1951, com a implantação da Rodovia Presidente Dutra

(BR-116), interligando São Paulo ao Rio de Janeiro, que Lorena retomou o desenvolvimento econômico e social, principalmente em função de sua localização estratégica que, até os dias atuais, tem contribuído para investimentos no município. Deste modo, o processo de industrialização impulsiona a expansão urbana, colocando Lorena em posição de destaque regional devido a sua importância enquanto um centro comercial, assim como se reforça sua população urbana, conforme mostra o Gráfico 01 a seguir.

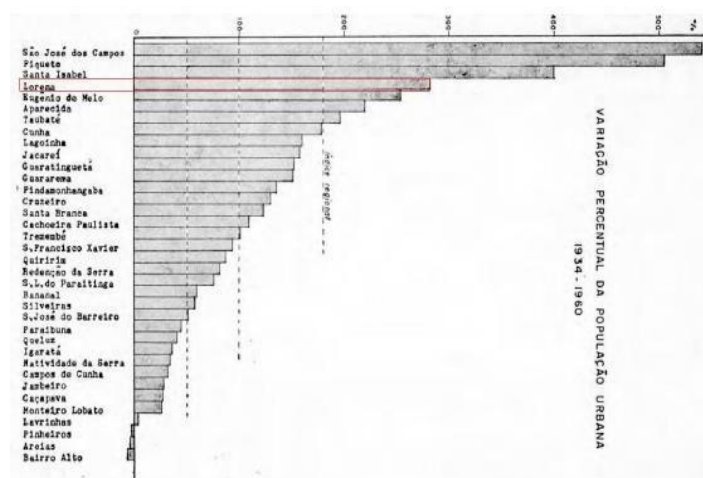


Gráfico 01 - Variação Percentual da População Urbana 1934-1960. Fonte: MÜLLER, 1969 *apud* OLIVEIRA *et al*, 2018

Nesse contexto, a cidade de Lorena veio a atrair pessoas de municípios menores, dando início a um acelerado processo de migrações. Frente a demanda por novas moradias para abrigar essa crescente parcela de habitantes, antigas propriedades rurais passam a ser loteadas e disponibilizadas pelo mercado imobiliário, através de um processo de urbanização que, muitas vezes, como se verá nesse caso, se fez de maneira incompleta.

Acerca da produção do espaço urbano, o geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1995) discorre sobre os agentes sociais com diferenciados recursos de poder, identificados por ele como: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. No caso da região de estudo, pode-se constatar, com maior destaque, a influência de três desses grupos de agentes.

Primeiramente, têm-se os proprietários de terras, que atuaram na transformação das glebas em lotes urbanos adequados para as primeiras habitações de interesse social em Lorena. Sobre o processo de demanda por terras e habitações, Corrêa (1995) explica, ainda, que depende do aparecimento de novas camadas sociais, que tenham rendas capacitadas a participar do mercado de terras e habitações, mas depende também da política que o Estado adota para permitir a reprodução do capital.

Atuaram também os promotores imobiliários, um conjunto de agentes que realizaram o financiamento e a construção ou produção física dos imóveis. Corrêa (1995) explica que, de forma a garantir a rentabilidade com sua atuação, entre as estratégias utilizadas por esses agentes está a produção de habitações superocupadas por várias famílias, combinada à péssima qualidade da construção, que faz com que seu

custo seja reduzido ao mínimo. Para tanto, obtém-se ajuda do Estado para tornar disponíveis formas mais atraentes que garantam o pagamento da produção e consumo dessas residências, como, por exemplo, as Companhias de Habitações (COHABs).

O Estado, por sua vez, atua na organização espacial da cidade e dispõe de um conjunto de instrumentos que pode empregar em relação ao espaço urbano, como (i) a regulamentação do uso do solo, (ii) o controle de limitação dos preços das terras, (iii) investimentos públicos na produção do espaço, através de obras de drenagem, desmontes, aterros, e implantação de infraestrutura, bem como (iv) a organização de mecanismos de créditos à habitação.

Na região de estudo, a primeira ação de parcelamento do solo data de agosto de 1980, quando a Companhia Estadual de Casas Populares – CECAP² realizou a compra de terras localizadas no Bairro do Aterrado, totalizando 538.297,80 m². Essa gleba foi transformada, ao longo de mais de duas décadas, por um longo processo de urbanização que deu origem a 1.552 imóveis, distribuídos em sete empreendimentos (loteamentos e condomínios), entre os anos de 1981 e 2006, originando os bairros popularmente chamados de CECAP Baixa e CECAP Alta. Ao mesmo tempo, e no decorrer dos anos, mais ao sul da região, são implantados os loteamentos que deram origem aos bairros Vila dos Comerciantes I e Vila dos Comerciantes II – aprovados pelo poder público em outubro de 1998 e julho de 1999, respectivamente –, bem como os lançamentos imobiliários nomeados Condomínio Portal das Palmeiras e Conjunto Residencial Aldo Nassif – aprovados em outubro de 2000 e agosto de 2009, respectivamente. Diferentes desses, que foram entregues com as edificações incorporadas aos lotes, é implantando o loteamento Jardim Primavera, aprovado em novembro de 1998, registrado em dezembro de 1999, e que tem sua infraestrutura básica finalizada em meados de 2006. Posteriormente ao seu lançamento, e através do programa habitacional Minha Casa Minha Vida, foram entregues na região de estudo mais 375 unidades residenciais divididas em dois conjuntos, resultando no Condomínio Residencial Campos dos Ipês e no Condomínio Residencial Brisas do Campo, concluídos entre março e outubro de 2012.

Durante o desenvolvimento da pesquisa foi possível acompanhar, ainda, a implantação de um novo empreendimento construído entre os anos de 2018 e 2019. Denominado Condomínio Residencial Convívio Lorena, produziu 148 unidades habitacionais pelo programa Minha Casa, Minha Vida. Implantado contíguo ao Jardim Primavera, observa-se que seu perímetro está fechado com muros. Trata-se, portanto, de mais um empreendimento típico dessa região da cidade, ou seja, realizado com financiamento público, por meio de programas habitacionais e, urbanisticamente, fechado em si. Nesse caso em específico, evidenciado por um extenso muro que configura a tipologia Condomínio.

As figuras a seguir ilustram as mudanças espaciais ocorridas no perímetro de estudo no intervalo dos últimos 13 anos. Na primeira, é possível observar os conjuntos habitacionais então consolidados, enquanto na segunda é possível identificar a região como se apresenta atualmente.

