

HUMANÆ

Questões controversas do mundo contemporâneo

v. 13, n. 1

O CONFORTO AMBIENTAL E A MOBILIDADE NO PLANO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA E INCLUSÃO SOCIAL DA COMUNIDADE DO PILAR DA CIDADE DO RECIFE

SILVA, Ewerton Cavalcante¹
CAVALCANTI, Danielly Munique Pimenta²
NERY, Nancy³

Resumo

Esse trabalho diz respeito à revisão do Plano de Requalificação e Inclusão Social da Comunidade do Pilar - PRUISCP, que está localizada no Bairro do Recife, na área central da cidade. O plano foi elaborado pela Prefeitura do Recife em 2002, mas ainda não foi concluído, deixando lacunas para uma revisão e atualização focada no conforto ambiental e na mobilidade. Neste contexto, se apresentam medidas de intervenção objetivando e avaliando a integração da comunidade e a malha urbana. Foram explorados teóricos que abordam o processo de planejamento em áreas centrais, a inclusão social, o conforto e a mobilidade urbana. Para o diagnóstico foram feitas visitas técnicas, elencando as principais características da área. Nesse contraste, atentamos para o fato do plano proposto estar se mostrando insuficiente na questão de conforto ambiental, mobilidade urbana e principalmente sua integração. E é a partir desse pressuposto que foram propostas diretrizes e ações a fim de dar uma nova perspectiva ao projeto da Comunidade do Pilar, contribuindo com a inclusão socioeconômica da área.

Palavras chave: *Inclusão social, conforto ambiental, mobilidade urbana, planejamento urbano.*

Abstract

This work concerns the revision of the Social Rehabilitation and Social Inclusion Plan of the Pilar Community - PRUISCP, which is located in the Recife neighborhood, in

1Graduando em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Ciências Humanas ESUDA, ewerton.cs@hotmail.com.

2Pós-Graduada, em Gestão Ambiental e Sustentabilidade Urbana, da Faculdade de Ciências Humanas ESUDA. pimentadanielly@gmail.com.

3Mestra, Professora da Faculdade de Ciências Humanas ESUDA. nerynancy@gmail.com.

the central area of the city. The plan was prepared by the Municipality of Recife in 2002, but has not yet been completed, leaving gaps for a review and update focused on environmental comfort and mobility. In this context, intervention measures are presented objectifying and evaluating the integration of the community and the urban network. Theoretical studies were explored that address the planning process in central areas, social inclusion, comfort and urban mobility. For the diagnosis were made technical visits, listing the main characteristics of the area. In this contrast, we consider that the proposed plan is proving to be insufficient in the issue of environmental comfort, urban mobility and especially its integration. And it is from this assumption that guidelines and actions were proposed in order to give a new perspective to the Pilar Community project, contributing to the socioeconomic inclusion of the area.

Keywords: *Social inclusion, environmental comfort, urban mobility, urban planning.*

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, no âmbito dos estudos sobre urbanismo, vem se discutindo sobre a revalorização das áreas urbanas centrais, trazendo em pauta principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável, a requalificação de espaços livres públicos, ocupação informal das áreas urbanas, assim como, a preservação e restauração do patrimônio material e imaterial das áreas centrais (GROSSO, 2008).

Uma discussão proposta pela Carta de Lisboa (1995), intitulada de Reabilitação Urbana Integrada, define-se como requalificação aquela relacionada a recuperação e introdução da moradia em áreas urbanas centrais como sendo, um conjunto de operações que objetiva adaptar uma atividade específica considerando o contexto atual do seu determinado local. Essa requalificação visa por meios de intervenções valorizar as possibilidades, exigindo melhores condições físicas, sociais e econômicas, reabilitando espaços públicos, solucionando irregularidades construtivas, funcionais, higiênicas e de segurança, a fim de melhorar a qualidade de vida dos moradores, mantendo a identidade e as características da área.

A cidade do Recife tem o Plano Diretor como referência normativa que prevê melhorias no desenvolvimento urbano e garante o direito a uma cidade sustentável, harmonizando as dimensões sociais, econômicas e ambientais, embasadas nos valores culturais locais. Uma das dificuldades notórias na efetivação da proposta do Plano Diretor se encontra nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e nas áreas pobres com maior vulnerabilidade socioeconômica, por se tratarem de áreas

com índice de pobreza elevada, falta de infraestrutura, qualidade ambiental, exclusão social e saneamento básico.

É a partir dos pressupostos elencados acima, que se concentra esse estudo, especificamente, na Comunidade do Pilar, que se localiza no bairro Recife. Para essa comunidade existe um Plano de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar – PRUISCP que foi criado em 2002 pela Prefeitura do Recife, mas apenas em 2010 o projeto começou a ser executado. Após dezoito anos da proposta, ele ainda não foi totalmente implantado.

Nesse prisma, a problemática do estudo se baseia em analisar preliminarmente o PRUISCP e observar a sua preocupação no sentido de conforto ambiental, mobilidade e acessibilidade. Foi identificado, preliminarmente, que não existiu a preocupação com a insolação e ventilação, além da ineficiência de mobilidade das pessoas na implantação do conjunto restringindo a permeabilidade urbana, ainda existe a ausência de acessibilidade das unidades habitacionais e nas calçadas. Indaga-se, quais condicionantes ambientais oferecidos? Qual a infraestrutura viária na comunidade? É possível estabelecer aspectos sustentáveis com a implantação do projeto? Todas essas questões acabam por traçar os problemas de pesquisa deste trabalho.

Com base no que foi mencionado, o presente estudo analisou, o Projeto de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar, compreendendo suas características e apresentando medidas de intervenção ao plano que atuem sobre as deficiências identificadas, com ênfase no conforto ambiental, mobilidade urbana. Elencando os aspectos de sustentabilidade presentes no PRUISCP e avaliando os possíveis impactos construtivos na comunidade e no bairro do Recife em relação as questões bioclimáticas.

A fim de atender aos objetivos propostos, os métodos que foram utilizados no presente estudo baseiam-se na forma de abordagem qualitativa, pois é caracterizada pela descrição, compreensão e interpretação dos fatos relacionados à importância do conforto ambiental, mobilidade urbana. Considerando os objetivos apresentados, foi feita uma revisão de literatura, tendo em vista um aprofundamento dos conceitos de conforto ambiental, mobilidade e acessibilidade buscando a

compreensão necessária para uma análise do Plano de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar. Outra concepção essencial será a partir de produções de cartas solares e cartas dos ventos para verificar as possibilidades bioclimáticas relacionadas ao projeto, além de visitas técnicas para verificar o conforto e percepção sensorial e ainda a aplicação de entrevistas para a comunidade diretamente envolvida no PRUISCP.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para o estudo do tema deste trabalho, foram utilizados conceitos relacionados à conforto ambiental e mobilidade urbana, tangenciando a questão de requalificação urbana em áreas pobres e a inclusão social.

2.1 Planejamento e requalificação urbana

O ambiente urbano, é um lugar que operam diversos fatores que geram e formam o espaço urbano. A modificação do espaço requer um planejamento adequado que busque possibilitar o desenvolvimento das cidades, trazendo um planejamento ambiental e dando melhor condição social a população. Reafirmando isso Santos (1978, p. 145) indica que:

(...) o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada subordinante. É como as outras instâncias, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia.

Ao observar os obstáculos de um determinado espaço, habitualmente se pensa no planejamento para obter soluções. Essa dificuldade também é encontrada no espaço urbano, tanto em suas características físicas, econômicas, sociais e culturais. Jorge Wilhelm (1979) define o planejamento como uma análise crítica de uma determinada área urbana, buscando apresentar uma proposta desejável e possível, tendo em vista uma estratégia para a melhoria do espaço urbano.

Ao longo dos anos verifica-se que o planejamento vem trazendo diferentes tentativas de compreensão e de ordenamento do espaço. No Brasil esses conceitos se alternam entre mecanismos, legislações e prioridades, ou seja, reconhecer, localizar as predisposições naturais para evolução, assim como “estabelece as regras de ocupação de solo, define as principais estratégias e políticas do município

e explicita as restrições, as proibições e as limitações que deverão ser observadas para manter e aumentar a qualidade de vida para seus munícipes” (REZENDE; CASTOR, 2006 apud DUARTE, 2013).

