

MANUAL DE BAIRROS PLANEJADOS

Como construir
uma cidade
para as pessoas



ADITBrasil

MANUAL DE BAIRROS PLANEJADOS

Como construir uma
cidade para as pessoas



ADITBrasil



ADITBrasil



DIRETORIA EXECUTIVA

CAIO CALFAT

Presidente do Conselho

SÉRGIO VILLAS BÔAS

Vice-presidente

RONY STEFANO

Diretor Financeiro

FELIPE CAVALCANTE

Presidente de Honra

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

CAIO PORTUGAL - GP Urbanismo

CARLOS ALBERTO CAMARGO - Praias Construtora

CARLOS FERRARI - NFA Advogados

DANILO SAMEZIMA - Grupo Oceanic

FABIANA LEITE - RCI

FRANCISCO COSTA NETO - Beta Advisory Brazil

IRAPUÃ DANTAS - CV Real Estate

IRINEU GUIMARÃES - BLD Urbanismo

JOSÉ PAIM - MaxCap

JOSÉ ROMEU FERRAZ - Txai Resorts

LUIZ AUGUSTO PEREIRA DE ALMEIDA - Sobloco

MARIA CAROLINA PINHEIRO - Wyndham Hotels & Resorts

MARIÂNGELA MACHADO - Focus Trading

PAULO TOLEDO - CIA Inteligência

RAFAEL ALMEIDA - Grupo Natos

RAQUEL DOMBROSKI - Ábaco

SAULO SUASSUNA - Molegolar

EQUIPE EXECUTIVA

MARTÍN DIAZ LANGOU - Presidente Executivo

ALEX PACÍFICO - Head de Operações

GABRIEL SENNA - Head de Negócios

LUCAS RAGUCCI - Head de Comunicação e Conteúdo

MARIA JOSÉ RAMOS - Head Administrativo e Financeiro

MATEUS JORDÃO - Head de Comunidade

ADRISSON LEANDRO - Analista Administrativo

ALESSANDRA ALENCAR - Executiva de Contas

ARTUR MALTA - Designer Gráfico

BRUNO ANDRADE - Diretor de Arte

KELLY LOPES - Analista de Eventos

LETÍCIA CARDOSO - Analista de Conteúdo

MARCOS HOLANDA - Analista de Marketing

MICHELLY RODRIGUES - Analista de Eventos

JAILSON DO NASCIMENTO - Operacional

CONSELHO FISCAL

AYRTON AGUIAR - AGC Urbanismo

PAULA PEIXOTO - pp.URB

RITA MARTINS - Rita Martins Advogados

ANDRÉ ABELHA - Longo Abelha Advogados

EDUARDO EICHENBERG - Global Governance

FABIANO DE MARCO - Idealiza Cidades

CONSELHO EDITORIAL

FELIPE CAVALCANTE - ADIT Brasil e Matx

FABIANO DE MARCO - Idealiza Cidades

IVO SZTERLING - Vitae Urbanismo

MARCELO GOMES - Cidade Pedra Branca

RENÊ ROCHA - Altre

Coordenação Editorial: **Felipe Cavalcante**

Editor ADIT Brasil: **Lucas Ragucci**

Produção de Conteúdo: **Juliana Marques**

Capa: **Signifik Design**

Foto da Capa: **Christian Bertuol / Parque Una**

Foto da Orelha: **Pedra Branca Cidade Criativa**

Ilustrações da Capa: **Terraurbanismo / Parque Una**

Projeto Gráfico e Diagramação: **Signifik Design**

Revisão Ortográfica: **Giuliano Porto**

COLABORAÇÃO

Eduardo Eichenberger - Global Governance

Hélio Mítica - AREAURBANISMO

Irineu Guimarães - BLD Urbanismo

José Rocha Filho - Núcleo Urbano

Luciano Borghesi - DRTZ Estratégia de Produto Imobiliário

Mariângela Machado - Focus Trading

Paulo Velzi - Riviera de São Lourenço

Thomaz Assumpção - Urban Systems

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

Manual de bairros planejados : como construir uma cidade para as pessoas / ADIT Brasil - Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil. -- 1. ed. -- Maceió, AL : ADIT Brasil, 2022.

ISBN 978-65-998873-0-7

1. Bairros planejados 2. Comunidade planejada 3. Desenvolvimento urbano 4. Espaço urbano 5. Planejamento urbano 6. Urbanismo I. ADIT Brasil - Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil.

22-129582

CDD-711.4

Índices para catálogo sistemático:

1. Planejamento urbano 711.4

Direitos desta edição reservados à:

ADIT Brasil

Associação Para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil

Sede:

Rua José Soares Sobrinho, 119, Empresarial Le Monde, sala 1016, Jatiúca
Maceió-AL | CEP: 57036-640

Escritório comercial:

Rua Bacelar, 1043 - Sala M1, Vila Clementino
São Paulo - SP | CEP: 04026-002

www.adit.com.br

CARTA DO PRESIDENTE

Falar sobre bairros planejados é falar sobre mais qualidade de vida. Uma comunidade planejada entrega lazer, mobilidade, gera conexões e facilita a vida dos moradores. Esta é uma proposta que reconfigura os centros urbanos, por meio do Novo Urbanismo, resgatando estilos de vida que valorizam a relação entre as pessoas e as cidades.

Ampliar esta mensagem é fundamental tanto para o setor privado quanto para o público, uma vez que a proposta promove mais segurança, melhor aproveitamento de tempo e redução de custos com transporte, além de investir no bem-estar.

Aqui, temos a oportunidade de informar e dar clareza às características e necessidades específicas que tornam únicos esses projetos. Assim como mostrar às cidades, seus governantes, e à iniciativa privada como aplicar, gerir e, principalmente, o que não fazer.

É motivo de orgulho para nossa entidade poder lançar uma obra como esta. Contamos com a participação de grandes desenvolvedores urbanos, associados nossos, que atuam *in loco* nesta frente. Encorajaremos, com certeza, novos loteadores, incorporadores e construtores a desenvolverem novos projetos que sigam as diretrizes desse modelo de empreendimento e, assim, ao longo do tempo, teremos uma transformação em nosso país, com mais cidades pensadas para as pessoas.

É com muita satisfação que entregamos este manual. Desejo uma excelente leitura e que este material seja um guia para os novos caminhos trilhados no desenvolvimento urbano do nosso Brasil.

CAIO CALFAT

Presidente do Conselho

ADIT Brasil



PREFÁCIO

Em todo lugar vemos propaganda de bairros planejados. O problema é que a grande maioria não é realmente um bairro planejado, mas apenas loteamentos e condomínios que tentam surfar na onda da popularidade dos bairros planejados e se apropriar da terminologia para aumentar as chances de sucesso comercial. Apesar de sempre ficarmos indignados ao ver essas situações, tínhamos um problema a enfrentar:

não existia uma definição de bairro planejado.

Na verdade, não existia uma definição unânime até mesmo da palavra bairro, quanto mais de um empreendimento imobiliário que se propõe a ser um bairro, ambiente urbano repleto de complexidades e dinâmicas que vão muito além do seu tamanho.

Falando em tamanho, a área total ou populacional do bairro não foi incluída como um critério de qualificação. Os exemplos abundam no sentido de que isso não é o elemento mais crítico, pois o caráter e a identidade do bairro, bem como as suas características de design urbano, são mais relevantes para sua qualificação.

Podem existir lugares pequenos e que são identificados como bairros e lugares enormes que passam longe de terem as características de um.

Na elaboração deste manual, pesquisamos vários conceitos e melhores práticas internacionais e consultamos alguns dos principais especialistas do Brasil. O resultado é empolgante. Mais do que um manual de bairros planejados, este documento é um guia para a construção de cidades para pessoas, e para a criação de ambientes urbanos humanizados, vibrantes e de qualidade, uma arte esquecida nos

últimos 100 anos em função da influência do Urbanismo Modernista e da prioridade dada pelos planejadores urbanos aos automóveis.

Esses fatores, aliados à incapacidade de planejamento, gestão e investimentos do poder público, estão tornando os bairros planejados uma realidade em nossas cidades e no mercado imobiliário, afinal de contas, todas as pessoas querem morar em lugares bem cuidados, com segurança, vitalidade, onde possam fazer tudo a pé ou de bicicleta, com paisagismo bonito, onde não falte água ou energia e onde possam ter respostas dos responsáveis pela gestão e manutenção do espaço público.

Dentre os diversos elementos que caracterizam um bairro planejado, destaco três: a diversidade, a abertura para a cidade e a centralidade. Não existem bairros sem diversidade de tipologias e produtos imobiliários e sem diferentes extratos

sociais. Se o local só tem determinada tipologia de produto ou se só tem uma classe social homogênea, ele não é um bairro.

Da mesma maneira, se o local, em especial a sua centralidade, tem uma guarita de controle de acesso e é impermeável à cidade, ele não pode ser qualificado como um bairro.

Quanto à centralidade, não estamos falando de um centrinho comercial na beira da avenida, mas de uma centralidade urbana, adensada, caminhável, com mistura de usos e que seja um ponto de encontro da comunidade.

Acredito que este manual possa facilmente ser utilizado não só por empreendedores imobiliários, mas também por gestores públicos que desejem melhorar a qualidade urbana de suas cidades. O “mapa da mina” está aí, à disposição. A grande maioria das iniciativas não exigem investimentos

significativos, mas apenas mudanças legislativas e de regulamentos, ou seja, vontade política.

