



Caminhos para planejar cidades integradas

Estratégias para um desenvolvimento
urbano integrado

Caminhos para planejar cidades integradas

Estratégias para um desenvolvimento
urbano integrado



Por meio da



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Presidente da República
Luiz Inácio Lula da Silva

Vice-Presidente da República
Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho

MINISTÉRIO DAS CIDADES

Ministro das Cidades
Jader Barbalho Filho

Secretário-Executivo do Ministério das Cidades
Hailton Madureira de Almeida

Secretário Nacional de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SNDUM/MCID)
Carlos Roberto Queiroz Tomé Junior

Diretora do Departamento de Estruturação do Desenvolvimento Urbano e Metropolitano
Cristiana Scorza Guimaraens

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano
Adriana Nemer Afonso

Coordenador-Geral de Fortalecimento das Capacidades Governativas
Marcel Cláudio Sant'Ana

EQUIPE TÉCNICA SNDUM/MCID

Diego Vernille da Silva
Luciana Gill Barbosa
Taís Furtado Pontes

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH

Diretor Nacional GIZ Brasil
Jochen Quinten

Diretora de Transformação Urbana da GIZ Brasil
Sarah Habersack

Equipe Técnica GIZ Brasil
Ana Luísa Oliveira da Silva
Cecilia Martins
Daniel Wagner
Jessica Gama
Julia Sollero
Letícia Oliveira
Matheus Maia
Raissa Monteiro
Verena Mattern

Revisão de Conteúdo
Letícia Oliveira

Projeto Gráfico
Molde.cc

AUTORES – EQUIPE DTM URBANISMO E SUPERWIEN

Ariela Oliveira
Daniel Todtmann Montandon
Felipe Farina Borges
Gustavo Partezani Rodrigues
Katharina Höftberger
Milagros Hurting
Roland Krebs
Tomás Wissenbach
Vitor César Vaneti

Produto elaborado para:
Ministério das Cidades
Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Julho 2025

Este Caderno de Orientação foi elaborado com base no “Quadro referencial (Framework) de Desenvolvimento Urbano Integrado no Brasil”, elaborado no âmbito do Projeto Cidade Presente – Desenvolvimento Urbano Sustentável. O Projeto Cidade Presente integra a Cooperação Brasil-Alemanha para o Desenvolvimento Sustentável e é implementado pelo Ministério das Cidades e pela *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit* (GIZ) GmbH com recursos do Ministério Federal da Cooperação Econômica e do Desenvolvimento (BMZ) da Alemanha.

Informações legais: Todas as indicações, dados e resultados deste estudo foram compilados e cuidadosamente revisados pelo(s) autor(es). No entanto, erros com relação ao conteúdo podem acontecer. Consequentemente, nem a GIZ ou o(s) autor(es) podem ser responsabilizados por qualquer reivindicação, perda ou prejuízo direto ou indireto resultante do uso ou confiança depositada sobre as informações contidas neste estudo, ou direta ou indiretamente resultante dos erros, imprecisões ou omissões de informações neste estudo. A duplicação ou reprodução de todo ou partes do estudo (incluindo a transferência de dados para sistemas de armazenamento de mídia) e distribuição para fins não comerciais é permitida, desde que a GIZ seja citada como fonte da informação. Para outros usos comerciais, incluindo duplicação, reprodução ou distribuição de todo ou partes deste estudo, é necessário o consentimento escrito da GIZ.

Lista de siglas

APP	Áreas de Preservação Permanente	ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento	OUC	Operação urbana consorciada
BIRD	Banco Mundial	ONU	Organização das Nações Unidas
BNH	Banco Nacional de Habitação	PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto	PIB	Produto Interno Bruto
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção	PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
DUI	Desenvolvimento urbano integrado	SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
EIA	Estudo de Impacto Ambiental	VLT	Veículo leve sobre trilhos
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha	ZEIS	Zonas especiais de interesse social
GEE	Gases de efeito estufa	ZEE	Zoneamento Ecológico Econômico
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística		
IPP	Instituto Pereira Passos		
MINURVI	Ministros e Altas Autoridades de Habitação e Urbanismo da América Latina e do Caribe		
MUNIC	Pesquisa de Informações Básicas Municipais		
NAU	Nova Agenda Urbana		



Prefácio



A recriação do Ministério das Cidades, em 2023, reforçou o compromisso do Governo Federal com a pauta das cidades sustentáveis, reunindo em uma mesma pasta ministerial as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento urbano: **planejamento e gestão territorial urbanos**, habitação, saneamento ambiental, urbanização de áreas periféricas e mobilidade urbana. Desde então, temos buscado, de forma incessante, uma visão integrada para o olhar sobre as nossas cidades.