De acordo com Mota (1999) a realização do planejamento vem com critérios de avanços sustentáveis, assim busca compreender as necessidades atuais, para assimilar as possibilidades de um desenvolvimento futuro, fazendo a nova geração consciente das suas próprias necessidades. Nesse contexto o planejamento pretende direcionar as propostas ao desenvolvimento econômico e social do espaço, a inclusão social da população e a sustentabilidade. Mesmo com todo este arcabouço teórico relacionado ao planejamento, identifica-se uma realidade discrepante do desejado. Maricato (1999) aponta que o planejamento não é uma forma tão harmoniosa na prática, as propostas que são sugeridas em determinadas intervenções urbanas não condizem e não se preocupam com a realidade local, elas confrontam os conflitos e contradições quando buscam reverter uma situação específica no contexto geral.

Bem como o planejamento urbano, a requalificação dispõe de uma definição teórica e de realidades adjacentes. O termo requalificação evidencia parâmetros e intervenções que ocorrem para dar um novo conceito a uma determinada área, buscando o desenvolvimento da qualidade de vida das cidades e da população, evoluindo fatores como mobilidade, acessibilidade, habitação, infraestrutura e inclusão social.

De acordo com Carvalho (2008, p.328.)

As estratégias para a requalificação urbana, em sintonia com as principais orientações e tendências evolutivas contemporâneas em matéria de desenvolvimento e planejamento urbano, revelam a primazia da reutilização de infraestruturas e equipamentos existentes em detrimento da construção nova e a reutilização/reconversão de espaços urbanos (devolutos, abandonados ou degradados, em particular) com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e fruição.

Para além da definição teórica, a requalificação urbana encontra entraves na sua efetivação. De acordo com Nery (2008) não existe uma integração dos moradores das áreas pobres nos métodos de valorização de áreas centrais. Assim, quando ocorre a requalificação dessas áreas pode acontecer a gentrificação, que é um

processo de modificação de centros urbanos centrais, podendo alterar os grupos sociais de determinada área.

Desse modo, tanto o planejamento quanto a requalificação em centros urbanos visam além das medidas práticas, as sociais, políticas e ambientais. Esses parâmetros confirmam as intervenções propondo uma melhor qualidade de vida a população.

2.2 Conforto Ambiental

O conforto ambiental aparece como cada vez mais necessário e presente, para o aprimoramento da qualidade de vida das pessoas. A harmonia no ambiente construído pode ser alcançada por meio desse conceito, uma vez que dentro da perspectiva de conforto dos indivíduos é primordial que as cidades possam proporcionar esse bem-estar urbano. De acordo com Júnior (2012) o conforto térmico é um dos fatores de maior relevância para concretização no conforto ambiental. Temperatura, ventilação e umidade relativa do ar, representam uma interação satisfatória no contato que as pessoas têm com o ambiente, por isso tornam-se fundamentais.

Até a Constituição Federal de 1988, não existia nenhum posicionamento explícito sobre conforto ambiental nas normas urbanísticas, a partir de então, o bem-estar passou a ter sua relevância nos projetos urbanísticos. De acordo com Martínez et al (2013) o conforto na ambiência urbana, vem por meio de fatores que estão conectados: escala urbana, condicionantes térmicos, ocupação do espaço público, qualidade do ar e ergonomia. Garantindo assim, ambientes mais confortáveis

Atualmente a qualidade de vida dos habitantes de uma cidade, vem se tornando cada vez mais difícil, devido ao crescimento desordenado, ou até mesmo pela deficiência do planejamento urbano na cidade. A escala urbana vem sendo substituída por grandes prédios e avenidas, tornando as cidades mais caóticas e perigosas. O espaço urbano é uma compilação de ideias, pensamentos e visões dentro das cidades. (MASCARÓ, 2009)

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dentro da classificação e características dos espaços rurais e urbanos do Brasil – uma primeira

aproximação, o Brasil foi visto como “um país menos urbano”, embora 76% da sua população ainda se concentre em áreas predominantemente urbanas e habitem apenas 26% do total de municípios brasileiros. (IBGE, 2010).

Isso quer dizer que, as políticas de melhorias dos espaços urbanos são propostas com base nesses dados, e sendo assim, o planejamento geral urbanístico do país, sofrem com essa diferença na parcela urbana da população.

Na busca de um bom planejamento, é necessário analisar a escala urbana corretamente, assim, os ambientes tornam-se mais agradáveis. Desse modo, para que haja uma sensação do ambiente e uma apreciação dos espaços é fundamental ao planejamento urbano a relação entre os sentidos e dimensões. “Trabalhar com a escala humana significa, basicamente, criar bons espaços urbanos, levando em consideração as possibilidades e limitações ditadas pelo corpo humano” (GEHL, 2013, p.33), de forma a garantir uma relação entre os fatores supracitados que garantem o conforto ambiental.

2.3 Mobilidade Urbana

O conceito de mobilidade urbana está intimamente ligado ao que foi discutido anteriormente sobre conforto ambiental, levando em consideração que o crescimento desordenado das cidades produz reflexos negativos sobre os transportes urbanos e leva as cidades menos acessíveis para todos os habitantes, dificultando condições para uma melhor qualidade de vida. Uma política de investimentos que não favorece o transporte público e uma política de uso do solo que não leve em conta a mobilidade urbana contribuem para o aparecimento de um número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, agravando os congestionamentos e gerando uma pressão política por maior capacidade de tráfego das avenidas, túneis e viadutos, de forma especial os moradores mais carentes, localizados na periferia das grandes cidades.

De acordo com dados publicados no anuário 2017 da Confederação Nacional dos Transportes, a frota de automóveis no Brasil é de 51,2 milhões, o equivalente a um carro para cada quatro brasileiros. Outra estatística que chama a atenção é o

número de mortes no trânsito, que segundo o Ministério da Saúde, em 2015, somaram 37.306 em todo o Brasil. (CNT, 2017)

O conceito de mobilidade urbana tem como ponto de partida a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, 2011).

Nesse contexto, a acessibilidade surge como elemento chave para a garantia da interação e atuação de todos os agentes envolvidos. A acessibilidade universal entende que veículos e infraestrutura urbana sejam produzidos levando em conta a diversidade existente, e não apenas um modelo padrão de ser humano; não se pode excluir ou discriminar as pessoas por terem características físicas diferentes desse padrão. Mais do que isso, todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, têm o direito de acessar, de forma segura e eficiente, as facilidades, os serviços e as oportunidades que a cidade oferece.

De acordo Kinsky (2004), “o termo acessibilidade está ligado à superação de barreiras, previstas no artigo 5º da Constituição Federal, (...), segundo o qual todos são iguais perante a lei sem distinção de qualquer natureza”.

No dia 19 de dezembro de 2000, entrou em vigor a Lei Federal nº 10.098 e publicado no Diário Oficial da União em 20 de dezembro de 2000, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e dando outras providências. Esta lei estabelece a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com pouca acessibilidade, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos públicos

nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação (HORTA, 2000).

O Brasil avançou em aspectos legais e normativos quanto aos direitos das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, estão em vigor as leis n. 10.048/2000 e n. 10.098/2000; o Decreto Presidencial n. 5296/2004 e as normas NBR 14022 Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal (goo.gl/b9r93g) e ABNT NBR9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (<http://goo.gl/IQdmZC>), além da promulgação do decreto legislativo que aprova o Convenção da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo.

Levando em consideração o que foi exposto até então, pode-se considerar que o desafio diante de tamanho arcabouço teórico é vasto. Efetivar planejamento e requalificação urbana, garantir conforto ambiental, através da oferta de uma mobilidade urbana acessível a todos é, de certo, um desafio e tanto para um plano de requalificação de um bairro localizado em um grande centro urbano.

3. METODOLOGIA

Ao longo da elaboração dos resultados que serão propostas nesse trabalho, foi analisado dois estudos de caso, o primeiro é a revitalização da comunidade Ilha de Deus, que foi considerado uma intervenção com êxito, o segundo é a proposta de intervenção do bairro da Nova Luz em São Paulo. Buscando assim, orientar o modelo da proposta da Ilha de Deus e o Projeto Nova Luz, com a comunidade do Pilar.