² A empresa hoje conhecida como CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo - foi fundada em 1949 e já teve vários nomes: CECAP, CODESPAULO e CDH. Recebeu sua atual denominação em 1989. É agente promotor de moradia popular e tem por finalidade executar programas habitacionais em todo o território do Estado, voltados para o atendimento exclusivo da população de baixa renda (faixa de 1 a 10 salários mínimos).



Fig. 04 - Ortofoto do perímetro de estudo em 06/08/2006. Fonte: Software Google Earth.



Fig. 05 - Ortofoto do perímetro de estudo em 17/04/2019. Fonte: Software Google Earth.

Assim, seja pela relação ao uso e preço do solo ou para ordenamento urbano, esses empreendimentos, destinados quase que exclusivamente a uso residencial, são, geralmente, implantados nas regiões mais afastadas da cidade, onde, na maioria dos casos, a infraestrutura e os serviços públicos tardam a chegar, expressando uma possível condição de segregação socioespacial. Considerando que os processos dessa produção aconteceram em um momento de expansão urbana e populacional, sem tempo suficiente para que

a administração e organização do espaço fossem bem planejadas, tem-se como resultado áreas suburbanizadas, no sentido de precarização do acesso à infraestrutura urbana.

2.2. Contexto de discussão

A região de estudo, localizada na porção sudoeste de Lorena, encontra-se às margens do limite territorial com a porção leste do município de Guaratinguetá. A proximidade das manchas urbanas desses dois municípios, que estão em constante crescimento, caracteriza o desenvolvimento do fenômeno conhecido como conurbação, que representa o “encontro” de duas ou mais cidades, ao formar um mesmo espaço geográfico. Na Fig. 06, que expressa a relação espacial da região de estudo com os municípios em questão, é possível identificar o espaço restante entre as duas manchas urbanas, que caminham uma de encontro a outra. Essa integração de áreas de distintos municípios em um mesmo espaço urbano pode resultar nas junções econômica, social e estrutural, com um fluxo de capitais, mercadorias e, principalmente, de pessoas que já não consegue ser controlada pelo governo dos municípios, levando problemas de uma cidade para a outra.

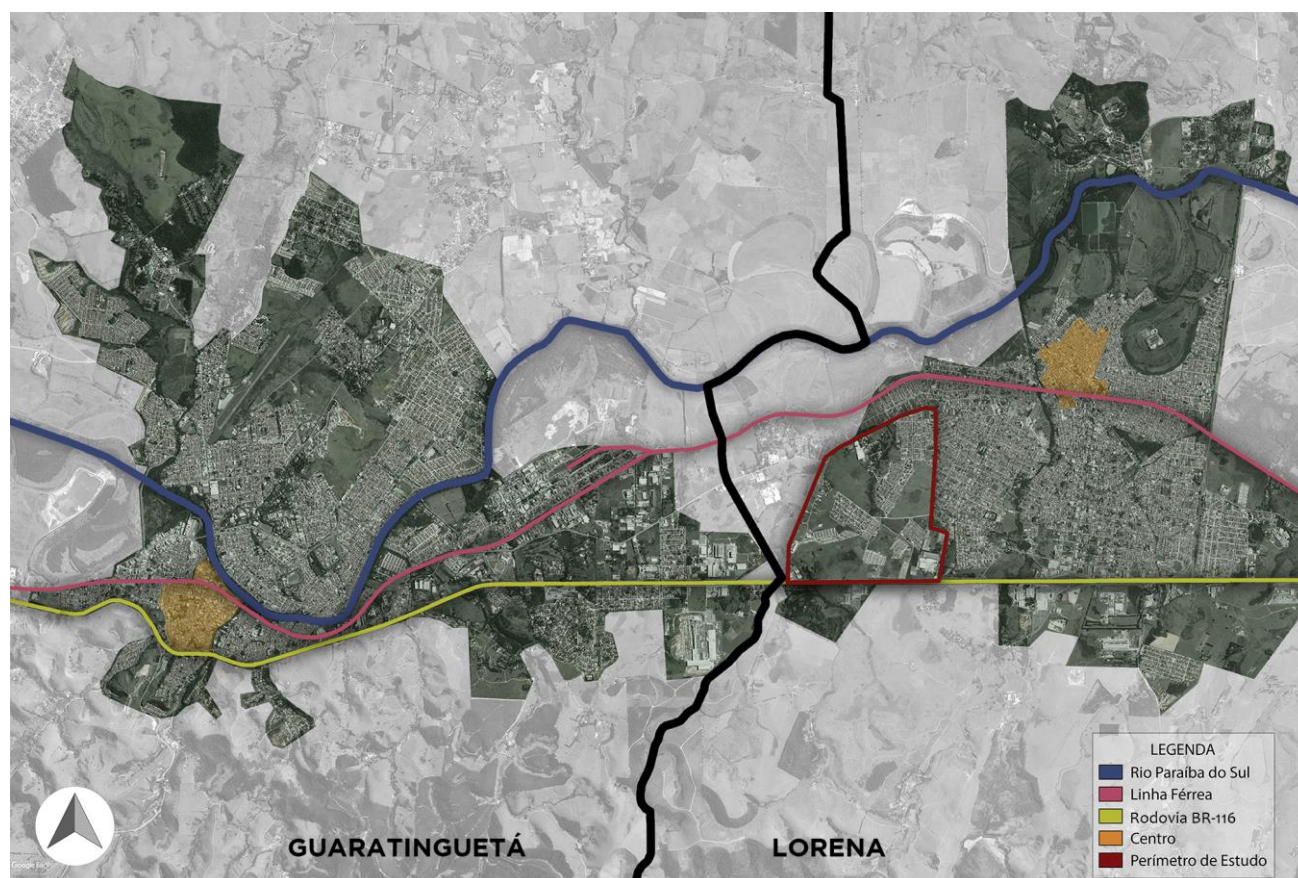


Fig. 06 - Relação entre a região de estudo e as cidades de Guaratinguetá e Lorena. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

A região de estudo, apesar de agente no processo de conurbação entre as cidades de Lorena e Guaratinguetá, é, desde a implantação do loteamento Vila dos Comerciários I – na transição das décadas de 1990 e 2000 –, palco de discussão a respeito de sua situação de exclusão espacial. Nesse caso, agravado pelo fato de ser uma exclusão dupla, uma vez que, espacialmente, há uma fissura que prejudica a comunicação dessa região com ambos os municípios.