Por fim, fica o sentimento de realização por mais uma vez a ADIT Brasil estar contribuindo de maneira positiva com a educação e conscientização do mercado e ajudando a contribuir para a melhoria das cidades brasileiras. Esse legado é o que tem movido a entidade desde o seu início e o que a tem feito se consolidar como uma das mais importantes entidades dos setores imobiliário e turístico do Brasil.



FELIPE CAVALCANTE

Presidente de Honra

ADIT Brasil

SUMÁRIO

17 APRESENTAÇÃO

21 INTRODUÇÃO

CAPÍTULO 1

35 CARTA DE PRINCÍPIOS

CAPÍTULO 2

41 PRINCÍPIOS URBANÍSTICOS

CAPÍTULO 3

53 INSERÇÃO E INTEGRAÇÃO URBANA

CAPÍTULO 4

71 DESENHO URBANO

CAPÍTULO 5

83 GOVERNANÇA E ZELADORIA

CAPÍTULO 6

93 EMPRESAS QUE ACREDITAM

103 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHRISTIAN BERTUOL / PARQUE UNA





APRESENTAÇÃO

O principal objetivo do desenvolvimento de um bairro planejado é melhorar a qualidade de vida das pessoas. Esse é o conceito-chave abraçado pelos empreendedores que se propõem a planejar e estruturar esses projetos. E não é à toa que vemos cada vez mais pessoas e empresas envolvidas com esse tipo de desenvolvimento imobiliário no Brasil, nas mais diferentes regiões do país.

Ter como foco principal a melhoria da qualidade de vida de moradores e usuários, ou seja, de toda a comunidade que se forma com o nascimento de um bairro planejado, pressupõe a pesquisa e o desenvolvimento dos elementos necessários para criar esse ambiente, atrelados às questões que sustentam também o processo de viabilidade econômica do negócio em si. Estruturar um empreendimento que trata de uma multiplicidade de usos e produtos, para atender a uma gama diversa de demandas, faseados no tempo e respondendo e se adaptando a ciclos econômicos diferentes não é tarefa simples.

Cada vez mais que são conhecidos os elementos e as estratégias urbanísticas que devem estar presentes no território, mais precisamos nos distanciar da tentação de reproduzir as famosas receitas de bolo, fórmulas preestabelecidas que enrijecem o desenvolvimento orgânico e natural que precisa estar presente, enquanto essência, e acontecendo espontaneamente no território. Afinal, estamos falando de pessoas e não apenas de tijolos, tubulações hidráulicas e cabos de fibra ótica.

Por outro lado, ao longo dos anos, a ADIT Brasil tem notado a banalização do conceito de bairro planejado. A concorrência e a competitividade do mercado muitas vezes passam na frente do propósito e vemos empresas utilizando o termo “bairro planejado” como marketing para alcançar metas de vendas. O distanciamento entre

conceito e resultado preocupa e torna cada vez mais urgente a importância de conceituar o termo, ainda mais num mercado permeado por empreendedores conectados com a qualidade de seus produtos e investindo tempo e dinheiro em prol de fazer o que é certo.

Não é necessário estar envolvido com esses projetos há muito tempo para notar as dificuldades em trazer soluções urbanas mais criativas e inteligentes para os territórios, tendo em vista que as legislações urbanísticas municipais, na maioria das vezes, encontram-se atreladas a modelos de desenvolvimento urbano embasados

CIDADE PEDRA BRANCA



no Urbanismo Modernista, que adota a segregação de usos, cultua a manutenção dos bairros monofuncionais e o protagonismo do automóvel como algumas de suas principais características.

Com base nesse panorama, o conteúdo aqui apresentado é uma das formas que a ADIT escolheu para atuar e colaborar com a produção de Bairros Planejados no Brasil. Deixando de lado as descrições extensas e muitas vezes prolixas, optou-se por construir, junto com os associados e com a especial contribuição técnica dos convidados Eduardo Eichenberger, Hélio Mítica, Irineu Guimarães, José Rocha Filho, Luciano Borghesi, Mariângela Machado, Paulo Velzi e Thomaz Assumpção, que contribuem com a materialização desses conceitos na prática; um manual que pudesse apresentar a essência do que são os bairros planejados. Na forma de diretrizes e exemplos de boas práticas, pretende-se entregar ao leitor uma referência simples, prática e, ao mesmo tempo, embasada nos conceitos fundamentais que contribuem com a definição desses empreendimentos. Um guia para aqueles que pretendem se envolver com a estruturação e o desenvolvimento dos bairros planejados a partir de seu principal objetivo: produzir território com qualidade de vida para todas e todos.

OS BAIROS PLANEJADOS NOS PROCESSOS DE PENSAR E FAZER CIDADES

INTRODUÇÃO

Processos de pensar e fazer cidades: este é o principal papel do Urbanismo enquanto ciência.

O Urbanismo Moderno nasceu oficialmente em 1933 no âmbito do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, quando um grupo de arquitetos e urbanistas europeus, liderado por Le Corbusier, elaborou a Carta de Atenas. De acordo com este documento, e com base no princípio da racionalidade e da funcionalidade, as cidades deveriam ser organizadas conforme os usos e esses usos deveriam ser segregados, ou seja, em parte do território estão concentradas as moradias, em outra parte comércio e serviços, em outra as indústrias e assim por diante. Além de os usos serem segregados, as conexões entre eles devem ser realizadas pelo sistema viário,

predominantemente pelo uso do automóvel. Chamado também de urbanismo monofuncional, seus conceitos se baseiam na ideia de uma Cidade Funcional e deram origem ao conhecido zoneamento, instrumento utilizado até hoje como um dos principais elementos da política urbana nos municípios brasileiros. Brasília é um típico exemplo de uma cidade desenvolvida com base neste modelo de desenvolvimento urbano.



WEIGLER.GODOY / UNSPLASH

Já no X CIAM, após a Segunda Guerra Mundial, um grupo de arquitetos que se denominaram Team X passou a questionar os conceitos universalistas e padronizados preconizados pelo Movimento Modernista de Le Corbusier.



Projeto Cidade Radiante, de Le Corbusier

Essa nova visão sobre o planejamento e o desenvolvimento das cidades foi coroada com a chegada das contribuições de Jane Jacobs, que, em seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, mostra a dimensão humana do urbanismo. Sua principal crítica ao Movimento Moderno é justamente a separação dos usos e funções e o distanciamento do mundo ideal do planejador em relação ao mundo real das pessoas que efetivamente usam os espaços urbanos. Para Jane Jacobs, os bairros tradicionais

norte-americanos tinham muito mais vida e segurança urbana do que os guetos propiciados pelas cidades que tinham como base os conceitos modernistas.

Crescimento desenfreado, espraiamento urbano, segregações sociais, deseconomias e fortes questões ambientais mostraram, na década de 1990, os desequilíbrios desse modelo, que se tornou insustentável e passou a ser amplamente questionado.



ERIC BREHM / UNSPLASH

Exemplo de
espraiamento
urbano

Assim, no âmbito do Congresso para o Novo Urbanismo – CNU, sob a liderança dos arquitetos Elizabeth Plater-Zyberk e Andres Duany, em 1996 foi publicada a Carta para o Novo Urbanismo, que apresentou conceitos defendidos até hoje. Com foco na sustentabilidade e na criação de cidades mais humanas, baseia-se na cidade que promove a caminhabilidade, a vida nas ruas e a mistura de usos, onde a moradia e o comércio são próximos a espaços públicos e de lazer acessíveis a pé. O Novo Urbanismo advoga o resgate do urbanismo tradicional, ou seja, aquele que se apresentava nos núcleos urbanos antes do advento do automóvel nos Estados Unidos no começo do século 20. Cidades interessantes nesse sentido são Charleston (Carolina do Sul) e Savannah (Geórgia).

Charleston, Carolina do Sul (EUA)



LEONEL HEISENBERG / UNSPLASH

Da mesma forma, Camillo Sitte produziu um verdadeiro legado com sua observação sobre as cidades velhas e a importância do desenho urbano. E os modernistas queriam superar essa visão, trazendo que seu discurso era uma visão de vanguarda em arquitetura e urbanismo.

Em 2001, Richard Rogers publicou *Cidades para um Pequeno Planeta* e deu início a um movimento que defende as chamadas Cidades Compactas, ou seja, cidades com centros e/ou subcentros de alta densidade, conectados por transporte público de massa e onde acontece a mistura de usos e a vida cotidiana se baseia na escala humana e no pedestre. De acordo com este modelo, as densidades concentradas nas centralidades permitem maior preservação do meio ambiente natural, pois evitam o espraiamento urbano e a ocupação desordenada do território.

De certa forma, é um resgate do conceito de cidade-jardim, preconizado por Ebenezer Howard no final do século 19, que defende um modelo de desenvolvimento urbano onde cidade e natureza convivem em harmonia na medida em que as cidades são diversos núcleos suburbanos, pré-planejados e cercados por um cinturão verde.

E, em se tratando de resgate, não se pode deixar de mencionar a influência da obra de Jane Jacobs no que hoje chamamos de *placemaking* e dos ensinamentos e reflexões que ela apontou a partir das suas observações sobre as qualidades urbanísticas das cidades tradicionais norte-americanas. Ela foi pioneira em trazer o hu-

mano e a importância da mistura de usos e atividades nas ruas para o centro da discussão sobre o fazer cidade com o lançamento de seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, em 1961.