3.1 Ilha de Deus

A comunidade da Ilha de Deus foi povoada por pescadores por volta dos anos 50, quando a ambiência era favorável a uma boa pesca. A criação dessa comunidade veio pelo apoderamento de pessoas que migravam de bairros vizinhos, buscando trabalho para uma melhor qualidade de vida. No início dos anos 60, os habitantes começaram a fortalecer organizações de luta e resistência em oposição às políticas oficiais que buscavam expulsar e segregar o espaço urbano. A partir desses

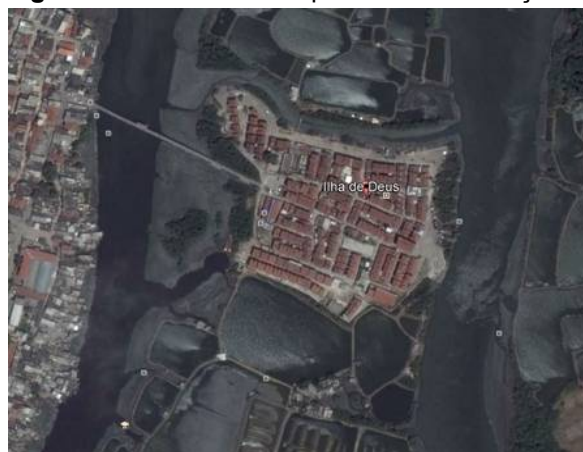
movimentos, os habitantes locais passaram a desenvolver uma identidade coletiva, dando início ao surgimento de ações comunitárias e mobilizações sociais, com base na reforma urbana, como podemos observar na Figura 1 e 2.

Figura 1: Ilha de Deus antes da Revitalização



Fonte: Google Earth, 2008

Figura 2: Ilha de Deus depois da Revitalização



Fonte: Google Earth, 2017

Na década de 1980, com a chegada do Frei Beda, começou o processo de mudança da comunidade, que deixou de ser conhecida como “Ilha sem Deus” (nome dado devido à violência e a miséria existentes na comunidade), e passou a ser chamada de Ilha de Deus, após a realização de uma missa no local. Desde então, a Comunidade passou a se manter de ações sociais, e com financiamentos de entidades católicas da Alemanha.

Devido à falta de estrutura e urbanização durante mais de 60 anos, os moradores da ilha precisavam atravessar uma ponte bamba de madeira e ferro para chegarem até suas casas. E só em 2009, o Governo do Estado inaugurou a ponte “Vitória das Mulheres”, e levou até os moradores da comunidade um pouco mais de dignidade em meio a tanta dificuldade e miséria.

3.1.1 Ilha de Deus – Localização e Expansão

A Ilha de Deus está localizada na zona sul da cidade do Recife, entre os bairros da Imbiribeira, Pina e Afogados, cercada por três rios o Beberibe, Tejiipió e o rio Jordão, situada no interior de um dos mais importantes manguezais do país, o parque dos manguezais, (Figura 3). Cercada por uma densa urbanização acolhendo uma população aproximadamente de 1000 habitantes em situação de extrema pobreza.

De acordo com a Secretaria de Planejamento e Gestão – SEPLAG em 2007 a ilha era formada por 3,5 hectares, com aproximadamente 300 habitações de palafita. Ela está situada em um dos maiores e mais importantes manguezais urbanos do mundo, e seus habitantes sobrevivem em sua maioria, principalmente da pesca e extração de insumos desse ecossistema.

Figura 3 – Localização da Ilha de Deus



Fonte: Google Earth Modificado pelo autor, 2017.

A ilha de Deus é uma comunidade que possui uma visão futurista de cuidados com o meio ambiente e sustentabilidade. Em 2016, a mesma passou a fazer parte do roteiro do Catamaran Tour, com a ajuda da parceria do Catamaran Tour e a ONG Saber Viver, que desenvolve atividades há 33 anos no local, e tem como meta, o plantio de 20 mil mudas de árvores de mangue.

3.1.2 Processo de Urbanização da Ilha de Deus

De acordo com uma reportagem do Jornal do Comercio (2017), antes da Ação do Governo para urbanização da Ilha de Deus em 2007, quase toda a área da comunidade era composta por palafitas. (Figura 4).

Figura 4: Tipo de habitação em 2007 – Ilha de Deus



Fonte: Saber Viver, 2008.

Conforme o Plano de Ação Integrada de Investimento para ZEIS, que busca melhorar a qualidade de vida das habitações sociais da comunidade em meio de uma gestão participativa dos moradores do local, trazendo um desenvolvimento urbano e sustentável para a comunidade Ilha de Deus.

O plano de requalificação teve início no ano de 2009, mediante a Ação Integrada de Investimento da ZEIS Ilha de Deus, realizando uma transformação da área, para melhoria de infraestrutura básica; abastecimento de água; saneamento básico, iluminação pública, habitações e equipamentos públicos existentes (escolas, posto de saúde, creche); construções de equipamentos sociais; garantindo áreas de lazer e pavimentação das vias, assegurando a permanência das famílias no seu próprio território, apresentando estratégias de desenvolvimento local e sustentável, para melhor qualidade de vida dos moradores da comunidade (SEPLAG –PE).

De acordo com Ana Paula Lins, uma das arquitetas que participou da revitalização da Ilha, o projeto envolveu toda comunidade e contemplava a reconstrução de aproximadamente 400 unidades habitacionais, com cinco tipos diferentes, (conforme a Figura 5), pavimentação das vias, reconstrução do único acesso à comunidade, além da restauração hídrica e aberturas de canais.

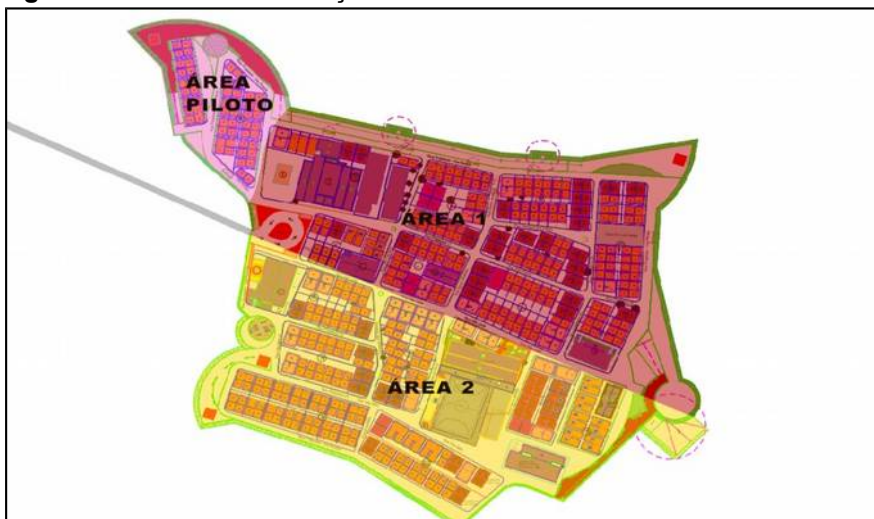
Figura 5: Tipologias de habitações



Fonte: Lins, 2017.

O projeto foi desenvolvido em quatro fases, a primeira fase teve como preparação as reuniões com os moradores para dá início as intervenções, logo em seguida começaram as retiradas e a realocação provisória das famílias. A obra começou pela ponte de acesso da comunidade, em seguida a Área Piloto, contendo 27 moradias, depois iniciando as 129 casas da Área 1 e as 116 unidades habitacionais, as 78 do conjunto habitacional e as 19 habitações que foram surgindo ao longo das construções. Como podemos observar na (Figura 6). (SEPLAG-PE)

Figura 6: Áreas da urbanização – Ilha de Deus



Fonte: Lins,

modificado pelo autor, 2017.

A segunda fase da construção foi concretizada no argumento de pós-ocupação, foi a conscientização dos moradores com o novo desenho da Ilha e a nova realidade de

vida, realizando oficinas e palestras para difundir as noções de preservação ambiental, manutenção do espaço público e um processo de evolução econômica.

Nessa etapa, há uma reestruturação dos equipamentos sociais, que tem como propósito impulsionar a economia local, a pesca, o cultivo de camarão e a exportação de sururu, tirando a comunidade de condições de extrema pobreza. (Figuras 7 e 8)

Figura 7: Trabalho informal



Fonte: Autor, 2018.

Figura 8: Trabalho informal



Fonte: Autor, 2018.

A meta principal da quarta e última fase é a finalização das obras e a autonomia econômica e financeira da comunidade, um dos projetos propostos. Esse modelo sugerido supera os procedimentos habituais de intervenção, trazendo mais independência aos moradores locais.

3.1.3 Desenvolvimento na Mobilidade da Ilha de Deus

A mobilidade do espaço foi umas das propostas do projeto, que inicialmente tinha como finalidade a não entrada de veículos no local, o único acesso à Ilha é por intermédio da ponte Vitória das Mulheres, que suporta a passagens de carros de pequeno e médio porte, pois as ruas não foram projetadas para acesso de veículos.

No entanto, foi observado em visita técnica que apesar da preocupação do projeto com a mobilidade, os moradores não tiveram bom senso em mantê-lo funcional, muitas das calçadas foram quebradas para dar acesso aos automóveis, afetando a proposta inicial, infraestrutura do local e acessibilidade. Como podemos observar na (Figuras 9 e 10).