Nesse contexto, a situação de conurbação faz das duas cidades em questão apenas uma e, ainda assim, a população dessa porção sudoeste de Lorena sempre manifestou seu sentimento de não pertencer a nenhuma das duas cidades, denotando, desde o início, um estigma socioespacial que, inclusive, parece ser naturalizado pelos habitantes dessa região. Esse fenômeno se materializa popular e culturalmente, uma vez que, embora atualmente com menor intensidade, esses bairros são conhecidos como “bairros do nem”, uma vez que a população não considera a região como componente espacial nem de Lorena, nem de Guaratinguetá. Embora mais próximos do centro de Lorena, os residentes não se sentem inseridos em nenhum dos dois municípios, uma vez que essa região foi excluída por dois contextos sociais distintos. Por meio dessa figura de linguagem excludente, constata-se a contradição entre duas cidades que se unificam, ao compor um só espaço urbano, mas que excluem, justamente, a região de contato.

Além disso, o arranjo espacial da região também se relaciona a esse sentimento de desconexão com a cidade, dado que, conforme classificação apresentada pelo professor José Almir Farias Filho (2014), pode ser definido como de morfologia espreada, uma vez que “chama atenção a ocorrência de trechos urbanizados intercalados por trechos vazios de diferentes dimensões, cuja fragmentação produz áreas construídas descontínuas” (Farias, 2014: 3), situação que pode ser observada na Fig. 07.



Fig. 07 - Mapa de cheios e vazios. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

É possível observar a configuração espacial dos bairros que conformam uma área de ocupação dispersa e rarefeita em relação ao conjunto da cidade, ao mesmo tempo em que se justifica sua condição de separação ou apartação, que pode indicar um processo de exclusão socioespacial, apoiada, em parte, na desigualdade de forças entre os diversos agentes que ali atuaram na gradativa produção desse espaço. Considerando que os processos da expansão urbana e populacional aconteceram mais acelerados que os processos de planejamento urbano, tem-se como resultado áreas suburbanizadas, no sentido de proporcional acesso precário à infraestrutura urbana. Nessa porção da cidade, onde predominam quadras destinadas a habitações uni e multifamiliares, há poucos equipamentos, conforme observado na Fig. 08, que apresenta estudo realizado em 2018, através do levantamento de todos os equipamentos comunitários estabelecidos num raio de 1,2 km, partindo do loteamento Jardim Primavera, de forma a envolver todo o perímetro de estudo. Observa-se, então, a presença de cinco instituições educacionais, estando uma delas ainda em construção; dois edifícios que oferecem serviços de saúde; duas praças; e duas quadras de esporte.

Considerando que os bairros desse perímetro apresentam densidade demográfica elevada (Sinopse do Censo IBGE, 2010), ao mesmo tempo em que esses equipamentos se localizam em pontos específicos do espaço – um ponto ao norte e dois pontos a leste –, fica evidente que não são suficientes para atender a demanda da população que ali reside. Além disso, o comércio, ainda incipiente, implica em uma espécie de região-dormitório ocupada por trabalhadores de baixa e média-baixa rendas, que trabalham, estudam e consomem fora do bairro onde residem, tornando a região abandonada no horário comercial.

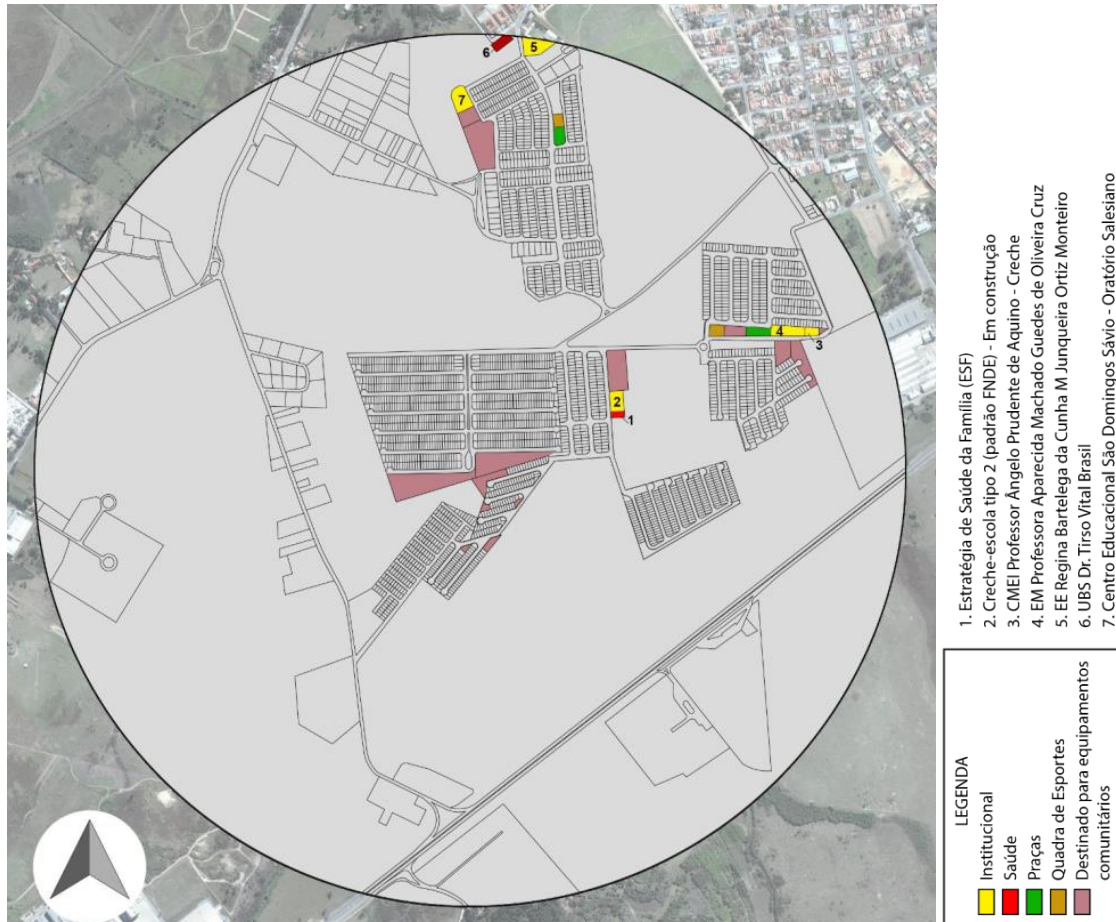


Fig. 08 - Mapa de equipamentos comunitários levantados num raio de 1,2 km. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

Entre os demais elementos morfológicos que estruturam a região de estudo, a Fig. 09 evidencia outra carência identificada nessa área, através do estudo de seus espaços livres e vegetação. Composta por extensas glebas ociosas, a presença de árvores se faz mais evidente às margens dos corpos d'água que percorrem a região.