Nessa perspectiva do humano no centro do urbanismo, o arquiteto dinamarquês Jan Gehl ganhou intensa visibilidade ao transformar o centro da cidade de Copenhague a partir do desincentivo ao automóvel e à ideia de que a base da mobilidade urbana da cidade deveria ser a bicicleta e o caminhar. Preocupado com a escala humana e com a vida urbana que acontecem no térreo e nos espaços públicos, Gehl se tornou um dos urbanistas mais influentes da atualidade, tendo seu livro *Cidades para as Pessoas* uma das principais referências no tema.



Também nas últimas décadas uma política urbana, que na prática não é tão nova assim, está sendo considerada por diversas cidades mundo afora como modelo de desenvolvimento urbano sustentável. O Desenvolvimento Orientado pelo Transporte – DOT, ou em inglês *Transit Oriented Development – TOD*, é um conceito que integra a política de uso do solo urbano com as diretrizes de mobilidade. Esse conceito se baseia no uso dos corredores de transporte público de massa como âncoras urbanas para a alta densidade, diversidade de tipologias residenciais e de comércio e serviços e a mistura de usos.

Os eixos do BRT de Curitiba (PR) são um exemplo de DOT no Brasil



O Novo Urbanismo associado ao modelo de Cidades Compactas e aos conceitos que surgiram mais adiante das Cidades para as Pessoas e do Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT) geraram os paradigmas atuais de cidade sustentável.

Vale ressaltar que muitos desses conceitos contemporâneos sobre planejar e fazer cidade ainda não estão inseridos na prática nas políticas públicas nos municípios brasileiros. Com velocidades diferentes para a apropriação e aplicação de conceitos inovadores, o setor privado acaba saindo na frente e absorvendo essas novas referências em seus projetos de bairros planejados e empreendimentos imobiliários. É importante dizer que, em muitos casos, apesar da maioria dos técnicos que atuam no poder público concordarem com a qualidade dessas novas práticas, a legislação urbanística não acompanha a velocidade das transformações. Não é raro o empreendedor esbarrar nessas questões quando inicia o processo de licenciamento e aprovação de um projeto de bairro planejado no Brasil.

O *Manual de Bairros Planejados* foi estruturado de forma a abranger as principais questões que envolvem o tema e suas diferentes escalas também com a finalidade de aproximar iniciativa privada e poder público para que lado a lado possam, cada um na sua função, promover cidades de qualidade para as pessoas.

O presente manual traz como definição de Bairro Planejado aquele cuja inserção urbana seja baseada na

busca pela integração com o entorno, que seja concebido dentro de princípios urbanísticos contemporâneos, que traga junto desses princípios aspectos de desenho urbano que os concretizem no território e que, além disso, tenha uma estrutura de autogestão que caracterize sua governança e garanta a qualidade de seu desenvolvimento futuro, nas relações entre os espaços públicos e os espaços privados e, assim, nas relações entre a comunidade.

Como exemplo, podemos citar um dos primeiros bairros planejados no Brasil, o Jardim Oceânico, localizado na Barra da Tijuca, na cidade do Rio de Janeiro, e que nasceu em 1969. Evidenciamos também o pioneirismo da Riviera de São Lourenço, que começou em 1983, e Jurerê Internacional, em 1982.

Riviera de São Lourenço, no município de Bertoga, a 120 km da capital do estado de São Paulo. O projeto está em execução há mais de 40 anos e já são quase 9 milhões de m²



RIVIERA DE SÃO LOURENÇO



Jurerê Internacional em Florianópolis (SC) é um dos bairros planejados pioneiros no Brasil

Em 1999 teve início o que hoje é a principal referência de bairro planejado no Brasil, a Pedra Branca Cidade Criativa.



CIDADE PEDRA BRANCA

Cidade Pedra Branca, na grande Florianópolis, com 2.300 lotes unifamiliares, mistos e comerciais, em cerca de 250 hectares. O projeto é referência no Novo Urbanismo

Podemos citar também o Residencial Villa Flora, em Sumaré/SP, o Granja Marileusa, em Uberlândia/MG, e o Parque Una, em Pelotas/RS.



GRANJA MARILEUSA

Granja Marileusa,
bairro planejado em
Uberlândia (MG)

Com o intuito de fornecer uma base conceitual organizada, apresenta-se logo no início a Carta de Princípios, que concentra sinteticamente os principais elementos que definem um Bairro Planejado. Depois, cada capítu-



O Parque Una foi planejado com inspiração nos conceitos de Cidade para Pessoas, de Jan Gehl; de Jane Jacobs, para Olhos na Rua, e nos de Cidade Criativa, do norte-americano Richard Florida

lo foi definido a partir de eixos norteadores que são as referências para sua caracterização, a saber: Inserção e Integração Urbana; Princípios Urbanísticos; Desenho Urbano; e Governança e Zeladoria.

Carta de Princípios

CAPÍTULO 1

Uma Carta de Princípios é uma ferramenta importante para empresas, organizações, associações e instituições. A ADIT Brasil, quando iniciou a elaboração deste *Manual de Bairros Planejados*, definiu como principal objetivo subsidiar e trazer reflexões e conceitos a respeito do tema, contribuindo para a qualidade da produção imobiliária brasileira que tem como foco o desenvolvimento urbano.

Um bairro é uma porção de território onde se localiza parte da população de uma cidade. Ou seja, é parte de um todo e, ao mesmo tempo, autossuficiente em si. Mas não estamos falando de um bairro que se desenvolveu espontaneamente, ou que tem limites administrativos demarcados apenas por convenção. Trata-se de bairros planejados, ou seja, territórios que foram definidos a partir de um plano, um projeto. Onde foram antecipadamente estabelecidos um conjunto de ações ou intenções, um programa; e que nasceram a partir de uma intenção.

Esse ato assumido pela iniciativa privada de produzir urbanidade parte de princípios firmes e objetivos comuns.





Então, em síntese, o que caracteriza um bairro planejado?

1. Promover diversidade de usos, funções, produtos, tipologias, pessoas, condições econômicas e sociais;
2. Ser um empreendimento aberto e conectado com o entorno;
3. Mix de usos e produtos, para atender a diferentes necessidades e demandas;
4. Desenvolver uma centralidade aberta e de uso misto, foco de ações de *placemaking*, encontros e ações cívicas;
5. Centralidade ser parâmetro de relações de qualidade entre os espaços públicos e os espaços privados;

6. Priorizar a caminhabilidade em todo o empreendimento;
7. Criar térreos inteligentes, propiciando um ambiente agradável e conforto ao pedestre;
8. Não priorizar loteamentos fechados, mas, quando houver, promover a permeabilidade visual dos fechamentos;
9. Estruturar governança e zeladoria urbana.

Princípios urbanísticos

CAPÍTULO 2

Quando falamos de bairros planejados, não apenas no Brasil, mas em diferentes partes do mundo, um dos grandes desafios diz respeito à sustentabilidade urbana do modelo de desenvolvimento ao qual geralmente ele é associado, que é aquele gerador do espraiamento urbano. Sem dúvida alguma, quando falamos de novos bairros, estritamente residenciais, bastante afastados da cidade existente, conectados basicamente pelo transporte privado e individual, demandando fluxos pendulares de circulação de pessoas e mercadorias cotidianamente, e direcionados a um público com apenas uma faixa de renda, estamos nos referindo a um modelo de desenvolvimento urbano insustentável, tanto do ponto de vista ambiental quanto do ponto de vista social e econômico.

Entretanto, esse modelo de novo bairro estritamente residencial não é o que definimos aqui como um bairro planejado. O conceito de bairro planejado prevê a diversidade de usos, funções, produtos, tipologias, pessoas, condições econômicas e sociais. O elemento mais importante do bairro planejado é a existência de uma centralidade aberta - aquele núcleo urbano mais adensado onde se predomina a mistura de usos, a caminhabilidade, a oferta de espaços cívicos e a qualidade dos espaços públicos.



Nessa definição, onde estão previstos os elementos necessários ao funcionamento autônomo do novo bairro, não há incentivo ao desenvolvimento urbano insustentável, na medida em que não há dependência dessa nova comunidade à estrutura existente na vizinhança. A qualidade da inserção urbana do novo bairro vai depender da boa conectividade com o tecido urbano existente e seus eixos estruturadores, das formas possíveis de mobilidade e do respeito e características das relações com o entorno.

Comunidade Planejada Seaside, na Flórida (EUA)

INSERÇÃO URBANA (LOCALIZAÇÃO)

Na definição de um bairro planejado, muito mais importante do que a localização são as relações que são estabelecidas para propiciar a conexão do novo espaço urbano com a cidade existente. Ou seja, são a mobilidade e as relações com o entorno que determinam a qualidade da inserção urbana de um bairro planejado, e não exatamente a sua localização ou distanciamento da mancha urbana existente.

Em prol do desenvolvimento urbano sustentável, e considerando que se trata de intervenções urbanas planejadas, é desejável que os novos empreendimentos não sejam causadores do espraiamento urbano, tão negativo enquanto modelo de desenvolvimento. Ou seja, quanto mais próximo à malha urbana da cidade existente, melhor.