Figura 9: Ponte Vitória das Mulheres



Fonte: Autor, 2018.

Figura 10: Ruas sem acessibilidade



Fonte: Autor, 2018.

Outro ponto de relevância no projeto é o conforto ambiental, *in loco* foi visto que as casas são germinadas, afetando diretamente a ventilação do local, criando barreiras e formando ilhas de calor no interior da comunidade.

Oke (1981, p.237) faz referência ao dizer que:

O conforto térmico na geometria urbana é representado pela relação entre altura e largura das vias ou pelo fator de visão do céu, ou seja, quanto maior for a relação altura/largura do espaço urbano considerado, menor será a área visível do céu e menor a dissipação da radiação, diminuindo assim o resfriamento do ar em locais urbanos.

O Plano de Ação Integrada de Investimentos para a ZEIS Ilha de Deus apresentou uma boa estrutura de integração de políticas públicas e participação social com método de desenvolvimento local apresentando uma melhoria na qualidade de vida e possibilitando as dimensões sociais, culturais, econômicas e ambientais. Apesar da estratégia de desenvolvimento envolvidas no projeto e da entrega de boa parte das unidades habitacionais, houve falhas no andamento do projeto que se encontra parado por falta de apoio do Governo, além da falta de conscientização da comunidade que já degradou algumas partes da Ilha. Diante de um cenário de crise, de forte contensão de despesas internas e investimentos públicos, o governo se

arrasta com a promessa de conclusão dos prazos e conscientização da população para entrega final do projeto de urbanização da Ilha de Deus.

3.2 Projeto da Nova Luz

O projeto urbanístico da Nova Luz, que foi lançado em 2011 em São Paulo, tem o objetivo de propor soluções para o espaço público e privado, identificando regras de ocupação e que possam auxiliar na preservação do patrimônio histórico, e incremento das áreas destinadas ao uso residencial e habitação de interesse social. Desta forma o projeto tem proposta de soluções urbanísticas, considerando os devidos ajustes e complementações recomendadas em cada etapa do processo (PROJETO NOVA LUZ, 2011).

Este projeto foi lançado e propõe-se que a partir dele seja possível recuperar uma das mais importantes regiões centrais de São Paulo.

Com história e localização ímpar, nas últimas décadas o entorno da Luz tem sido destino de âncoras culturais que, se não foram capazes de reverter o quadro de degradação do ambiente urbano, tampouco satisfazem as necessidades dos atuais moradores (SAMORA, 2011).

Devido a isto, o Projeto da Nova Luz conta com diversos instrumentos habitacionais, visando à aplicação de políticas públicas para essa região (Figura 11) de modo a sinalizar diversas mudanças na estrutura habitacional e comercial da Nova Luz. Já no corpo do projeto finalizado propriamente dito, elaborado pelo Consórcio Nova Luz, o objetivo terminou assim definido:

O Projeto Nova Luz busca assim, requalificar este trecho da região central da cidade de São Paulo elevando a qualidade do ambiente urbano, com o objetivo de ampliar o uso residencial oferecendo mecanismos que possibilitem a permanência dos atuais residentes e atraindo novos moradores, consolidar as atividades comerciais existentes, em especial os eixos de comércio especializado e atrair novos negócios e atividades econômicas (GENGHINI, 2014. p. 40).

Figura 11: Localização Polígono Nova Luz



Fonte: Projeto Urbanístico Nova Luz. Editado Pelo Autor, 2017.

No decurso do estudo do Projeto, pode ser observar, no entanto, uma vasta singularidade de elementos voltados para o bem-estar econômico da cidade de São Paulo, que busca benefícios próprios, e não inclui a população mais carente, moradora da área em questão.

3.2.1 Elementos urbanísticos e de mobilidade no Projeto Nova Luz

São vários os elementos que compõe o projeto de recuperação da Nova Luz – jardins, aumento da oferta de unidades habitacionais, comerciais e de serviços na região – que consolidam o projeto, que por sua vez foi desenvolvido pela prefeitura de São Paulo e consórcios.

As dinâmicas sociais que englobam a Nova Luz são contempladas pela estruturação urbana que existe na localização da área. As dinâmicas econômicas e sociais são as que mais influenciam na validação do projeto, pois as áreas no entorno da Nova Luz são áreas com grande fluxo e circulação de pessoas, além das estações ferroviárias que existem no local.

Um dos maiores entraves que os moradores vivenciam é carência de manutenção quanto à conservação para os passeios e para os sistemas de drenagem. Adiciona-se a isto, questões como baixa quantidade de ar, congestionamento, ausência de área verde. Deve ressaltar ainda, a alta instabilidade social no local, devido à grande quantidade de moradores de rua e usuário de drogas em situação deplorável (Figuras 12 e 13). Porém, tendo uma boa localidade, acessibilidade e da excelente quantidade de população flutuante da região, seja pelo consumo do comércio local

ou uso dos transportes públicos esses fatores se contrapõem as reivindicações. Desta forma, o projeto Nova Luz propõe um conjunto de intervenções com objetivo de transformar o bairro no que se refere a sustentabilidade e economia.

Figura 12: Cracolândia – São Paulo



Fonte: blogs/olhar-sobre-o-mundo, 2018.

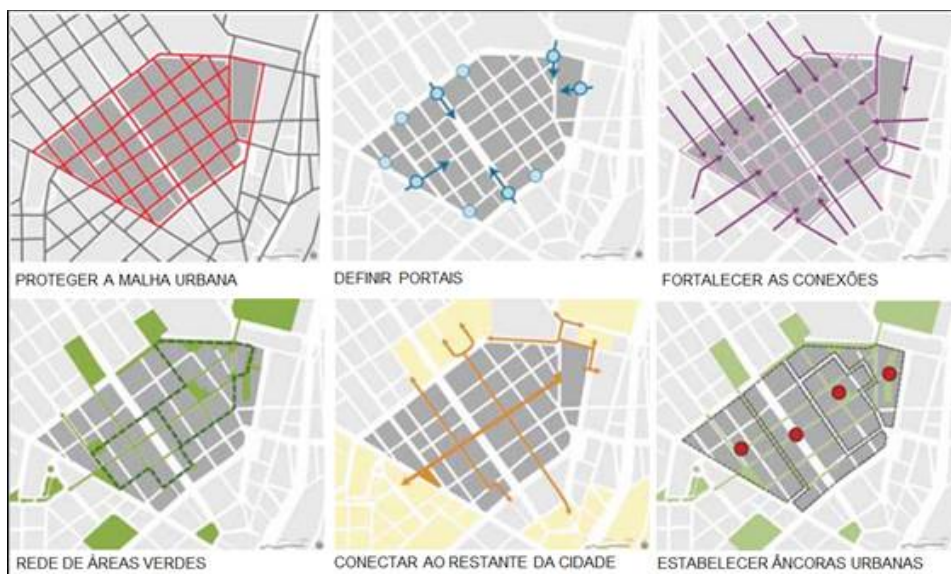
Figura 13: Degradação do bairro da luz



Fonte: blogs/olhar-sobre-o-mundo, 2018.

A estrutura urbana desenvolvida para o projeto da Nova Luz é organizada de acordo com fatores climáticos, do solo e do patrimônio histórico da área. Dentro dos princípios para a estrutura urbana, é possível destacar: A Malha Urbana, as fachadas contínuas, os edifícios, e a conectividade entre as áreas de intervenções e ícones marcantes encontrados na estruturação do projeto. Percebe-se a reorganização física do meio urbano (Figura 14), apontando assim, os pontos de concentração da população.

Figura 14: Partido Nova Luz



Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2017.

Segundo Samora (2011), as diretrizes do Projeto embasarão a Concessão Urbanística dentro de um âmbito que irá transformar o polígono de 45 quadras e duas praças, delimitado pelas ruas Mauá e Casper Líbero e avenidas Ipiranga, Duque de Caxias e Rio Branco, nas imediações das estações da Luz e Júlio Prestes e de equipamentos como a Sala São Paulo, o Centro Paula Souza e o futuro Complexo Cultural Luz.

O projeto Nova Luz, busca promover níveis de adequações em iluminação pública, propondo mais visibilidade e segurança para a área (Figura 15). Como as principais ruas sofrerão intervenção de iluminação por serem estreitas a proposta visa iluminar ambos os lados das calçadas, partindo de um ponto único. Com isso, as conexões de mobilidade ficaram mais seguras.