Fig. 09 - Mapa de espaços livres e vegetação na região de estudo. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

No loteamento Jardim Primavera, apesar da grande quantidade de áreas permeáveis, decorrentes também dos lotes ainda sem uso, a vegetação não é expressiva, possuindo poucas árvores tanto no espaço público como dentro dos lotes, conforme ilustra a Fig. 10.

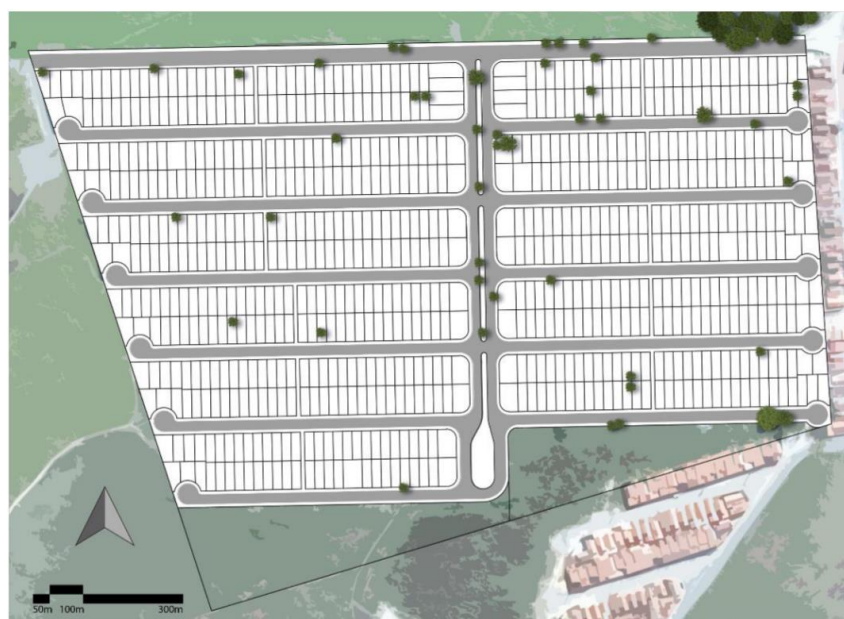


Fig. 10 - Mapa de espaços livres e vegetação no Jardim Primavera. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

Além das estruturas verdes, o arquiteto e urbanista José Lamas (2010) identifica a fachada (ou o plano marginal) das edificações como outro importante elemento morfológico do espaço urbano. Segundo o autor, "é através das fachadas dos edifícios (e dos seus volumes) que se definem os espaços urbanos" (Lamas, 2010: 94). Através das fachadas se exprimem as características e linguagem arquitetônica que moldam a imagem da cidade. Em relação à ambiência urbana, a grande maioria das edificações da região são compostas apenas pelo pavimento térreo. No Jardim Primavera, grande parte dos lotes ainda não está completamente ocupado e utilizado, assim, o bairro contém um grande número de obras (em andamento e paralisadas), assim como residências que ainda não possuem revestimento externo. Exemplos das tipologias comuns encontradas na área podem ser conferidos nas Fig. 11 e 12.



Fig. 11 – Tipologia de edificações localizadas no loteamento Jardim Primavera. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018



Fig. 12 – Tipologia de edificações localizadas no loteamento Jardim Primavera. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

Ainda assim, é possível constatar que, apesar da carência de equipamentos comunitários, essa porção da cidade dispõe de áreas públicas destinadas para tais fins, oriundas dos empreendimentos imobiliários, situação que reforça sua potencialidade na melhor oferta e implantação dos chamados “fixos sociais”, definidos pelo geógrafo Milton Santos (2000) como infraestrutura urbana e comunitária.

Além disso, é importante ressaltar os recentes investimentos públicos e privados que a região tem recebido nos últimos anos. Com a implantação do Condomínio Residencial Convívio Lorena (localizado à oeste do bairro Jardim Primavera, na Fig. 05), realizou-se, por parte da incorporadora responsável pelo empreendimento, pavimentação da via de acesso ao mesmo, enquanto a Prefeitura Municipal, por meio de convênio federal com o Ministério das Cidades, pavimentou também outras vias do Loteamento Jardim Primavera, melhorando a mobilidade do bairro, que antes apresentava pouca regularidade nos leitos carroçáveis e, conseqüentemente, nos passeios públicos, sendo que poucos estavam calçados. No decorrer do ano de 2018, a região recebeu também investimentos referentes à instalação e substituição de iluminação pública, bem como implantação de passarela sob a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), no km 54+500, de forma a facilitar o acesso aos bairros através da rodovia.

Dessa forma, esses investimentos comprovam que, apesar de espacialmente afastada, a região de estudo não apresenta características de clandestinidade ou irregularidade; indicam, também, que existem demandas para atender às necessidades da população residente e usuária atual e também futura, que podem ser

atraídas pelo acesso aos equipamentos comunitários já consolidados, aos em desenvolvimento, bem como os que poderão ser implantados nas áreas destinadas a tais fins.

Em relação ao sistema de transporte coletivo, a região ainda é atendida por poucas linhas e vivencia a falta de infraestrutura para embarque e desembarque e, principalmente, a não continuidade do sistema viário, resultado, sobretudo, do excesso de vias sem saídas (formato Cul-de-sac), tanto nos loteamentos como nos condomínios, nos quais, aliás, o serviço público de transporte coletivo não tem jurisdição. Na esfera municipal, a área é atendida por três linhas, indicadas na Fig. 13, que percorrem os bairros CECAP Baixa, CECAP Alta, Vila dos Comerciários I, Vila dos Comerciários II, Residencial Dr. Aldo Nassif e Brisas do Campo. Em relação ao transporte intermunicipal, indicado na Fig. 14, a região não é atendida por nenhuma linha. Em ambos os casos, percebe-se a inexistência de opção para transporte público na área centro-oeste do perímetro de estudo, que inclui o loteamento Jardim Primavera, o Condomínio Residencial Convívio Lorena e residências do bairro do Aterrado.