Espraiamento urbano é um fenômeno de crescimento desenfreado da cidade, que se desenvolve de forma desconcentrada e com baixa densidade



Mas justamente pelo fato de serem bairros planejados, e não loteamentos puramente residenciais, encontram-se no próprio conceito dos empreendimentos as condições de vida, trabalho e lazer condizentes com modelos de desenvolvimento sustentáveis. Loteamentos residenciais são dependentes das estruturas urbanas das cidades existentes para todas as suas atividades cotidianas, desde trabalho, educação e saúde até compras de mercado, lavanderia, mercearia etc. Dessa forma, provocam deslocamentos cotidianos, pendulares e, inevitavelmente, insustentáveis. A ocupação residencial na forma de loteamento pode ser o carro-chefe para gerar a ocupação inicial do bairro planejado, mas não deve ser o seu elemento principal, que fica à cargo da centralidade aberta.



Masterplan do bairro planejado Cidade Pedra Branca, em Florianópolis, engloba diversos usos

ENTORNO E VIZINHANÇA

Quando se fala em bairro planejado é obrigatório como requisito que haja integração com o entorno. Necessariamente, o bairro precisa ser aberto e com conexões viárias com a vizinhança. Mais para frente, veremos que um dos principais aspectos do bairro planejado é ser dotado de uma ou mais centralidades urbanas, ou seja, de um núcleo urbano mais denso e de uso misto, onde se prioriza o pedestre. É justamente essa centralidade que precisa ser aberta à vizinhança, com fluidez na circulação. Esse convívio saudável entre moradores e visitantes é um dos aspectos que caracterizam esses empreendimentos.

Como o conceito é de um bairro, pode haver formas de ocupação fechadas inseridas em seu perímetro. Esses produtos imobiliários, conhecidos como loteamentos e condomínios fechados, podem existir dentro dos bairros planejados, desde que de alguma forma sejam conectados com a centralidade proposta e desde que sejam criativos na sua forma de fechamento, sem utilizar muros altos e que impeçam a visibilidade. Uma solução interessante para os bolsões fechados é projetar as quadras de forma que existam casas e edifícios voltados para a rua externa ao bolsão, fazendo com que esses lotes com construções façam a vez de muros ou formas de fechamentos mais agressivas à paisagem urbana.

MOBILIDADE



O conceito de mobilidade está constantemente presente nas discussões que envolvem desenvolvimento urbano e produção de cidade com qualidade. A partir do princípio de que mobilidade urbana é toda e qualquer necessidade de se mover pelo espaço das cidades, não é possível falar de bairro planejado sem falar de toda a rede de acessibilidade, circulação e movimentação de pessoas, e mercadorias, não apenas dentro do perímetro do bairro como também entre a cidade existente e o novo espaço urbano e vice-versa.

A primeira grande conexão que se faz necessária é via transporte público coletivo. É interessante que desenvolvedores considerem a previsão de oferta de transporte público (tanto em relação às opções de transporte existente e futuras quanto sua frequência) para prever interfaces com seus projetos. É possível que no início do projeto não exista oferta, mas isso não significa que o transporte público coletivo não deva ser algo a ser previsto ou até solicitado ao poder público em função de uma previsão de demanda futura fracionada em diferentes horizontes de tempo.

Segundo elemento importante para a mobilidade é a conexão entre o sistema viário existente e o novo sistema viário a ser implantado pelo bairro planejado. É imprescindível que ele seja aberto e conectado com o entorno. É interessante pensar que o novo bairro planejado possa considerar a melhoria da mobilidade, da acessibilidade e da conexão com o entorno e com a cidade existente.

Como visto no tópico *Entorno e Vizinhaça* nada impede que possam existir loteamentos e condomínios fechados dentro dos bairros planejados, desde que não comprometam a mobilidade, a conexão com a vizinhaça, não exponham muros de fechamento ao viário externo e que sejam produtos não predominantes.

Uma terceira escala no que diz respeito ao tema da mobilidade em bairros planejados é a distribuição do sistema viário interno ao bairro. É importante que o projeto inove na superação do modelo carro-dependente considerando a redução dos deslocamentos internos e, também, que é desejável que as atividades do cotidiano possam ser feitas a pequenas distâncias, percorridas a pé e/ou em modos alternativos de transporte, como bicicletas, patinetes, skates, entre outros.

Um elemento polêmico no desenho urbano de loteamentos unifamiliares é a inserção de *cul-de-sac* no sistema viário. Vale lembrar que a principal questão do desincentivo a este tipo de solução urbanística é a barreira que esses elementos promovem no que diz respeito à co-

nectividade. No entanto, sabe-se que existem soluções criativas que contemplam esses elementos promovendo conexões entre espaços usados pelos pedestres ou ciclistas, por exemplo. Dessa forma, manteria a conectividade do bairro para as pessoas, e não para os automóveis ou outras formas de mobilidade motorizada. Vale ressaltar o não incentivo à forma indiscriminada como frequentemente o *cul-de-sac* é utilizado.

Portanto, quando tratamos de conectividade nos bairros planejados não estamos considerando o automóvel como protagonista, mas sim as pessoas e suas mais variadas necessidades e formas de deslocamento.

Ruas com espaço compartilhado e foco nas pessoas



CIDADE PEDRA BRANCA

A mobilidade eficiente e de qualidade considera uma rede integrada entre as diversas escalas existentes e os meios de deslocamentos. O equilíbrio entre os usos de moradia e emprego também colabora para reduzir os impactos dos deslocamentos no desenvolvimento urbano, tornando-se cada vez mais sustentável à medida em que se priorizam deslocamentos a pé, de bicicleta ou via transporte coletivo, numa rede integrada capaz de conectar as mais diferentes necessidades dos mais diferentes usuários.

Inserção e integração urbana

CAPÍTULO 3

No capítulo sobre os princípios urbanísticos, vamos tratar dos elementos primordiais que informam, orientam e inspiram a criação de um bairro planejado. Aqui, são evidenciados os conceitos-chave pelos quais se baseiam as intervenções e planejamento das cidades atualmente. Os princípios urbanísticos são o norte no ato de fazer cidade.

EXISTÊNCIA DE UMA OU MAIS CENTRALIDADES MULTIFUNCIONAIS

CIDADE PEDRA BRANCA



Uma das características fundamentais dos bairros planejados é a existência e manutenção de uma ou mais centralidades. As centralidades são núcleos urbanos

que atraem uma diversidade grande de pessoas. São áreas mais densas e compactas, qualificadas urbanisticamente, com multiplicidade de usos e produtos oferecidos e distâncias caminháveis. É importante que sejam previstas distâncias caminháveis não só na centralidade, mas entre a centralidade e os demais usos e produtos distribuídos pelo empreendimento.

As centralidades são os locais primordiais para gerar urbanidade, ou seja, por meio do desenho urbano, da qualidade dos espaços públicos e da ocupação com diversidade de usos e tipologias, promover espaços vivos, criativos e convidativos, capazes de atrair a população para usar as ruas e os espaços públicos e de lazer com intensidade.

É desejável que nesses núcleos a densidade populacional seja maior do que no restante do bairro e que haja uma ampla diversidade de usos comerciais e de serviços, além de usos residenciais, e um mix de produtos, ou seja, lojas de diferentes tamanhos, apartamentos residenciais também de tamanhos variados, espaços de lazer diversos.

É fundamental também que essa centralidade seja aberta para receber a população do entorno, fazendo com que a comunidade se estenda para além do perímetro do empreendimento.

Em termos dos elementos que compõem esse ambiente urbano, é interessante que esses espaços priori-

zem o pedestre e seu conforto ambiental. Ou seja, que sejam previstas, por exemplo, vias de trânsito acalmado que obriguem motoristas a reduzirem a velocidade e a implantação de espaços cívicos que promovam o encontro. Essas construções institucionais, que podem ser escolas, igrejas e/ou ambientes construídos inclusive para abrigar a associação de moradores, fazem parte de aspecto importante na construção do *placemaking*, no incentivo à socialização, no apoio aos moradores e na colaboração com a governança.

OFERTA DE EQUIPAMENTOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS (USO MISTO)

O uso misto, ou seja, aquela ocupação que abriga necessariamente usos residenciais e usos não residenciais, é um dos principais elementos a estarem presentes nos bairros planejados. É o que lhe confere a característica de bairro multifuncional e o que agrega questões de segurança, propiciando fluxo de pessoas e, assim, olhos nas ruas. A mistura de usos do solo reinventa aquele modelo de cidade monofuncional, podendo ser também um elemento fundamental para ampliar a qualidade dos espaços públicos, já que convida à caminhabilidade e fomenta a criação de comunidades com maior qualidade de vida.



Dessa forma, acredita-se que, para ser um bairro planejado, ele deve oferecer as seguintes opções: moradia, comércio e serviços diversificados, lazer e educação. Alguns usos importantes para a consolidação do bairro, como equipamentos de saúde ou de educação de maior porte e usos cívicos e institucionais, podem vir com o tempo e precisam estar no escopo do planejamento, como na forma de áreas institucionais, por exemplo.

Esse conceito de multifuncionalidade deve estar presente nos bairros planejados e um importante indicador é avaliar se grande parte das pessoas/moradores tem acesso à maior parte de suas necessidades concentradas no bairro, sem a obrigação cotidiana de realizar grandes deslocamentos diários.

É interessante o empreendedor diferenciar as possibilidades de usos a serem oferecidas. Quanto maior

Open Mall
do Jurerê In

a oferta e a qualidade do mix, melhor a ambiência e a geração de diversidade e inclusão. Pensar em oferecer não apenas usos cotidianos, mas também espaços para atividades de usos mais eventuais ou mesmo esporádicos, pode ser estimulante. Uma alternativa que pode colaborar para aumentar a qualidade do mix é oferecer não somente os usos que se relacionam mais com as necessidades das pessoas (padaria, mercado, lavanderia), mas também aqueles que são objetos de desejo, como determinados restaurantes ou serviços inovadores.