O contexto urbano brasileiro contemporâneo, marcado por desafios como a escassez de recursos, a fragilidade institucional e a fragmentação das políticas setoriais – representados, inclusive, pela própria extinção do Ministério das Cidades entre 2019 e 2022 – tem dificultado o avanço das cidades conforme as diretrizes do Estatuto da Cidade e da Nova Agenda Urbana. É perceptível que, apesar dos esforços e alguns avanços, muitos municípios

enfrentam obstáculos significativos para alcançar uma urbanização inclusiva, resiliente, próspera e sustentável. A abordagem segmentada, sem a devida articulação das diversas dimensões do desenvolvimento, tem se mostrado um limitador para a efetivação do potencial urbano das cidades brasileiras.

Para reverter este cenário e impulsionar a transformação necessária, torna-se imperativo adotar uma perspectiva holística, integral e coordenada em relação às questões urbanas. É nesse contexto que o conceito de **Desenvolvimento Urbano Integrado** emerge como uma abordagem que propõe a coordenação de políticas públicas, planos, programas e projetos setoriais, a integração multinível de governança – considerando as esferas de governo, a participação da sociedade civil, dentre outros atores – e a fundamental **qualificação do desenho urbano** a ser implementado no território. Entendemos que essa abordagem, considerada nos

processos de planejamento, execução e gestão das cidades, é um caminho para se alcançar melhores resultados urbanísticos, sociais e ambientais, para racionalizar recursos públicos e privados, e para implementar agendas que atuam sobre o território urbano, inclusive as agendas internacionais, como a já referida Nova Agenda Urbana.

Esta publicação, **Caminhos para planejar cidades integradas**, foi elaborada no âmbito do Projeto Cidade Presente, uma parceria da Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, do governo brasileiro, com o governo da Alemanha, por meio do Ministério Federal da Cooperação Econômica e do Desenvolvimento (BMZ) e da agência executora Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Sua concepção visa servir como um guia, sobretudo para gestores municipais, nessa jornada em direção a cidades melhores

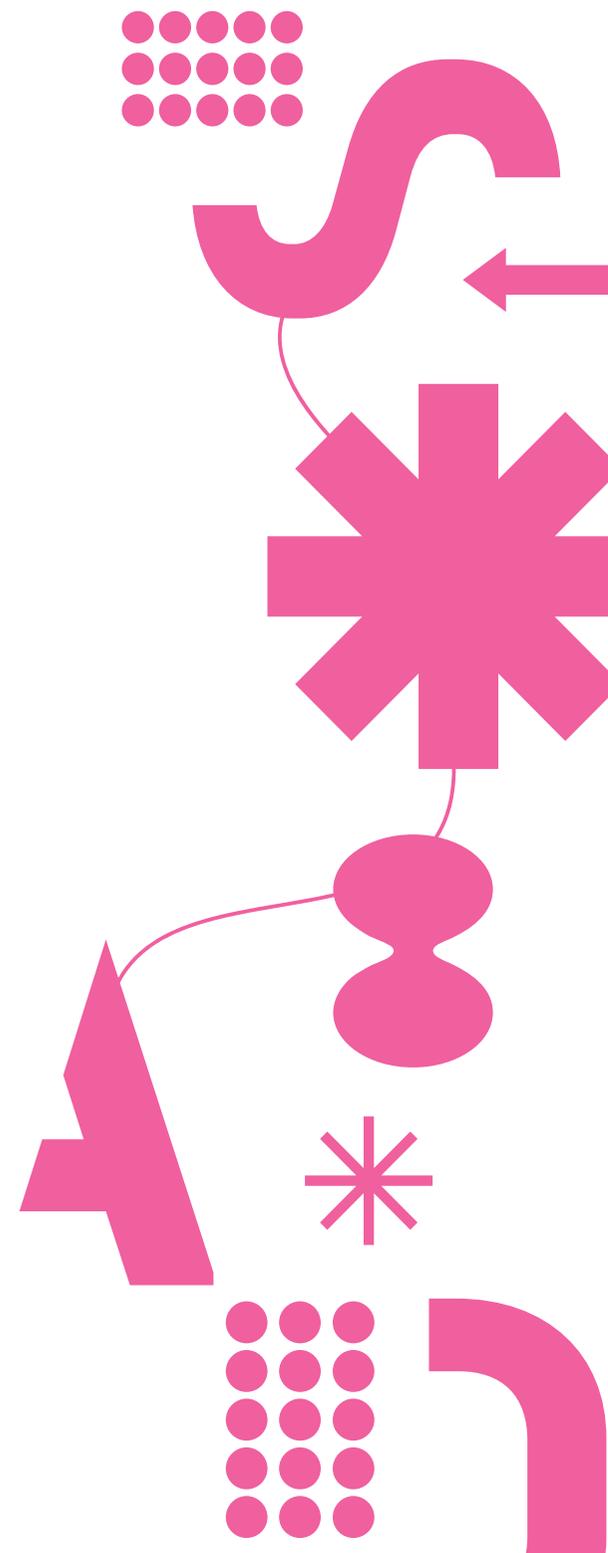
para todas as pessoas, desta e das futuras gerações. A publicação aprofunda o conceito de desenvolvimento urbano integrado, detalhando seus atributos essenciais de **integração** e **qualificação do desenho urbano**. Adicionalmente, apresenta formas de viabilizar este desenvolvimento, abrangendo não apenas o **planejamento**, mas também as etapas de **execução** e **gestão** eficientes. Para ilustrar a aplicabilidade dessa abordagem, o documento traz dez experiências de projetos implementados no Brasil e em outros países. Essas experiências referenciais, que exemplificam a concretização do conceito de desenvolvimento urbano integrado, podem inspirar as municipalidades nessa trajetória rumo a cidades mais sustentáveis, inclusivas e resilientes ao clima.