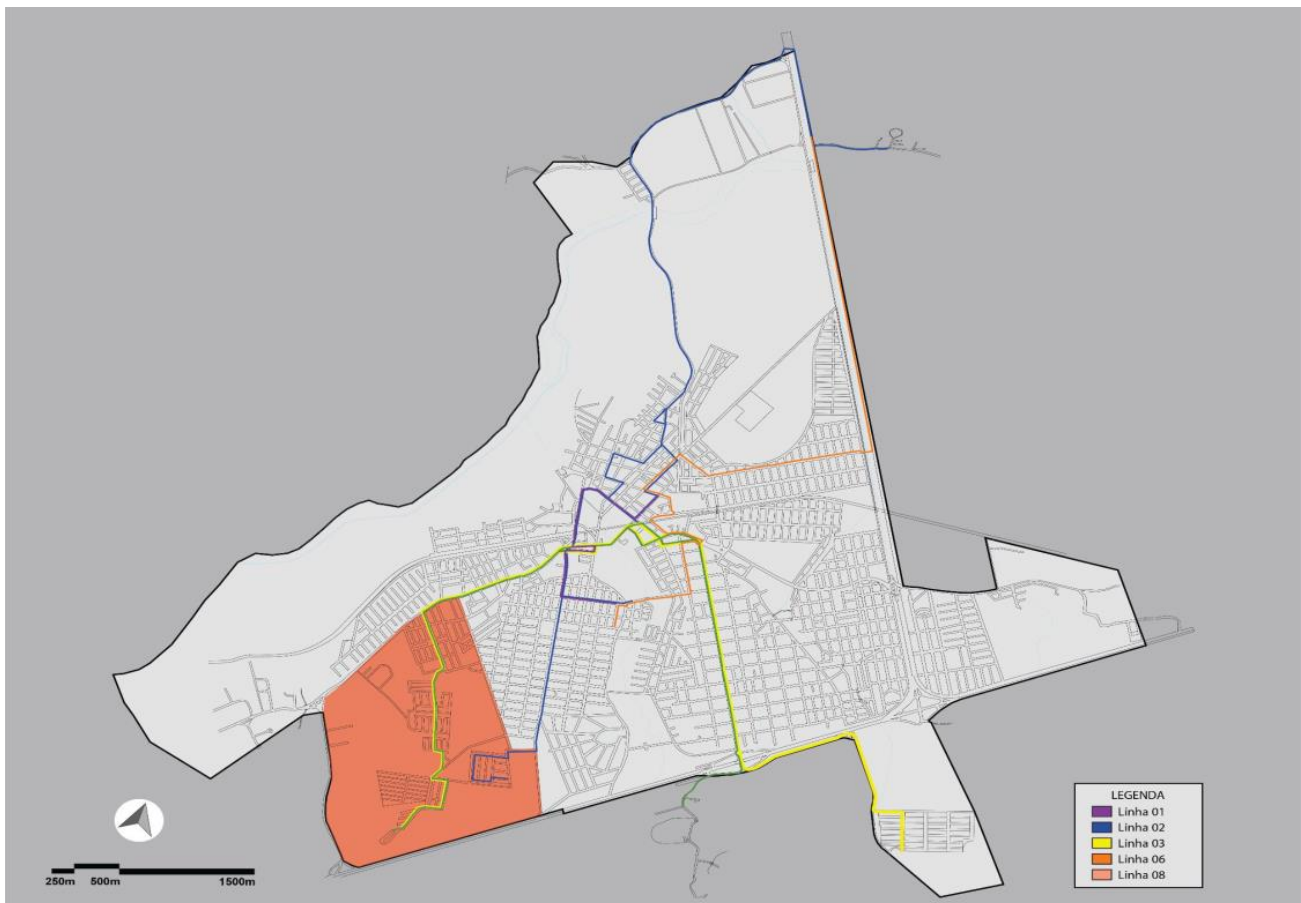


Fig. 13 - Mapa de transporte público municipal, na escala da cidade. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