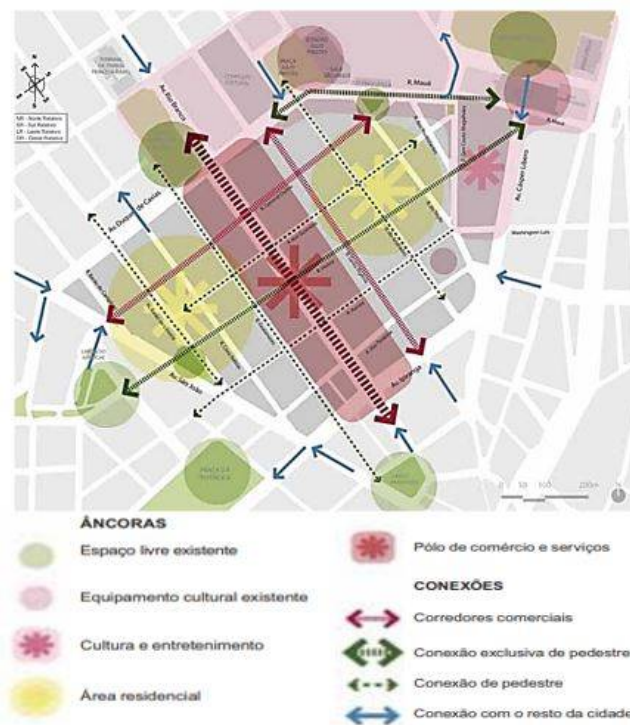
Figura 15: Iluminação do Projeto Nova Luz



Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2017.

A organização do projeto, se baseia na criação conexões (Figura 16), produzindo diferentes tipologias urbanísticas com alteração de escala e ambientação, formando uma hierarquia de espaços públicos. Com isso, irá gerar diferentes tipos de uso solo. Essas conexões permitem as diferentes possibilidades para recriação do espaço público.

Figura 16: Âncoras e Conexões – Projeto Nova Luz



Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2017.

Não é difícil de entender todos os pontos positivos do Projeto Urbanístico da Nova Luz, pois o projeto é bem esclarecedor com suas tipologias de uso, requalificação de espaços públicos, cuidados com os aspectos climáticos, entre outras coisas. Porém, quase não menciona a participação da comunidade e dos moradores locais nas medidas de intervenções urbanísticas da área.

3.2.2 O Projeto Urbanístico quanto ao aspecto social e habitacional

O Projeto da Nova Luz, apesar de um projeto bem elaborado, deixa lacunas que merecem uma análise na perspectiva social dos moradores que vivem na região há tanto tempo, e busca por uma inclusão e melhores condições do espaço urbano.

De acordo com a Prefeitura de São Paulo (2012) os moradores da Nova Luz reclamam melhoria das condições habitacionais, principalmente dos cortiços, e do estado de conservação de passeios e sistemas de drenagem, injustificados frente à gigantesca população flutuante da região, seja usuária do sistema público de transporte metropolitano ou consumidor do comércio local.

O Projeto Urbanístico da Nova Luz, não insere no seu plano urbanístico uma intervenção nos prédios abandonados que são habitados pela população de baixa

renda e usuário de drogas (Figura 17), não dando condições de vida para os moradores.

Figura 17: Prédios Abandonados – Bairro da Luz – São Paulo



Fonte: blogs/olhar-sobre-o-mundo/cracolandia-traffic-solto, 2018.

O potencial construtivo da região da Nova Luz, e sua localização oferece aos comerciários e empresários, grande potencial de exploração, capaz de encher os olhos de qualquer investidor. Porém, o caráter segregador deste projeto é notado quando percebemos que as políticas habitacionais do mesmo, não incluem os humildes moradores existentes na área.

Ainda quanto a segregação observada no corpo do projeto, podemos destacar o fato de que dentro da requalificação urbanística do projeto não está incluso um plano para lidar com a população usuária de drogas da região conhecida como Cracolândia. (SAMORA, 2011).

É neste aspecto que podemos perceber que o Projeto da Nova Luz não está preparado para sua aplicação, desde sua elaboração, já que o mesmo não conta com uma proposta de habitação e relocação dos moradores da área, e não apresenta nem ao menos um mero caráter urbanístico, visando apenas crescimento econômico como já dito anteriormente.

A dinâmica na região está mudando antes mesmo da aprovação da Nova Luz. Terrenos são fracionados para maior aproveitamento do solo. Proprietários e herdeiros já começaram a vender – a preços bastante razoáveis – prédios e quarteirões para construtoras. O centro, hoje, é polo

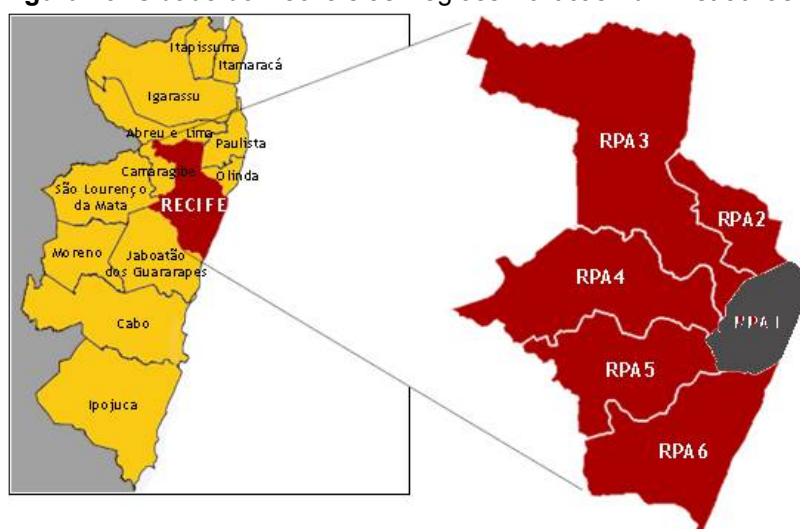
de atenção imobiliária, com visitas constantes de corretoras, construtoras e incorporadoras. (RIBAS, 2014)

Este projeto de fato não foi formulado para incluir o povo, principalmente os moradores daquela área que são os maiores prejudicados sob o aspecto social deste. Pois a forma como a Prefeitura e as Concessionárias responsáveis veem o projeto deixa claro que não se trata de fato de uma revitalização, pois além de não revitalizar, “excluindo” o povo que fez e faz a história da Nova Luz.

4. Contextualização Geral da Comunidade do Pilar

A cidade do Recife é um território central onde se concentra a maior parte das atividades econômicas, sociais e culturais do estado de Pernambuco (Figura 18), por se tratar de uma capital e pelo benefício da sua localização bem no centro das regiões do estado. Linhas de transportes centrais, empresas de serviços diversos e o grande fluxo de pessoas, com isso a cidade começou seu processo de separação física e socioespacial, refletindo assim nas condições socioeconômicas dos seus usuários e moradores.

Figura 19: Cidade do Recife e as Regiões Políticas Administrativas

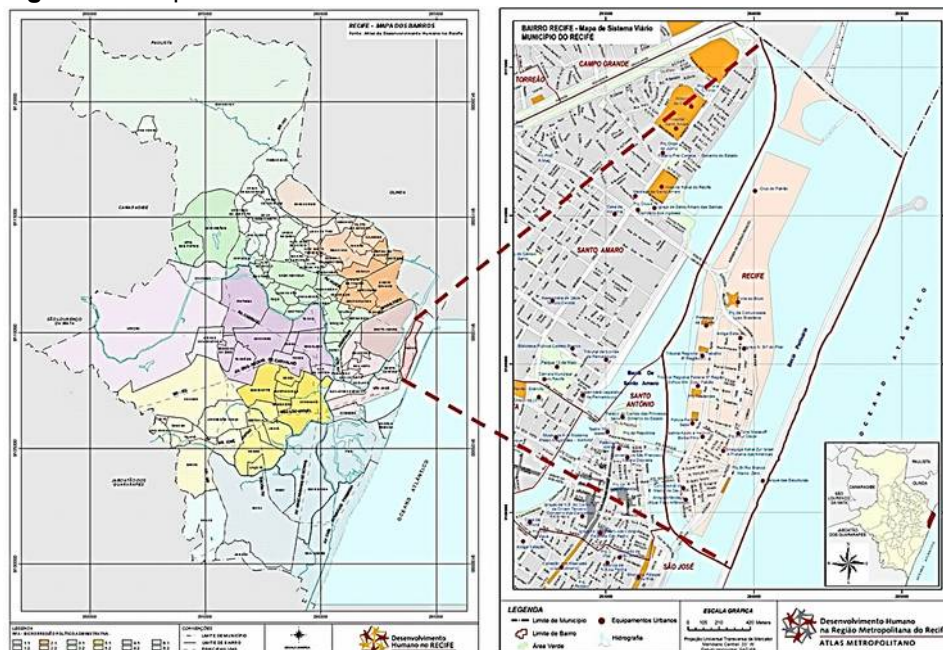


Fonte: scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pidfe, 2018.