REDE DE CIRCULAÇÃO – INCENTIVO AO PEDESTRE

No tema rede de circulação, duas questões se tornam fundamentais na análise de um bairro planejado: a qualidade do desenho urbano, que vai definir o sistema viário, e a qualidade dos deslocamentos das pessoas pelo empreendimento com tranquilidade e segurança.

No que diz respeito ao viário, é importante que existam diferentes tipologias conforme a funcionalidade do sistema, de ruas mais estreitas a avenidas mais largas, com diferentes velocidades permitidas e existência de canteiro central somente quando for necessário. É interessante estimular a baixa velocidade, com instrumentos como as velocidades controladas e o tráfego acalmado.



O desenho geométrico das ruas e as conexões que são propiciadas entre elas são mais importantes do que as sinalizações e comunicações visuais para garantir a boa circulação. Assim como pensar a rua de forma completa, em funcionamento dentro de um ecossistema com visão do todo, irá trazer qualidades que privilegiam as pessoas em seus deslocamentos.

Atualmente, a engenharia de tráfego tem tido papel predominante sobre o urbanismo, pois sua legislação e normatização resultam no desenho das cidades. No entanto, sabe-se que ruas e avenidas largas devem ser evitadas, assim como velocidades altas e pavimento

confortável para os automóveis também, visto que esses aspectos só vêm a reforçar o seu protagonismo perante os outros meios de transporte e sobre outras formas de ocupação dos espaços urbanos.

Em relação à mobilidade, é importante ressaltar que ela seja pensada como um sistema integrado, onde diversos modais estão interconectados. Esse sistema interdependente, com visão sistêmica, pressupõe a combinação dos mais diversos meios de transportes e, também, dos alternativos, como skate, patinetes, bicicletas elétricas etc. É essencial a presença de ciclovias nas principais vias do empreendimento, o incentivo ao uso de bicicletas, por exemplo, com vagas de estacionamento exclusivas, além, claro, do incentivo ao próprio pedestre.

Quando se fala de circulação não se pode deixar de lado as questões de acessibilidade, principalmente para pessoas com deficiência, idosos e crianças.

O incentivo ao pedestre aparece principalmente na geração de conforto ao caminhar, no estabelecimento de locais de permanência durante o percurso, na existência de diversidade de usos e tipologias das construções e na relação entre os espaços privados e espaços públicos. Pensar espaços exclusivos para os pedestres é importante para resguardar passeios, criar espaços de transição e respiros.



OFERTA DE ESPAÇOS PÚBLICOS E DE LAZER

A presença de espaços públicos e de lazer está diretamente relacionada à qualidade de vida de bairros e cidades. Não apenas sua presença, mas também sua qualidade, quantidade e distribuição pelo território.

Esses espaços contribuem significativamente para a melhoria da qualidade de vida das pessoas pois oferecem benefícios que vão desde a promoção da saúde ao incentivo de práticas sociais, como manifestações e relacionamento entre as pessoas. Além disso, a qualidade desses espaços é preponderante para gerar atratividade ao convívio social e troca entre moradores e visitantes e resulta em maior integração entre a comunidade e o espaço. É nesses espaços que ocorrem os encontros, onde se fortalecem os vínculos com o lugar, onde há espaço de permanência, lazer, atividades físicas etc., onde se reforça e se constrói o senso de coletivo.

Existem diversos empreendimentos que optam por criar um espaço de grande dimensão, no geral, na centralidade do bairro. No entanto, recomenda-se que sejam pensados também outros espaços públicos de lazer distribuídos por todo o empreendimento, de forma equilibrada. Pode-se promover também espaços de menores dimensões, que são mais fáceis de serem equipados por terem um custo menor. Pode-se dizer que é mais desejável que existam diversos espaços pequenos distribuídos pelo empreendimento do que apenas um espaço grande e concentrado. Espaços de lazer bem localizados, visíveis, acessíveis e seguros são elementos-chave na construção de bairros planejados de qualidade.

Em outras medidas, esses espaços também são fundamentais do ponto de vista ambiental. A existência de parques e praças é importante tanto em relação à drenagem e permeabilidade do solo quanto em relação à preservação e cultivo de vegetações. O ideal é que tanto esses espaços verdes quanto os espaços públicos de lazer e recreacionais estejam localizados a uma distância que varia entre 500 e 800 metros das unidades de uso residencial. Sugere-se também que nesses espaços seja priorizado o uso de vegetação nativa, no caso de plantio, ou que sejam espécies brasileiras.

Nesse sentido, precisa-se ressaltar ainda a necessidade de almejar a pluralidade de oferta desses espaços contemplando também diferentes públicos, como as

crianças, os idosos e as pessoas com deficiência. Numa perspectiva do desenvolvimento de um verdadeiro bairro com qualidade de vida, não se pode deixar de lado a busca por promover uma cidade generosa para todas e todos.

E, por último, mas não menos notório, é a importância desses espaços públicos de lazer como oferta de lugares que incentivam os usos cívicos, ou seja, aqueles espaços onde se promove o encontro entre as pessoas e, também, atividades que fazem referência à condição de cidadão como parte integrante do bairro e da cidade.

DENSIDADE EQUILIBRADA

Uma das principais palavras utilizadas para se referir ao planejamento das cidades é a densidade. Em função de desequilíbrios ambientais, urbanos, sociais e econômicos, cada vez mais o adensamento populacional tem sido visto como uma solução crucial ao desenvolvimento urbano sustentável. Termos como cidade compacta, índice de compacidade, centralidade têm sido utilizados como referência de um modelo de cidade que se distancia cada vez mais daquele modelo de subúrbio residencial de baixa densidade que comandou o espraiamento urbano, não apenas nos Estados Unidos, onde nasceu, mas também em muitas outras cidades do mundo, a exemplo da cidade de São Paulo.



Quadras de Barcelona, modelo de densidade equilibrada a partir de prédios baixos

A importância e a necessidade do tema são inegáveis. No entanto, poucos são os que relativizam o adensamento, colocando-o a critério de outros fatores, como oferta de infraestrutura e de equipamentos públicos e sociais. Densidade ideal é, portanto, densidade equilibrada. Números de densidade demográfica ou de densidade de ocupação são relativos e relacionados muitas vezes também à cultura de determinado território. São, pois, balizadores, referências, e não números absolutos ou metas a serem atingidas.

Existem diversos aspectos positivos sobre a densidade, desde que outros fatores sejam também contemplados. E, além desses fatores, existe ainda a preocupação quanto à forma de adensar. Diversos estudos, como os

de Richard Rogers (1999), mostram que existem diversas formas de se acomodar a mesma densidade no território: edifícios altos com baixa ocupação do solo podem ter a mesma densidade que edifícios baixos mas com ocupação do solo alta. Ou seja, verticalização não é sinônimo de alta densidade.

Deve-se enfatizar essa questão principalmente nesse momento, onde vive-se num cenário ainda pandêmico. O adensamento populacional na pandemia trouxe sérios conflitos. Nesse sentido, reitera-se que a densidade deve ser um equilíbrio entre o número de habitantes, a área de terreno, a área construída e a oferta de infraestrutura urbana, saneamento básico e equipamentos públicos e sociais. Alta densidade não é sinônimo de sustentabilidade. Densidade compatível com oferta de infraestrutura sim.

PROXIMIDADE ENTRE MORADIA E TRABALHO

Assim como o tema da densidade, outro que tem sido foco de urbanistas e pensadores de cidades é a proximidade entre moradia e trabalho. Essa é uma das chaves para um desenvolvimento urbano sustentável. Nos bairros planejados também deve ser considerada a existência de espaços para o trabalho, sejam eles espaços corporativos, salas tipo *office*, ou espaços comerciais e de serviços.

Está no horizonte do desenvolvedor trazer estímulos à moradia próxima ao trabalho e oferecer oportunidades

de implantação de atividades geradoras de emprego próximas às residências. É também pertinente colocar que a questão da oferta de emprego é uma dinâmica regional, ou seja, na maioria das vezes não está sob responsabilidade do desenvolvedor solucionar esse tema integralmente.



O Conjunto Nacional, em São Paulo (SP), é um exemplo da mistura de diferentes usos em um mesmo empreendimento: residencial e comercial, de serviços e lazer

PRESERVAÇÃO DE PATRIMÔNIO/ IDENTIDADE LOCAL

Outro tema importante para os bairros planejados é a questão da identidade visual. A implantação de referenciais na paisagem, comunicação visual, pontos focais e promoção de arte na rua também são formas de contribuir para ativar o senso de comunidade entre os moradores e, também, para os visitantes.

No sentido de promover a identidade do território, há também de se levar em conta a preservação do patrimônio cultural, histórico e ambiental, com a possibilidade de *retrofit* quando houver edificações que possam ser dinamizadas na gleba à época do projeto. Além disso, cabem a promoção e o incentivo à cultura local. Não só o patrimônio material como também o patrimônio imaterial constituem a memória do lugar e são elementos importantes na construção do tão sonhado pertencimento.

Faz parte do papel do desenvolvedor colaborar com a construção da história do lugar, fortalecendo e promovendo sua identidade.

PLACEMAKING

Pode-se dizer que o *placemaking* é um dos aspectos mais importantes e complexos dentro do desenvolvimento de bairros planejados. Mas o que é exatamente *placemaking*?