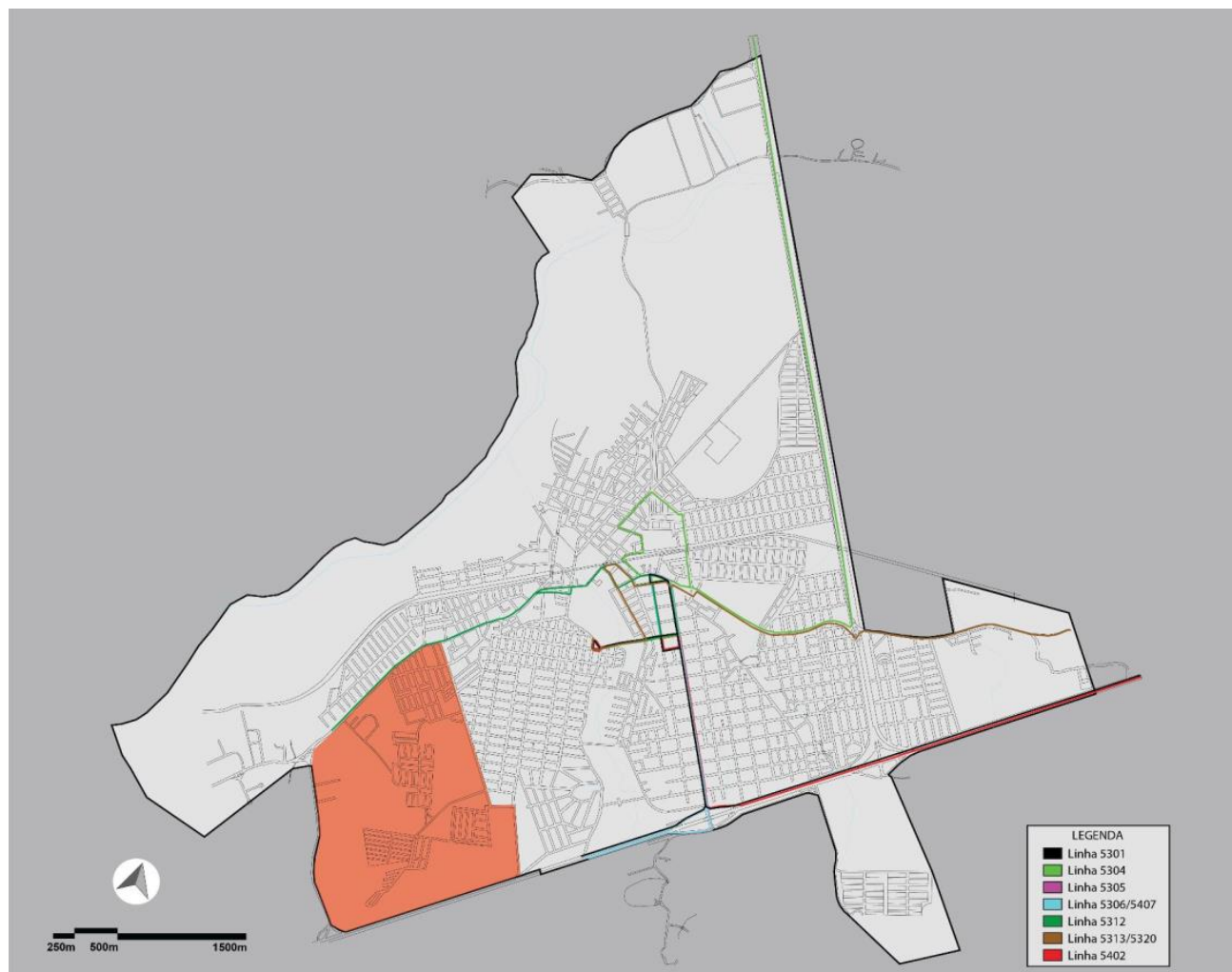


Fig. 14 - Mapa de transporte público intermunicipal, na escala da cidade. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

3. Costura urbana: as propostas

O crescimento desenfreado, a expansão das cidades sem o adequado planejamento, a implementação de planos urbanos em desarmonia com seu entorno e, em alguns casos, a presença do Urbanismo de Mercado, podem acarretar diversos problemas urbanos, como pontos de segregação espacial, áreas de mau uso e regiões desconexas. Essas feridas urbanas, que se sucedem em diferentes escalas, nas cidades de pequeno a grande portes, são os temas tratados por projetos de costura urbana, assunto que se adapta a distintas situações de reconstituição de zonas específicas dentro da cidade.

O arquiteto Andrés Sebastián Franco Taipe (2014) identifica duas condições das feridas urbanas: quando resultado de planejamentos, como é o caso de rodovias e projetos que são implantados em meio a regiões já estabelecidas, mas os novos projetos desconsideram a necessidade de comunicação entre essas regiões, priorizando a circulação de automóveis e a implantação de empreendimentos imobiliários e; pela falta de

planejamento, onde a produção da cidade torna-se o problema de segregação, embora o elemento de ruptura já existisse.

A ferida urbana encontrada na região de estudo diz respeito, sobretudo, à ausência de desenho urbano adequado, que garantisse melhor inserção e conexão da área com o restante da cidade, já consolidada. Instalada na borda do tecido urbano, tendo como limites grandes glebas vazias, uso predominantemente residencial e sistema viário desarmonioso, precário e controlador, que resulta em isolamento da área, a região apresenta problemas que poderiam ter sido previstos e evitados, caso o espaço fosse produzido por meio de planejamento cuidadoso.

O conceito de costura urbana também foi definido pelo geógrafo e urbanista espanhol Jordi Borja (2011). De acordo com o autor, representa as intervenções nas quais a pressão de dispersão, segregação e segmentação da área urbana nos obriga a redefinir os espaços públicos urbanos nas áreas de novo crescimento. Ou seja, recuperar a dimensão simbólica para identificar os espaços urbanos como referências cidadãs, fazer espaços de conexão ou nós, lugares com significado, marcos cívicos, atribuir às áreas novas características de centralidade do lugar central (monumentalidade, multifuncionalidade, troca, lugares de encontro e expressão).

Dessa forma, a intenção das soluções, propostas através da pesquisa, é integrar espacial e socialmente a região sudoeste de Lorena com o restante de sua malha urbana, por meio de intervenções que atribuam visibilidade, vínculos, funcionalidade e acessibilidade à região, de forma que resultará na possível reconstituição da trama – enquanto alguns projetos representam a linha que costura, outros representam as “agulhas” e, no conjunto, toda a região será “amarrada”, “realinhada” ou, simplesmente: “costurada”.

Contudo, a análise do diagnóstico permitiu identificar oportunidades para a realização de quatro projetos distintos que se integram e tem por objetivo geral contribuir para a reconexão de espaços e pessoas, bem como reforçar a inserção da região na cidade. Um deles consiste em um plano de expansão viária e projeto urbanístico de novas vias através do planejamento e desenho de recomposição do sistema viário, com o objetivo de induzir a conexão harmônica, equitativa e adequada à circulação das pessoas, independente do modal de transporte utilizado, aumentando o grau de acessibilidade da região e promovendo o acesso digno ao direito à mobilidade e à circulação. Além da consolidação e reestruturação da malha viária do entorno, o projeto propõe também um terminal rodoviário intraurbano para atendimento de toda essa região da cidade, de forma a suprir a carência identificada.

Os demais projetos são propostos no perímetro do loteamento Jardim Primavera que, assim como os demais loteamentos regulados pela Lei Federal 6766/1979, destina parte da gleba urbanizada para servir como espaços livres para o lazer público, equipamentos comunitários, equipamentos urbanos e sistema público de circulação. Com isso, esses projetos abrangem as vertentes de espaços públicos definidos como necessários para concluir o processo de urbanização da região, ou seja, prover a ocupação e qualificação das áreas do loteamento que são de domínio público, de responsabilidade do governo municipal, e que estão destinadas, desde o registro dos lotes, para usos específicos (Fig. 15). Se estabelecem, assim, (i) um projeto urbanístico e paisagístico de requalificação das vielas sanitárias existentes no desenho do loteamento Jardim Primavera, como opção de circulação peatonal nesses corredores que possuem três metros de largura e enorme potencial para contribuição como sistema de mobilidade do bairro, uma vez que este é composto por vias extensas e em formato cul-de-sac (sem saída); (ii) um projeto arquitetônico escolar em área institucional, que contribua para a coesão social através de edifício, possibilitador do encontro e coexistência das diferenças, ao mesmo tempo em que contribua para a promoção do sentimento de pertencimento por parte

da população; e (iii) um projeto urbanístico de um parque urbano em área verde, com possibilidade de se fazer uso do desenho participativo para envolver a comunidade em distintas etapas do projeto, com a intenção de conhecer e atender suas reais necessidades e fazer com que se sintam parte da transformação e da comunidade em que vivem, ao se criar um espaço capaz de proporcionar conexão física entre os bairros da região e social entre as pessoas que moram e utilizam esse espaço.