Para Moreira (1994) o processo de modernização e estruturação do Recife e suas microrregiões, denominadas por bairros, teve início em meados do século XIX, com o desenvolvimento de algumas obras em Pernambuco.

O início da configuração urbana da cidade do Recife aconteceu a partir do século XX, com a regulamentação da lei nº 1,051 de 11/09/1919, onde ocorreu a conversão da cidade colonial para uma cidade central de expansão, com uma hierarquia espacial que confirma a centralidade da cidade do Recife. Essa configuração urbana inicial foi o ponto de partida para a divisão da cidade em 06 (seis) Regiões Político-Administrativas em 1997, para efeito de formulação, execução e avaliação permanente das políticas e do planejamento governamentais (Figura 19) (CAVALCANTE, LYRA, AVELINO, 2009).

Figura 19: Mapa do Bairro do Recife



Fonte: Prefeitura do Recife – Editado pelo Autor, 2018.

A comunidade do Pilar está localizada no Bairro do Recife (Figura 20), que no passado foi um povoado conhecido como Favela do Rato. Teve origem na década de 1970, e era uma área ocupada aos menos favorecidos. A comunidade passou a abrigar uma parte da população urbana que foi expulsa das ruas e das casas abandonadas durante a reforma urbana nos bairros do centro, que construíram suas moradias nas ruínas, sobrevivendo sem condições de higiene e segurança.

Figura 20: Localização Comunidade do Pilar.



Fonte: Google Earth – Modificado pelo Autor, 2018.

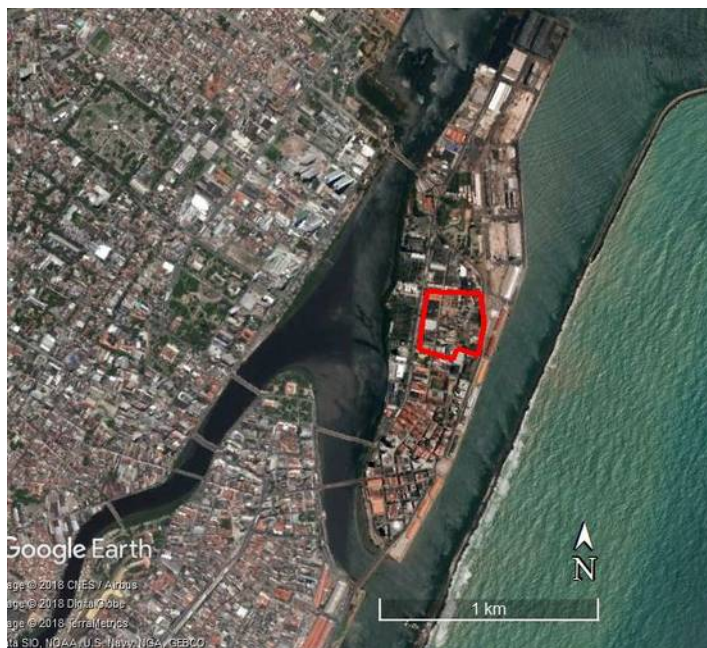
Para a melhor visualização da área do objeto de estudo e as alterações espaciais do bairro, mesmo com um acervo muito restritos de informações, podemos observar a Ortofotocarta do ano 1974 (Figura 21) e Figura de satélite 2017 (Figura 22) que apresentam mudanças claras na densidade construtiva, assim como mudanças em seu ambiente natural, sendo notória a diminuição da cobertura vegetal na área

Figura 21: Ortofotocarta do Bairro do Recife, 1974.



Fonte: FIDEM – Modificador pelo Autor, 2018.

Figura 22: Figura de Satélite do Bairro do Recife, 2017.



Fonte: Google Earth – Modificador pelo Autor, 2018.

4.1 Plano de Requalificação Urbanístico e Inclusão Social da Comunidade do Pilar.

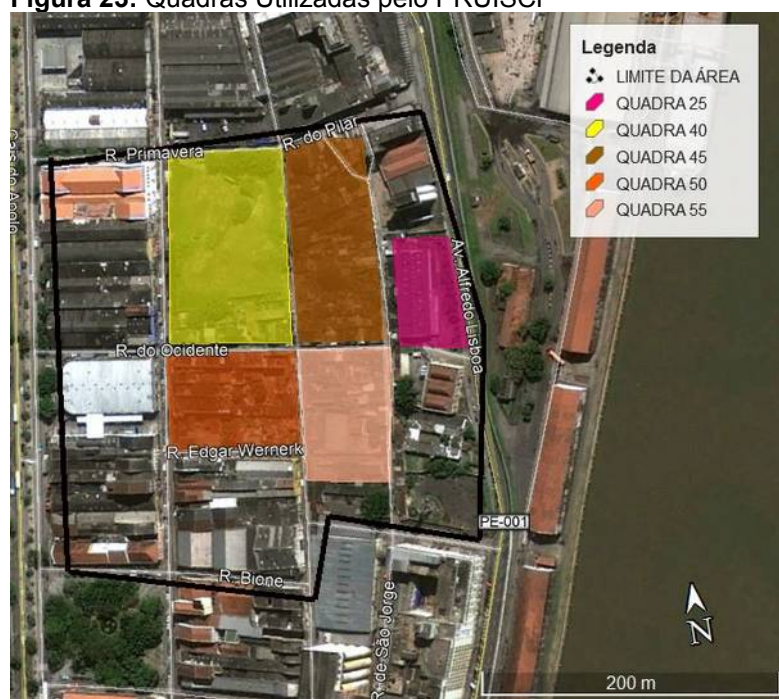
O Plano de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar – PRUISCP foi idealizado em 2002 pela prefeitura do Recife, com o intuito de organizar a estrutura urbana da cidade do Recife, e constitui uma intervenção municipal para os moradores do Pilar, considerando um espaço de cinco anos 2002 a 2007. O PRUISCP usa recursos do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do Governo Federal, e possui como principais componentes, a Inclusão Social, a Requalificação Urbanística e a Valorização do Patrimônio Histórico Cultural.

Os estudos apresentados visam atender a demanda social existente, de modo a oferecer habitação para a comunidade carente, que na área se encontra residindo, e espaços comercial, educacional e sanitário, para aqueles que habitam e prestam serviços na área. Para atingir o objetivo proposto, foi elaborado um projeto que estabelece o máximo de unidades habitacionais possível, sem um comprometimento com uma super ocupação dos edifícios propostos. (MEMORIAL DESCRITIVO DO PRUISCP, PREFEITURA DO RECIFE, 2007).

Historicamente, vários lugares da área central do Recife, que são consideradas áreas de Preservação, já vivenciaram inúmeras intervenções pela modernização e requalificação da área. Porém, a falta de um caráter inclusivo nestas intervenções,

barraram as possibilidades de implantação das mesmas. Nessa proposta, no entanto, estava assegurada naquele momento, a permanência dos moradores, segundo a própria prefeitura, por um acordo entre as gestões: municipal, estadual e do Porto do Recife. O projeto proposto foi mostrado a população da área para que houvesse uma integração direta do projeto com os moradores do lugar. As quadras denominadas para a intervenção, foram as quadras 25, 40, 45, 50 e 55 conforme a Figura a seguir.

Figura 23: Quadras Utilizadas pelo PRUISCP



Fonte: Google Earth – Modificado pelo Autor

Segundo Nery (2008), o PRUISCP busca resgatar o desenho das quadras existentes do Bairro do Recife, buscando construir aproximadamente 600 unidades habitacionais, para suprir quase 2000 mil moradores da área, os conjuntos habitacionais têm a tipologia verticalizada em quadro pavimentos, sendo eles térreo mais três, serão distribuídos em cinco quadras. Já o projeto arquitetônico apresenta modulações definidas, formada pelo conjunto de edificações de cada quadra, e das aberturas das vias (Figura 24), mostra como estas modulações no projeto.

Figura 24: Planta de Locação do PRUISCP



Fonte: Prefeitura do Recife, por Nery 2012.