Placemaking significa o processo de criar lugares com foco nas pessoas. Um de seus princípios é que a transformação dos espaços públicos, baseada na participação da comunidade, é capaz de fortalecer as conexões entre as pessoas e os lugares.

Criar ligação afetiva com os espaços, isso é *placemaking*. Mas como fazê-lo? Para o desenvolvedor, é fundamental participar e promover oportunidades de cons-

trução de vínculos entre as pessoas e entre as pessoas e os lugares, criar dinâmicas de relacionamento, a partir do mapeamento e da participação das lideranças locais.

Promover a construção de vínculos é ir além de promover gentilezas urbanas. É importante criar e programar periodicamente eventos (que automaticamente geram encontros), desenvolver uma sinalização visual que traga identidade à comunidade, trazer formas alternativas de comunicação e socialização, como aplicativos, propiciar benefícios tanto para moradores quanto para visitantes.

Espaço de eventos ao ar livre no Jurerê In



Ao mesmo tempo em que a presença do gestor comunitário é fundamental para o *placemaking*, não existe uma receita de bolo que seja capaz de garantir que, percorrido o processo, os vínculos estarão criados. Parte-se do princípio de que a comunidade participativa, atuando nas intervenções urbanas e colaborando com o planejamento com base em seus desejos e necessidades, é elemento fundamental para que o lugar seja visto como algo coletivo, a ser cuidado por todos.



Desenho urbano

CAPÍTULO 4



Se no capítulo 2, sobre os princípios urbanísticos, tratamos dos elementos primordiais que informam, orientam e inspiram a criação de um bairro planejado, no capítulo sobre o desenho urbano, falaremos como esses conceitos se materializam no espaço. Ou seja, como se relacionam os seus elementos formadores, como o traçado das ruas, as dimensões e os elementos presentes nas calçadas, a relação do espaço público com as edificações e os espaços privados, entre outros. Como se trata de projetar as características físicas das cidades, envolve basi-

camente o tratamento dos espaços públicos, que, dessa forma, ganha enorme relevância nos projetos de bairros planejados, já que o intuito primordial nesses empreendimentos é projetar cidades para as pessoas oferecendo o que há de melhor em espaços coletivos e para o convívio e o encontro.

CONECTIVIDADE

No desenho urbano, a rua aparece como principal organizadora do espaço das cidades e os usuários ganham destaque e foco no processo de projetar a ambiência urbana. Dessa forma, o desenho geométrico das ruas é um dos aspectos mais importantes para se alcançar a tão almejada qualidade de vida urbana.

Promover a geração de conectividade entre os espaços a partir dos desenhos das ruas, quadras e áreas públicas se torna primordial. É importante considerar a quantidade de esquinas (quanto mais melhor), as proporções entre as distâncias e promover uma transição equilibrada entre as quadras maiores e as quadras menores, com base nas necessidades topográficas e de infraestrutura urbana.

Nem sempre adotar os parâmetros de sistema viário convencional, que se baseia na funcionalidade das vias, é a melhor solução.

QUALIDADE DE PASSEIOS E CALÇADAS

Se a rua é o elemento norteador fundamental do desenho urbano, é necessário também aproximar a escala de atuação e entender suas características. Quando pensamos nas ruas das centralidades dos bairros planejados, por exemplo, estamos falando de ruas largas, com mais de 3 faixas de rolamento destinadas apenas para automóveis e calçadas estreitas, com poucas árvores, iluminação escassa, ausência de oferta de espaços de permanência e raros transeuntes? Ou nos referimos a ruas com tráfego acalmado, ciclovias, com calçadas largas, árvores oferecendo sombreamento e conforto ambiental, bancos para descanso e contemplação e a presença de grande diversidade de pessoas?

Sim, estamos falando deste último cenário e ele se refere ao que denominamos de ruas completas.

A qualidade dos passeios e calçadas dos bairros planejados é elemento primordial para conferir qualidade urbana ao território. Assim, recomenda-se que as calçadas tenham sombreamento de pelo menos 60% de sua área. É necessário que o desenho das ruas priorize os pedestres promovendo ambientes seguros, atrativos e confortáveis.

Nas vias de maior circulação, é desejável que haja calçadas largas, de dimensão proporcional ao fluxo de

peças. As calçadas com larguras maiores podem acomodar árvores generosas, iluminação interessante, além de ampliar o contato das pessoas com as fachadas das edificações e poder oferecer espaços de permanência, descanso e encontro, como mobiliário urbano composto por bancos e espaços de estar.

Com isso, é possível ainda melhorar a qualidade ecológica e paisagística dos empreendimentos, considerando espaços generosos para a vegetação. Da mesma forma, é possível explorar conceitos criativos de mobiliário urbano e, também, de comunicação visual.

As ruas se tornam protagonistas quando são palco para o encontro. Valorizar as ruas enquanto espaço coletivo e, portanto, compartilhado é valorizar as pessoas.

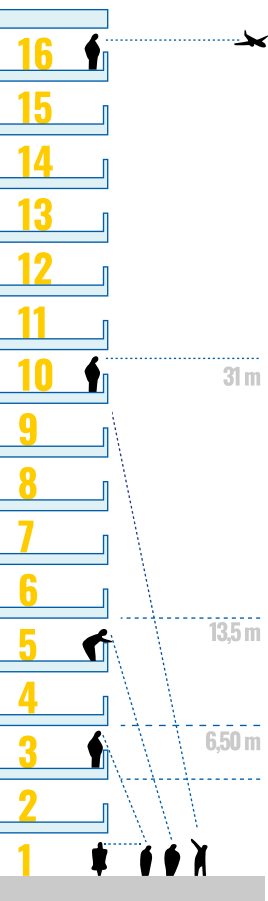
RELAÇÃO ESPAÇO PÚBLICO X ESPAÇO PRIVADO

Não é apenas o desenho das ruas e calçadas que faz com que se obtenha qualidade urbanística para o pedestre. É imprescindível pensar juntamente com o desenho das ruas a relação entre as edificações, os espaços públicos e as pessoas, ou seja, projetar fachadas com vida, promover térreos inteligentes, evitar incentivos e parâmetros à arquitetura hostil.

Nesse sentido, as fachadas precisam ser pensadas tendo como referência principal a escala humana.



CIDADE PEDRA BRANCA



É desejável que as fachadas estejam próximas ao alinhamento do lote, ou seja, que não existam recuos frontais possibilitando que a edificação se aproxime das pessoas. A necessidade de estacionamentos, por exemplo, pode ser equacionada com as vagas preferencialmente nos miolos de quadra, para que ela não aconteça majoritariamente nas fachadas dos lotes. Para Jane Jacobs (1961), quanto mais afastado um edifício está do alinhamento da calçada, menos percepção de vida acontecendo nos edifícios, e, conseqüentemente, menos vida nos espaços públicos.

A melhoria da qualidade urbana também pode ser alcançada com a existência de permeabilidade visual nos fechamentos, ou seja, com a ausência de muros que impedem a troca de informações visuais entre os espaços públicos e os espaços privados e vice-versa. Quando há recuo frontal, principalmente, é desejável a presença de elementos como cercas, vegetação ou elementos translúcidos, a exemplo de vidros ou materiais semelhantes.



BELINDA FEWINGS / UNSPLASH

Greenwich Village, NY

Um elemento interessante e que favorece as relações entre os espaços públicos e os espaços privados é a presença da fruição em lotes privados. A fruição é uma área livre, que pode ser externa ou interna às edificações, destinada à circulação de pessoas, não sendo exclusiva dos moradores ou visitantes autorizados dos espaços privados.

Outro elemento importante é a oferta de lugares de permanência nos espaços públicos, como em calçadas e pequenas praças. Lembrando que esses ambientes também podem ser oferecidos nos espaços privados, na forma de pequenas salas de estar urbanas e abertas ao público em geral.

Se há favorecimento da escala humana nas cidades contemporâneas, também há valorização dos elementos identificados como importantes na paisagem. Elementos que remetem à cultura do lugar e/ou da comunidade, elementos de vegetação significativos, fragmentos de patrimônio histórico, ou mesmo elementos novos desenvolvidos pelos empreendedores com a finalidade de criar identidade entre moradores e visitantes. Todos são importantes para estabelecer relações equilibradas entre o público e o privado, onde prevalecem as relações humanas como princípio norteador do projeto. Esses são alguns dos aspectos salientados pelos arquitetos e urbanistas norte-americanos ao desenvolverem os conceitos do Novo Urbanismo a partir da observação das

relações entre espaços públicos e espaços privados existentes nas cidades tradicionais.

DIVERSIDADE DE TIPOLOGIAS E DE PRODUTOS



ARQUIVO PEDRA BRANCA

Um bairro pensado para as pessoas e uma cidade socialmente inclusiva, que estimula atividades diversas para diferentes públicos e que considera a criação de espaços urbanos cheios de vida, com a permanência de ruas movimentadas em diferentes horários do dia e da noite precisam de diversidade.

Uma das maneiras de promover a diversidade, tanto físico-espacial quanto de pessoas e de perfis econômicos, é prevendo e incentivando a implantação de diferentes tipologias construtivas. Edifícios de gabaritos de altura variáveis, com unidades de apartamentos de diferentes tamanhos, lotes unifamiliares também de diferentes dimensões e oferta de casas de tamanhos e características diferentes. Principalmente na centralidade, são importantes as diferentes ofertas de unidades residenciais e, também, comerciais e de serviços.