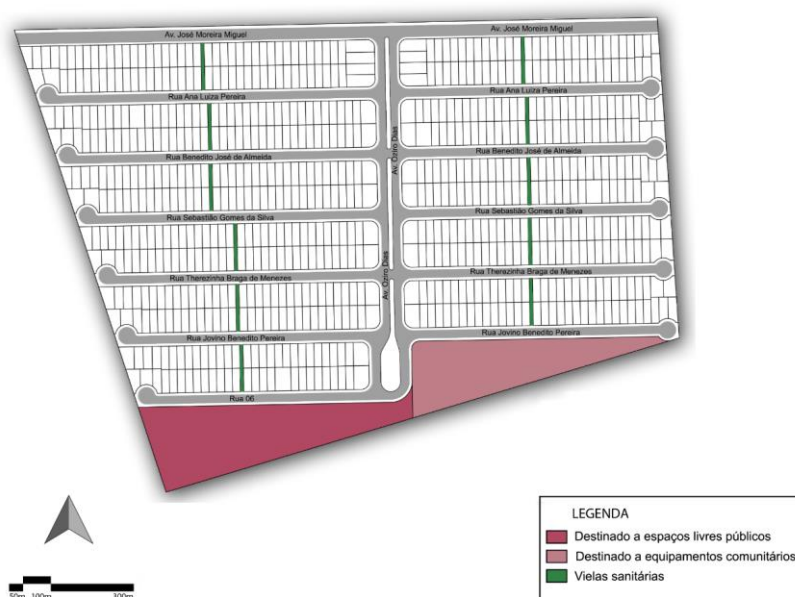


Fig. 15 – Áreas públicas do loteamento Jardim Primavera para desenvolvimento dos projetos. Fonte: OLIVEIRA *et al*, 2018

Dessa forma, os projetos têm em comum o objetivo de atuar de modo “cirúrgico” na região, a fim de reconstituir o tecido urbano e, ao mesmo tempo, refletir no espaço a identidade e comportamento do público-alvo, através de soluções personalizadas que possam contribuir também para a identificação e fortalecimento da identidade da comunidade local. Para isso, a ideia é que os projetos buscassem possibilitar espaços públicos e democráticos nos quais os cidadãos se reconhecem mutuamente como tal, sujeitos a direitos, livres e iguais.

Como resultados da pesquisa, a Fig. 16 ilustra a implantação de três dos quatro projetos desenvolvidos, sendo o parque urbano, o edifício escolar e a reestruturação viária com a implantação do terminal rodoviário. Juntamente com a requalificação das vielas sanitárias (Fig. 17 e 18) e de forma integrada, os projetos buscaram estimular o sentimento de pertencimento não só dos usuários diretos desses equipamentos, mas de toda a comunidade, ao inserir (a) referências geométricas à tipologia construtiva predominante na região, (b) murais artísticos pintados por artistas locais, (c) utilização de cores inspiradas no brasão municipal, além da (d) proposta de apropriação do nome Jardim Primavera para conferir à região o visual dessa estação do ano, através do plantio de árvores que possuem épocas de floração e cores diferentes, como as espécies Ipê-Roxo-de-Bola, Ipê-Branco, Pau-Cigarra e Primavera Laranja, além de outras árvores inseridas no projeto com o propósito de melhoria térmica, assim como a oferta de espécies frutíferas.

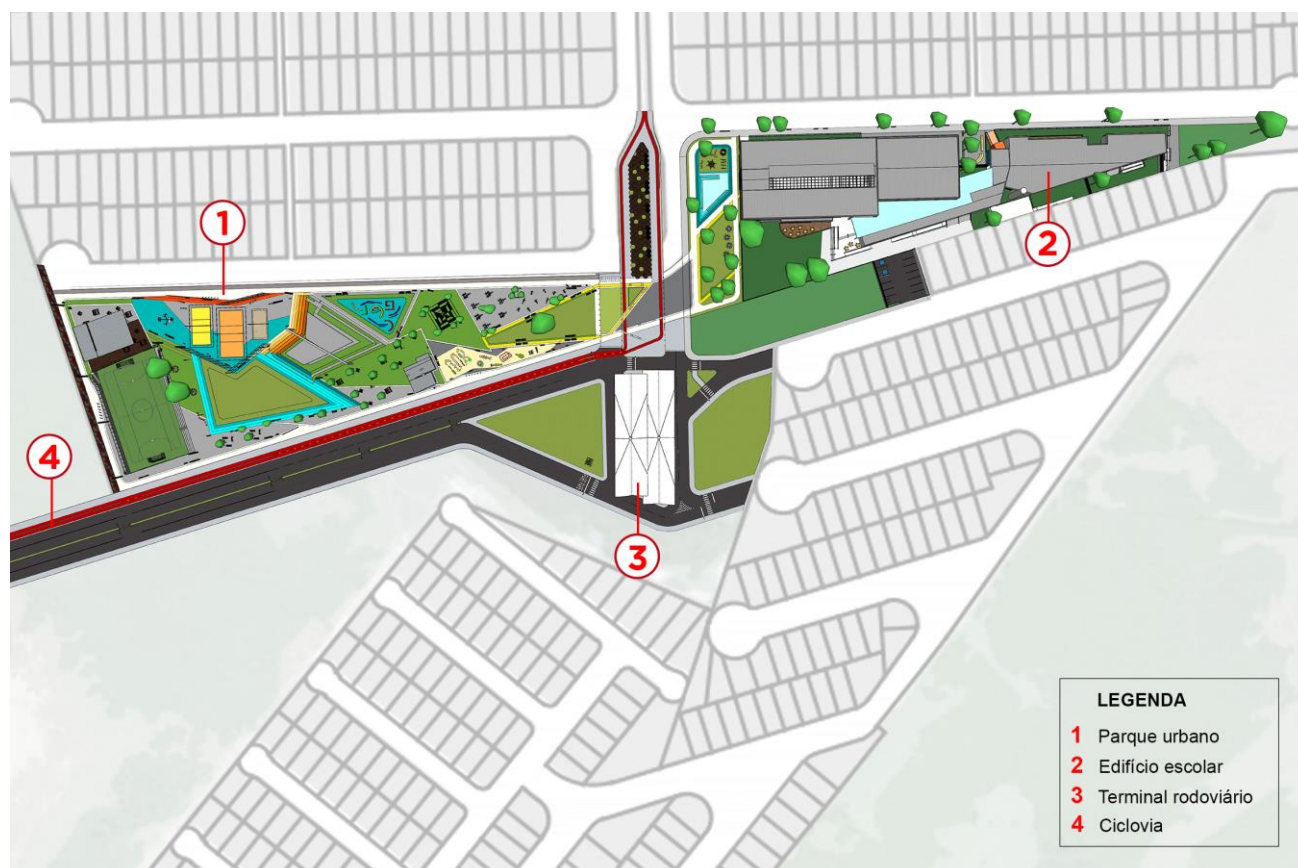


Fig. 16 – Implantação dos projetos no loteamento Jardim Primavera. Fonte: Autores, 2020