Um dos objetivos do PRUISCP é a construção de um centro comercial para atendimento a necessidades dos moradores do lugar, além de um acordo que consistia na troca dos terrenos onde estava assentada a comunidade, por outras áreas. O plano também inclui serviços de terraplenagem, pavimentação e drenagem de algumas ruas, sistema de abastecimento de água, esgotamento sanitário, iluminação pública, construção de creches, unidades de saúde da família e mercado público e acrescenta restauração de bens móveis pertencentes à área. (NERY 2012)

Segundo Nancy (2012), os elementos que integram o componente de Requalificação Urbanística partiram inicialmente da elaboração dos projetos de arquitetura e urbanismo. Nesse caso, diferentemente dos outros projetos habitacionais feitos pela gestão municipal, que são contratados e desenvolvidos por empresas especializadas, o projeto arquitetônico e urbanístico do PRUISCP foi elaborado pelo Departamento de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC) da Secretaria Municipal de Cultura, visando um melhor aproveitamento da área, juntamente com

todos os bens móveis que são Patrimônio Histórico Cultural do Recife. A (Figura 25) mostra uma perspectiva de como o projeto ficará quando for implantado.

Figura 25: Perspectiva Eletrônica do PRUISCP



Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.

Segundo o projeto arquitetônico, quanto ao dimensionamento interno das unidades habitacionais do Pilar, são quase que padronizados com os demais conjuntos habitacionais construídos pelo estado. Possuindo dimensões de 39m² e 41m², com dois quartos, sala, cozinha, banheiro e área de serviço. O que tornou essa unidade habitacional diferente foi a forma como foi distribuído os módulos, fazendo uso das extremidades e abrindo aberturas internas com uma referência de pátio, fazendo essa ideia de extensão do privado sendo público, criando espaços favoráveis às relações de vizinhança. Abaixo um modelo de planta baixa de uma unidade habitacional. (NERY, 2012)

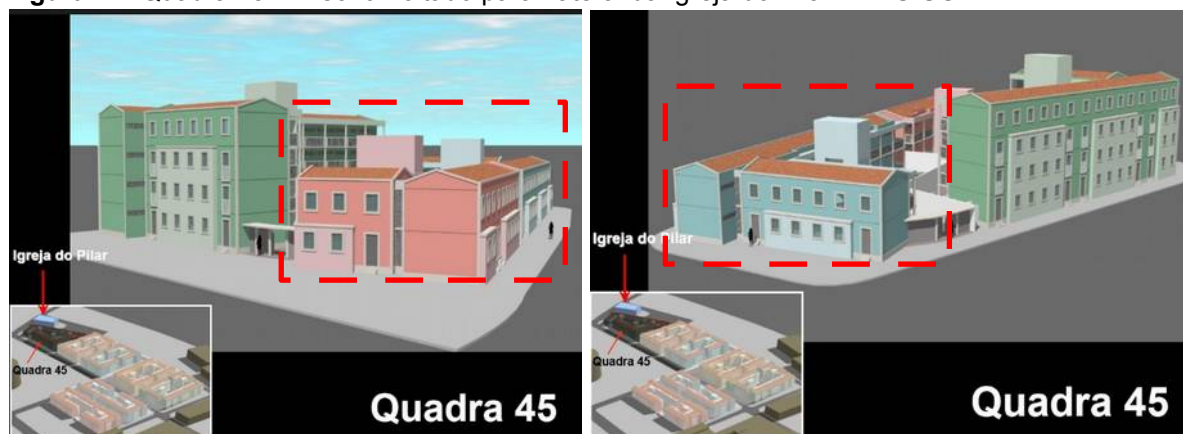
Figura 26: Planta Baixa das Unidades Habitacionais - PRUISCP



Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.

Identificando presença de patrimônio histórico na área, o ordenamento dos conjuntos habitacionais e equipamentos públicos foram implantados respeitando o entorno da Igreja do Pilar. Os blocos pertencentes a quadra 45 possuem dois pavimentos térreo e primeiro (Figura 27).

Figura 27: Quadra 45 – Trecho Voltado para Lateral da Igreja do Pilar - PRUISCP

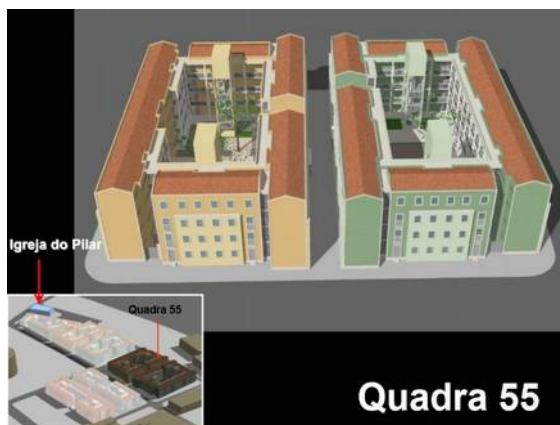


Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.

Em alguns dos conjuntos habitacionais foram propostos pátios internos (Figura 28), com áreas de convívio, para proporcionar a relação da vizinhança. Acrescido de uma praça na área da Comunidade do Pilar (Figura 29). Trazendo a possibilidade de uma área de lazer e contribuindo para o paisagismo.

Figura 28: Quadra 55 - Pátio Interno

Figura 29: Perspectiva da Praça - PRUISCP



Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.



Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.

De acordo com a Prefeitura do Recife, existem três elementos metodológicos para implantação do PRUISCP: a inclusão socioespacial, requalificação urbanística e restauração de patrimônios históricos.

Dentro da Inclusão socioespacial, podemos encontrar metas de estímulo à participação local em todas as etapas do Programa de Requalificação da Comunidade do Pilar, principalmente na fiscalização das garantias ofertadas aos moradores (como habitações para a população cadastrada previamente). No que tange ao componente do PRUISCP é primordial a garantia de que os equipamentos públicos de saúde, educação, comércio e lazer estejam dentro da capacidade necessária para atender os moradores, e mais particularmente a garantia a educação patrimonial e ambiental durante a execução da obra e em até dois anos depois da ocupação das unidades habitacionais, visando à preservação da requalificação e a conservação da Comunidade. Além disto, em mais uma meta do PRUISCP deverá ser proporcionada à capacitação da Comunidade para o trabalho de todos os moradores ativos, contribuindo desta forma, para que os moradores também tenham acesso a trabalho e renda.

De acordo com Nery (2012), à requalificação urbanística é preciso recuperar 26.234,23 m², que correspondem ao perímetro de seis quadras onde está instalada a obra, e construir 588 novas unidades de moradia com qualidade construtiva, além da construção de uma escola municipal com quadra poliesportiva para ser usada também pela comunidade, e para uso normal dos estudantes.

Essa requalificação visa ainda, a construção de uma creche, sob os moldes do Centro Municipal de Educação Infantil (CEMEIs) 2018, a construção de um posto de

saúde, e de um mercado público sob os moldes do modelo de gestão compartilhada. A garantia dos espaços de coleta seletiva, de entrega de todos os blocos habitacionais pavimentados, são fatores que juntamente com a estruturação da iluminação pública, deverão estar presentes na requalificação urbanística da Comunidade (NERY, 2012).

No aspecto da Valorização do patrimônio histórico-cultural, está a restauração da Igreja do Pilar em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e a prospecção arqueológica na implantação da obra, garantindo desta forma, o uso e fruição ao sítio histórico. Ainda sobre a valorização, fica garantida a visibilidade do Forte de São Jorge, além da integração do novo, os habitacionais e os espaços públicos ao Sítio histórico do bairro no intuito de propiciar uma maior apreciação do patrimônio local (NERY,2012)

O PRUISCP está em execução desde 2010, e a partir desta inclusão socioespacial incorporada ao plano original, foi possível considerar vários interesses que norteiam a Comunidade do Pilar, e isto tornou o mais viável diante da valorização territorial e da inclusão da comunidade, sem necessidade de segregar os moradores do local. Após dezoito anos da criação do plano, as obras continuam em andamento, porém sem previsão para término.

Como pode ser observado nas diretrizes do programa, não houve uma preocupação com o conforto e mobilidade urbana, abrindo margem para que o plano de requalificação seja revisado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As lacunas do Plano de Requalificação e Inclusão Social da Comunidade do Pilar – PRUISCP foram analisadas buscando uma revisão e atualização do projeto, focando no conforto ambiental e na mobilidade urbana, observando a possibilidade de inclusão socioespacial dos moradores da Comunidade do Pilar junto ao seu entorno.

Para essa revisão foi analisado o Plano Urbanístico da Comunidade do Pilar, baseando em uma abordagem qualitativa, pois foi caracterizada pela descrição, compreensão e interpretação dos teóricos que foram estudados, tendo em vista um

aprofundamento nos conceitos de conforto ambiental e mobilidade, relacionando os mesmos à efetivação de um possível bem-estar e uma integração da comunidade.