É importante considerar, no entanto, que as diferentes tipologias possíveis são resultado da diversidade de demanda. Análises quantitativas e qualitativas da demanda por parte do empreendedor são investigações necessárias para entender o perfil do público e poder desenvolver tipologias diversas com finalidade definida. Outro aspecto fundamental é considerar que as diferentes tipologias precisam ser sinérgicas.

Governança e zeladoria

CAPÍTULO 5



A origem da palavra governança vem do verbo grego *kubernaein*, que significa “dirigir”. De maneira geral, trata-se dos processos de interação e tomada de decisão entre os atores envolvidos em uma questão coletiva que conduz ao desenvolvimento de normas e instituições formais. Já a zeladoria urbana trata de todos os aspectos que dizem respeito ao ato de zelar pelos espaços públicos, como limpeza de ruas e calçadas, conservação de jardins e áreas verdes e manutenção do sistema de drenagem, entre outros. Como veremos a seguir, a governança e a zeladoria urbana são alguns dos aspectos fundamentais para que o desenvolvimento dos bairros planejados atinja seu principal objetivo, que é criar espaços urbanos de qualidade para todas e todos.

IMPORTÂNCIA E PRINCIPAIS DESAFIOS (AUSÊNCIA DO PODER PÚBLICO)



Exemplo de falta de zeladoria urbana

No âmbito do bairro planejado, por que surge a importância da governança e da zeladoria urbana? Em síntese, isso ocorre pela ausência do poder público, ou sua dificuldade, em cuidar dos espaços públicos de uma cidade como seria necessário para garantir a qualidade desses espaços, tornando-os ao mesmo tempo convidativos e seguros. Se o objetivo dos bairros planejados é oferecer espaços de qualidade por excelência, é fundamental que essa nova comunidade possa se organizar para poder oferecer esse patamar de qualidade aos visitantes e moradores. Ter uma associação, e assim um sistema de governança, é requisito ao bom desenvolvimento de um bairro planejado.

De um modo geral, essa descrença de que o poder público é capaz de zelar pela qualidade e segurança dos

espaços urbanos colabora para que as pessoas se fechem cada vez mais nos espaços privados. Um dos objetivos dos bairros planejados é quebrar esse paradigma e poder levar as pessoas para se encontrarem e conviverem do lado de fora. Dessa forma, há necessidade iminente de um sistema de governança autônomo e de condições de zeladoria urbana permanentes para sustentar o desenvolvimento eficiente dos bairros planejados, tanto no que diz respeito à segurança como também nas questões que envolvem paisagismo, iluminação, mobiliário, e até o engajamento e o incentivo à criação de vínculos entre as pessoas e o lugar.

Os principais tópicos que abraçam o tema e que trataremos com mais detalhes a seguir são: organização da comunidade; estrutura de governança; formas de gestão; zeladoria urbana; e obrigatoriedade em contribuir com a associação.

Como referência de projetos realizados no Brasil e que contam com associação de sucesso, temos a Riviera de São Lourenço, o Pedra Branca Cidade Criativa, o Parque Una Pelotas e o Jurerê Internacional. Para consultas, as principais legislações que abordam o tema são as seguintes: Constituição Federal de 1988 (atualizada até a Emenda Constitucional nº 112/2021); Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002 - Capítulo II - Art. 53 ao Art. 61 e Art. 1331 a 1358-A); Lei de Incorporação Imobiliária (Lei nº 4.591/1964); Lei Federal nº 6.766/1979 (Artigo 36A, Parágrafo Único); Lei Federal de Regularização Fundiária

Rural e Urbana (Lei nº 13.465/2017); Lei dos Direitos do Consumidor (Lei nº 8.078/1990); Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD); e demais legislações pertinentes (atenção às legislações, resoluções e normatizações estaduais e municipais específicas).

ORGANIZAÇÃO DA COMUNIDADE (MOBILIZAÇÃO)

O primeiro passo em se tratando de governança em comunidades planejadas é a mobilização da comunidade em torno do tema. Fruto dessa mobilização e organização coletiva, surge a fundação e constituição da entidade civil de direito privado sem fins lucrativos, a chamada associação de moradores.

A legitimidade da associação é fundamental, seja ela dirigida pelo grupo desenvolvedor, seja ela dirigida por lideranças da comunidade, ou por um modelo híbrido. É importante que a comunidade tenha conhecimento do ganho de valor gerado pela associação no que diz respeito ao bairro e sua qualidade de vida. Na maioria dos casos, durante os primeiros anos, o grupo desenvolvedor tem papel crucial na associação, já que tem interesses a longo prazo e a comunidade ainda não está organizada. Nesse momento inicial, muitas vezes o grupo desenvolvedor irá imprimir sua visão, que, com o passar

do tempo e o comprometimento de outras lideranças, vai sendo aperfeiçoada pela comunidade de moradores.

O estatuto social, que define a área de abrangência da associação, sua sede e foro, os objetivos sociais, os direitos e obrigações, o quadro social, os órgãos sociais, as assembleias gerais e setoriais, as contribuições, o direito de voto e a dissolução da entidade, é o documento que caracteriza formalmente o nascimento da associação.

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Tendo a fundação e a constituição da entidade civil, com a elaboração do estatuto social, parte-se para a definição da estrutura de governança.

Nessa etapa, é necessário estabelecer quem serão os dirigentes da associação e como eles se organizam, sendo conselhos deliberativos e/ou consultivos, diretoria, conselho fiscal e comissões de trabalho.

Outro aspecto importante é como se dará o controle da gestão e das decisões, ou seja, se se dará com o desenvolvedor ativo, se acontecerá a partir das lideranças locais, se haverá transição a longo prazo do desenvolvedor para as lideranças locais etc. É fundamental entender a importância da participação efetiva do empreendedor para resguardar o conceito do empreendimento nos aspectos urbanístico, construtivo, paisagístico e

ambiental, o que indica o necessário envolvimento do empreendedor pelo menos nos primeiros anos do desenvolvimento do bairro planejado. É necessária também a definição de categorias de associados (assembleias gerais e setoriais, categorias de associados).

Em relação à saúde financeira da associação, é necessária a definição das fontes de recursos, estabelecendo critérios de rateios e outras receitas, além da previsão de plano orçamentário, que aborde as receitas, despesas, investimentos e fundos de reservas durante o exercício social.

Existem aspectos jurídicos igualmente importantes, como os atos regulares de gestão, ou seja, o cumprimento de obrigações legais, contratuais, previdenciárias, fiscais, trabalhistas e tributárias.

Sobre a parte das relações entre a comunidade e as entidades municipais e estaduais competentes, é importante que a associação esteja preparada para o estabelecimento de convênios, concessões e termos de cooperação visando garantir os assuntos de interesse da comunidade perante os entes públicos. Essas relações também precisam acontecer por meio da participação da associação em conselhos comunitários e municipais.

Ainda em se tratando da estrutura de governança, é importante que o tema comunicação também tenha destaque dentro da associação. Essa comunicação de qualidade, ampla e diversa, é fundamental com associados, órgãos públicos, comunidades, vizinhanças, imprensa e colaboradores.

FORMAS DE GESTÃO

Além da estrutura, é necessário formatar também a forma de gestão, que nos casos de bairros planejados pode ser autogestão, terceirização especializada ou um modelo misto ou híbrido.

ZELADORIA URBANA

O processo de zeladoria urbana, ou seja, do ato de cuidar dos espaços públicos, é de responsabilidade coletiva (tanto dos dirigentes quanto dos associados). Cabe ao processo de zeladoria a conservação, segurança, manutenção, melhorias e investimentos nos espaços públicos.



A associação pode ser um importante veículo para cuidar desses processos, que envolvem também a análise prévia de projetos e a fiscalização de obras, educação ambiental e comunitária, promoção da conectividade e inovação tecnológica e a valorização social e patrimonial.

OBIGATORIEDADE EM CONTRIBUIR COM A ASSOCIAÇÃO

Um dos grandes desafios de uma governança de qualidade via associação de moradores é sua gestão financeira e, com isso, a obrigatoriedade em contribuir com a associação. Na experiência brasileira, sabe-se que essa obrigatoriedade do ponto de vista jurídico exige que a associação esteja contemplada na Prefeitura (no memorial do empreendimento), no Cartório de Registro de Imóveis (no contrato padrão de venda e compra, na matrícula mãe do empreendimento, na matrícula individualizada dos lotes/imóveis) e por Termo de Adesão.

EMPRESAS QUE ACREDITAM



A BLD Urbanismo atua há 20 anos no ramo de incorporações e desenvolvimento de projetos imobiliários. Com uma trajetória de sucesso, seus empreendimentos têm se expandido a novos nichos, em especial loteamentos de alto padrão, com foco no Novo Urbanismo.

“Trabalhamos colocando o pedestre como figura central, priorizando a sustentabilidade, utilizando e potencializando os recursos naturais e preservando ao máximo as áreas verdes, além de incluir um vasto leque de áreas destinadas a comércio e serviços” - Irineu Guimarães, sócio-fundador da BLD.

A empresa é responsável por projetos de excelência, como o AZUR Condomínio Lago, Vert Natureza e Quartier, todos no Eusébio, no Ceará, e está chegando em outras praças da região metropolitana da cidade.



A empresa de inteligência estratégica mais representativa do mercado imobiliário brasileiro.