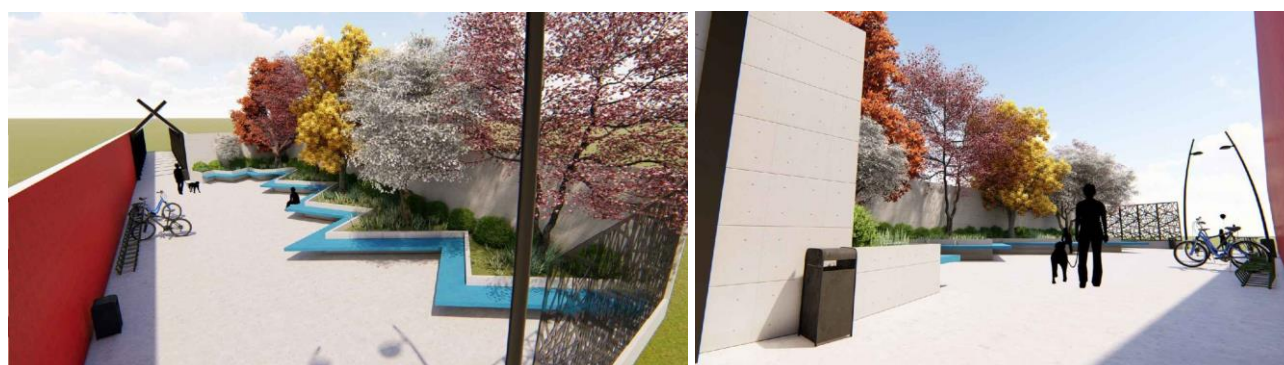


Fig. 17 e 18 – Imagens ilustrativas da proposta de requalificação de uma das vielas sanitárias, na qual foi considerada área de lote vazio, integrando-o ao projeto. Fonte: José Roberto Guimarães Vieira de Moura, 2018

Como conclusão, a pesquisa, realizada em 2018, teve como resultado inicial um diagnóstico da região de estudo, através do qual pôde-se reconhecer, entre outros pontos, os seguintes:

- presença de sistema viário desarmonioso, identificado por vias sem saída e interrompidas por muros e cercas;
- vias estreitas, uma vez que toda a região é desenhada, basicamente, por vias locais (a menor na hierarquia viária), resultando na ausência de um sistema viário hierarquizado;
- localização das áreas destinadas aos equipamentos urbanos nas bordas dos loteamentos (sobretudo as áreas destinadas a espaços livres para instalação de praças e parques públicos), situação que demonstra que o desenho urbano aplicado não considerou essas áreas como estruturantes, mas residuais; para tanto, observa-se que a área na qual o projeto do parque urbano foi desenvolvido, embora tenha três faces, no desenho do loteamento é acessada por apenas uma, que faz testada para uma das vias do Jardim Primavera.

A partir disso, a pesquisa teve como resultado final o desenvolvimento de quatro trabalhos de conclusão de curso, que se apropriaram das ideias identificadas no diagnóstico e apresentaram projetos de intervenção na região de estudo. De forma a complementar o contexto de discussão apresentado nesse trabalho, faz-se importante acrescentar, entre as intervenções recentes ocorridas na região que, no ano de 2019, o bairro Jardim Primavera também recebeu, além da pavimentação das vias, a construção de um edifício escolar, no mesmo lote escolhido durante a pesquisa para o desenvolvimento desse projeto. Ainda assim, embora a urbanização esteja sendo gradativamente completada, os problemas da fissura persistem, pois trata-se de uma questão estrutural - originada na produção do espaço - que se refere ao desenho urbano.

4. BIBLIOGRAFIA

BORJA, J. (2011). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza editorial.

CHAGAS, T. A. R. C. (2016). *O Processo de Segregação Socioespacial no município de Lorena no Vale do Paraíba*. Niterói: Trabalho de Conclusão de Curso, Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense.

CORREA, R. L. (1995). *O espaço urbano*. Editora Ática, Série Princípios.

FARIAS, J. A. (2014). *A urbanização dispersa e a produção de vazios metropolitanos*. São Paulo: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo "arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva".

LAMAS, J. M. R. G. (2010). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Editora Calouste Gulbenkian. 7ª ed.

LIMONAD, E. (2007). *Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana?* Revista Formação, nº14 volume 1 – p. 31-45.

OLIVEIRA, L. P. S. ET AL. (2018). *Costura Urbana: Plano e projetos para o Jardim Primavera*. Lorena: Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário Teresa D'Ávila – UNIFATEA.

SANTOS, M. (2000). *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Studio Nobel.

SILVA, E. T. (2012). Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles. Rio de Janeiro: Tese de doutorado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional.

SOUZA, J. C. S. (2004). Estudo hidrogeológico da região de Lorena – São Paulo. São Paulo: Tese de doutorado – Universidade de São Paulo, Instituto de Geociências.

TAIPE, A. S. F. (2014). Costuras urbanas: Reconstitución de zonas con usos incompatibles a partir de espacios de uso público. Quito: Trabalho de Conclusão de Curso, Faculdade de Arquitetura, Desenho e Artes, Pontifícia Universidade Católica do Equador.

4.1. Fontes eletrônicas

<http://www.fgv.br> (consulta: 27/05/2018).

<http://www.caixa.gov.br> (consulta: 13/03/2018).

<http://www.cdhu.sp.gov.br> (consulta: 18/04/2018).

<http://www.lorena.sp.gov.br> (consulta: 23/03/2018).

<http://www.cidades.ibge.gov.br> (consulta: 16/07/2018).

<http://www.archdaily.com.br> (consulta: 23/03/2018).