Para um melhor entendimento e desenvolvimento das diretrizes e ações foram analisados dois estudos de caso: O “Projeto de Revitalização da ZEIS Ilha de Deus”, que está localizado na cidade do Recife e o “Projeto Nova Luz” da cidade de São Paulo”, utilizando alguns aspectos presentes nos dois estudos de caso e fazendo algumas adequações para a Comunidade do Pilar.

Tendo em vista as diretrizes do Plano de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar, que foram propostas pela Prefeitura do Recife. Para a atualização do PRUISCP, corroboramos a importância da inclusão desses moradores nos espaços que circundam a comunidade, fazendo que a desigualdade socioespacial entre classes seja reduzida a partir da efetivação de um plano que possa modificar as vivências e a imagem da comunidade. É possível fazer algo diferente ou, ao menos, começar algo diferente.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otília Beatriz Fiori; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos B. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

ATAIDE, R.M. da C. Controle urbanístico ambiental para o conforto urbano: uma trajetória de planos diretores de Natal (RN) In: **VI Encontro Nacional e III Encontro Latino-americano de Conforto no Ambiente Construído**, 2001, São Paulo. Anais... São Paulo, ANTAC, 2001.

AYOADE, J. O. **Introdução à Climatologia para os trópicos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1988

BARCELLOS, Frederico C.; OLIVEIRA, Sônia Maria M.C. **Novas Fontes de Dados sobre Riscos Ambientais e Vulnerabilidade Social**. IBGE, Rio de Janeiro, 2008. p. 1-15.

CARTA DE LISBOA (1995) – **Reabilitação Urbana Integrada**. Acessado a 16 de agosto de 2017, em

https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf.

CARVALHO, Paulo (2008) – **Ordenamento Territorial e Desenvolvimento**. (Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra), Coimbra, Faculdade de Letras, Volume VI.

CAVALCANTE, Helenilda, LYRA, Rejane, AVELINO, Emília. **Mosaico Urbano do Recife – Inclusão e Exclusão Socioambiental**. 2009 – Recife/PE.

CIDADE, Soluções Para (Org.). **Calçadas: soluções para cidades**. 2018. Disponível em: <solucoesparacidades.com.br/blog/nossa-cidade-os-oito-principios-da-calcada/>. Acesso em: 20 abr. 2018.

CLIMATE-DATA.ORG (Org.). **CLIMA: RECIFE**. 2018. Disponível em: <<https://pt.climate-data.org/location/5069/>>. Acesso em: 14 jun. 2018. RECIFE- Plano Diretor. Disponível: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-recife-pe>.

CNT, Confederação Nacional de Transporte. **Anuário CNT de Transporte 2017**. 2017. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/anuario-cnt-2017-serie-historica-dados-transporte>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. Capítulos 5: Processos Espaciais e a Cidade. **Trajetórias Geográficas**, 3ª ed, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, p. 120-143.

DALLARI, Adilson Abreu e Ferraz, Sergio. **Estatuto da cidade: Comentários da lei federal 10.257/2001**. 3ª edição. Malheiros Editores – São Paulo, 2015.

Disponível: <http://internacional.estadao.com.br/blogs/olhar-sobre-o-mundo/cracolandia-traffic-solto/>. Acessado: 27/02/2018.

DUARTE, Cristóvão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viane e Mosley: Ed. PROURB, 2006 (Coleção Arquitetura e Cidade).

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. 1ª ed. Curitiba: Ibpex. 2013. 202 p.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.

GENGHINI, Marco Aurélio Barberato. **Projeto Nova Luz (2005-2013): na propriedade privada e participação do poder econômico na requalificação urbana por meio da Concessão**, São Paulo, 2014.

GROSSO, Kerley Soares de Souza. **Intervenções urbanísticas como estratégia para o desenvolvimento local e revalorização da imagem da cidade: análise da revitalização no município de Niterói (RJ)**. 1º SIMPGEO/SP, Rio Claro, 2008.

HORTA, Maurício. **A arquitetura do século 21: Veja algumas das obras que marcaram a década e as cidades**. Brasil, 2000.

IBGE. **CENSOS DEMOGRÁFICOS 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes. 2001.

JORNAL DO COMERCIO. **Documentário da vida dos moradores**, 2017. Acessado em 12 de dezembro de 2017, jonline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2017/11/18/documentario-retrata-a-vida-das-pescadoras-na-ilha-de-deus-316353.php.

JÚNIOR, João de Athaydes Silva et al. **Variabilidade espacial do conforto térmico e a segregação social do Espaço urbano**. Revista Brasileira de Meteorologia, v.28, n.4, 419 - 428, 2013.

KIMMINS, J. P. **Forest Ecology**. New York: Macmillan Publishing, 1987. p. 531.

KINSKY, Marcos (2004). "**Serpro garante acessibilidade digital para portadores de necessidades especiais**". Disponível em: <http://www.serpro.gov.br/noticiasSERPRO/20040618_07/view>. Acesso em: 20/12/2017.

MACARIO. **Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma gestão integrada**. 2011. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 6 fev. 2018.

MARTINEZ, Enrique. CIRIQUIRÁN, Pablo. MOURE, Mariá. **Fundamentos para projetar espaços públicos confortáveis**, 2013.

MASCARÓ, Lúcia, MASCARÓ, Juan. **Ambiência urbana**. Porto Alegre, 3ª edição, 2009.

MENDONÇA, F.; DANNI-OLIVEIRA, I. M. **Climatologia: noções básicas e climas do Brasil**. São Paulo: Oficina de Textos, 2007.

MOREIRA, Fernando Diniz. **A construção de uma cidade moderna: Recife, 1909-1926**. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994.

MOTA, S. **Urbanização e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: ABES, 1999.

NERY, Nancy. **A Revitalização do Bairro do Recife e os Moradores do Pilar**. Recife-PE, 2008.

NUNES, Cristiane. PENSAMENTO VERDE. **Ventilação Natural em Residências**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.pensamentoverde.com.br/arquitetura-verde/ventilacao-natural-em-residencias/>. Acesso em: 07 mai. 2018.

OKE, T.R. “**Canyon geometry and the natural urban heat island: comparison of scale model and field observations**”, *Journal of Climatology*, n.1, p237-254.

PERNAMBUCO, Agência CONDEPE/FIDEM. Região de Desenvolvimento Agreste Setentrional, disponível para consulta em: <
http://www.condepefidem.pe.gov.br/regiao_desenvolvimento/agreste_setentrional/pe_rfil.asp
> Acesso em: 02 de dezembro de 2017.

planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Acessado em: 22/02/2018

RECIFE, Prefeitura (Org.). **BAIROS: PREFEITURA RECIFE**. 2018. Disponível em: <recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/pnud2005/mapa_bairros.jpg>. Acesso em: 15 fev. 2018.

RECIFE, Prefeitura (Org.). **Plano Diretor: Leis Municipais**. 2005. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-recife-pe>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

RECIFE, Prefeitura, **Plano Requalificação e Inclusão Social da Comunidade do Pilar**, Recife, 2008.

REZENDE; CASTOR, 2006 *apud* DUARTE, 2013. **Planejamento Urbano**. 1ª ed. Curitiba: Ibpex. 2013.

RIBAS, Paula. **Nova Luz – um projeto urbanístico que deixa o povo falar**. Disponível em: <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Mae-Terra/Nova-Luz-um-projeto-urbanistico-que-deixa-o-povo-do-lado-de-fora/3/24727>. Acessado em 28/02/2018.

RIO DE JANEIRO, Sustentearqui. Disponível: sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/o-maior-jar-dim-vertical-da-europa/. Acessado em 08 de mai. 2018.

SAMORA, Patricia. Disponível: au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/210/o-valor-do-centro-235077-1.aspx. Acessado em 28/03/2018.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SÃO PAULO, Prefeitura. **Projeto Nova Luz**, 2012.

SEPLAG-PE. **Secretaria de Planejamento e Gestão de Pernambuco**. Acessado em 22 de dezembro de 2017. seplag.pe.gov.br/web/idd/ilha-de-deus-sobre.

OCHOA, Juliana Herlemann et al. **Análise do conforto ambiental em salas de aula: comparação entre dados técnicos e a percepção do usuário**. 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ac/v12n1/v12n1a07>>. Acesso em: 15 abr. 2018.

VAZ, Lilian Fessler; SILVEIRA, Carmen Beatriz. **Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos**. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano IV, nº 7. p. 51-66. jul/dez 1999.

WILHEIM, J. **O substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.