Entregamos inteligência estratégica para organizações. Realizamos consultorias, pesquisas, estudos, treinamentos e diversos projetos, sempre com foco na geração de valor para o cliente. Nossas entregas vão além de dados e informações qualificadas. Entregamos análises de especialistas e recomendações sobre as melhores alternativas para potencializar os resultados de suas organizações.

Fundada por professores, mestres e doutores, contamos com uma equipe multidisciplinar, que agrega conhecimentos diversos para a construção de soluções aos nossos clientes.

ESTRELA /urbanidade

Nosso propósito é de transformar as cidades em que atuamos, sempre pensando o desenvolvimento imobiliário para as pessoas (com e para elas). Buscamos integrar lugares, pessoas e experiências, criando lugares vibrantes, diversos e singulares, sempre respeitando a identidade local e potencializando as vocações de cada região.

Sempre com o olhar para a sustentabilidade, no pensar e no agir, combinamos desenvolvimento e tecnologia, com responsabilidade e respeito ao ambiente.

Exercemos o comportamento da urbanidade no dia a dia e nossa atitude é a de transformar o que parece imutável.

Conheça nossas iniciativas e empreendimentos em: estrelaurbanidade.com.br



Smart City is a Safe City!

Para atingir este objetivo, sistemas e serviços devem ser implantados para preservar vidas e ativos, estabelecendo a sensação de bem-estar e segurança em áreas públicas.

A Eytan Magal - Risks & Security Solutions, empresa de consultoria, há 17 anos no segmento, identifica as melhores técnicas, táticas e tecnologias utilizadas no Brasil, em Israel e outros países e as considera em suas metodologias. O resultado deste serviço previne perdas e danos, proporciona proteção e gera sensação de segurança aos moradores.

Acreditamos nas boas práticas deste manual para orientar incorporadoras e projetistas neste grande desafio de desenvolver bairros planejados e, conseqüentemente, uma sociedade segura.



A Global Governance se orgulha muito de fazer parte da história do conceito de bairros planejados vinculados ao Novo Urbanismo. Tivemos o privilégio de atuar desde o início desse movimento nos empreendimentos que hoje são referência de mercado.

Hoje, já fizemos a comunicação, implantação e a gestão de dezenas de empreendimentos por todo o Brasil e vivenciamos as mais diversas questões, aprendizados e desafios nessa jornada espetacular.

Acreditamos que bairros planejados bem conceituados, corretamente implantados e bem geridos possam impactar significativamente a qualidade de vida e o bem-estar de nossa sociedade.



Em 2013, graças à ADIT Brasil, a Idealiza Cidades tomou conhecimento da expressão “bairro planejado” em uma missão técnica em empreendimentos de novo urbanismo nos EUA. Em 2016, estivemos pela primeira vez no Complan com o *case* do Parque Una Pelotas.

Hoje, temos em desenvolvimento projetos em Uberlândia, São José dos Campos, Paulista e Porto Alegre, todos ancorados em premissas que poderão ser melhor compreendidas ao longo deste manual.

O que aprendemos na ADIT Brasil faz hoje parte da nossa tese de investimentos, que é inventar espaços que inspirem conexões.

Fabiano de Marco, cofundador da Idealiza Cidades.



ARQUITETURA DE RESULTADOS

Na trajetória de trabalho da UNYT, sempre tivemos a consciência de que a melhor escala de transformação da cidade é o bairro. As possibilidades de um bairro planejado trazem oportunidades de repensar conexões entre o espaço construído e áreas livres, tendo o usuário como ponto de partida.

Nosso modelo de trabalho segue os conceitos de comunidades completas, presentes nos melhores bairros que admiramos no Brasil e pelo mundo. Escala caminhável, usos mistos, comércio local, serviços, espaços públicos bem projetados e integração com a malha urbana fazem parte dos melhores bairros e são premissas para nosso planejamento.

Estamos orgulhosos em colaborar com manual da ADIT Brasil, acreditando fielmente ser mais um passo na transformação urbana do nosso país.



“A Urban Systems não apenas acredita nas iniciativas de bairros planejados como participou da maior parte dos principais projetos de bairros planejados dos últimos 20 anos, trazendo a visão de risco de mercado e norteando a tomada de decisão por meio de estudos de inteligência de mercado, análise da lógica urbana e mapeamento da cidade mental, permitindo não apenas o melhor planejamento dos bairros planejados, que são projetos de escala urbana, com o lançamento de produtos multiuso em fases, como também participando de todas as etapas do ciclo de desenvolvimento do patrimônio: *business plan*, planejamento, *branding*, busca de parceiros e lançamentos de projetos!”

Thomaz Assumpção - CEO da Urban Systems



A VITAE URBANISMO tem em seu DNA uma forte preocupação em como melhorar as nossas cidades, tanto através de sua atuação direta nos empreendimentos que implanta como desenvolvedora, quanto nos projetos urbanísticos que desenvolve. Apesar das importantes contribuições do setor com a implantação de bairros planejados, a utilização do termo nem sempre reflete aderência aos seus princípios e, nesse sentido, a iniciativa da ADIT Brasil com esta publicação é muito importante.

A VITAE URBANISMO endossa totalmente o conteúdo do trabalho contido neste manual, acredita em seu modelo de negócios, no enorme potencial econômico dos bairros planejados e vê com clareza a valiosa contribuição que eles podem dar para a melhoria de nossas cidades.

www.vitaeurbanismo.com.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADIT BRASIL. **Comunidades Planejadas**. Maceió: Editora Viva, 2014.

ASCHER, François. **Los Nuevos Principios del Urbanismo**. Madrid: Alianza Editorial, 2007.

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E.; SPECK, J. **Suburban nation: the rise of sprawl and the decline of the American dream**. New York: North Point, 2010.

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK. **Towns and Town-Making Principles**. Boston: Harvard University, 1991.

GEHL, J. **Cidades para as Pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

HOWARD, E. **Garden Cities of Tomorrow (1902)**. Montana: Kessinger Publishing, 2010.

JACOBS, J. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Série Estudos Urbanos (tradução de Rebeca Scherer). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993.

LEITE, C.; AWAD, J. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes**. São Paulo: Editora Bookman, 2012.

LERNER, J. **Acupuntura Urbana**. Curitiba: Travessa de Editores, 2019.

ROGERS, R. **Cidades para um Pequeno Planeta**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2001.

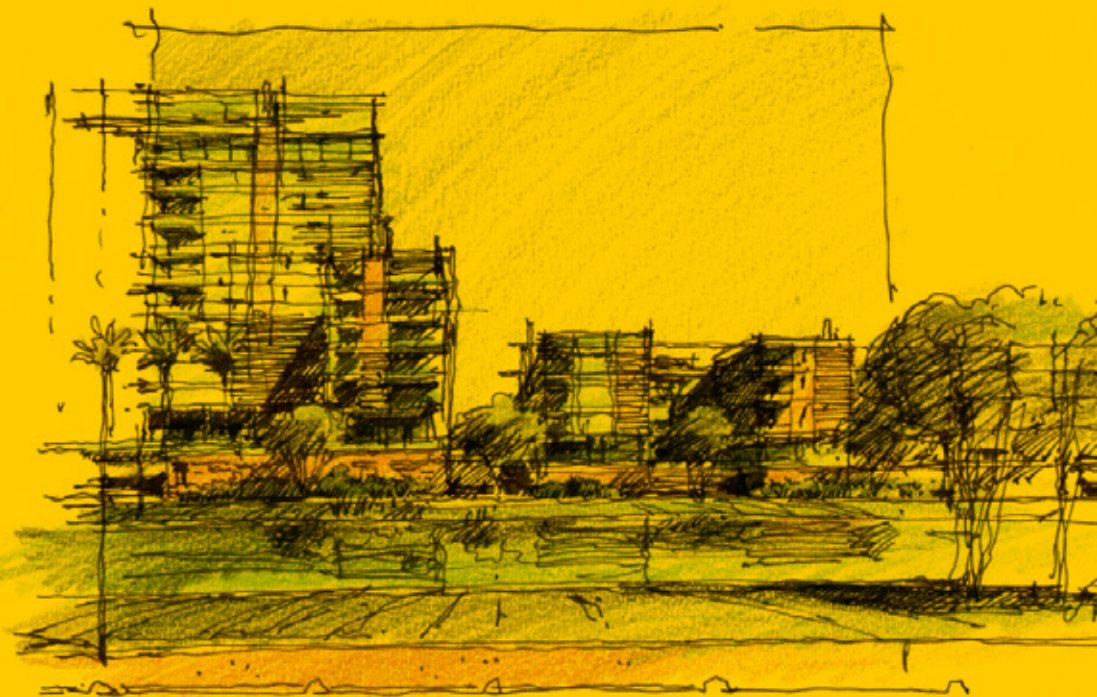
SECCHI, B. **Primeira Lição de Urbanismo**. Coleção Debates. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.



ADITBrasil

ADIT.COM.BR



Neste manual, reunimos conceitos, diretrizes, boas práticas, referências nacionais e internacionais da construção de cidades pensadas para as pessoas.

Uma publicação inédita no Brasil, construída com a colaboração de urbanistas e master developers, para servir como um guia para os desenvolvedores urbanos brasileiros. Prático e direto, foi pensado para que você possa utilizá-lo no seu dia a dia e, assim, contribuir com a construção de empreendimentos e lugares fantásticos e mais humanos.



ADITBrasil

ISBN: 978-65-998873-0-7



9 786599 887307