Por isso, valorizo a iniciativa e reconheço a importância deste documento como um farol para gestores e técnicos municipais, contribuindo significativamente para a concretização dos ideais de desenvolvimento urbano sustentável e para a melhoria da qualidade de vida de todos os habitantes.

Boa leitura para todos!

Carlos Roberto Queiroz Tomé Junior

Secretário Nacional de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano. Ministério das Cidades.





A experiência nas cidades é moldada por uma série de elementos físicos e sociais que coexistem em um mesmo território. No dia a dia, raramente percebemos como ou se esses elementos interagem, também não nos damos conta o quanto de planejamento, investimento e decisões estão por trás dessa vivência urbana.

Os problemas e as insatisfações que vivemos nas cidades surgem justamente quando essa integração falha. Quando o posto de saúde ou a estação de ônibus estão longe de casa. Quando faltam árvores e o calor aumenta. Ou quando morar perto do trabalho custa mais do que podemos pagar.

No campo das políticas públicas e do urbanismo, esse cenário é identificado como a falta de integração entre setores, investimentos e programas. Essa é uma das principais barreiras para alcançar cidades mais sustentáveis e

inclusivas. Isso porque desafios como a adaptação climática e a redução das desigualdades sociais exigem o envolvimento coordenado de diversos atores e áreas.

O projeto Cidade Presente coloca o fortalecimento do desenvolvimento urbano integrado como um dos objetivos principais da cooperação entre o Ministério Federal de Cooperação Econômica e Desenvolvimento da Alemanha, a GIZ Brasil e o Ministério das Cidades do Brasil.

O primeiro passo foi construir coletivamente um entendimento comum e um quadro de referências sobre o que significa, no contexto brasileiro, o desenvolvimento urbano integrado e como as cidades podem se planejar a partir dessa abordagem. A publicação **“Caminhos para planejar cidades integradas”** apresenta os resultados desse trabalho e oferece uma base prática para aplicação em diferentes contextos, seja na pesquisa, na formulação de

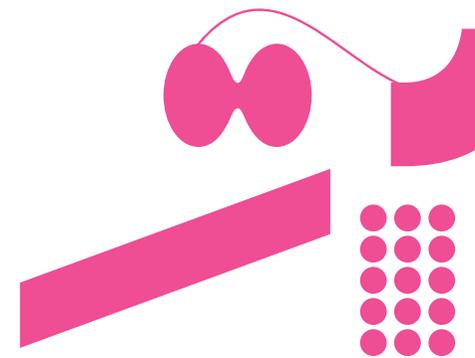
políticas públicas, no planejamento urbano ou na elaboração de projetos.

Para a GIZ do Brasil e para a equipe do projeto Cidade Presente, é uma grande satisfação contribuir com esse avanço fundamental para as cidades brasileiras. A abordagem integrada permite uma utilização mais eficiente dos investimentos públicos e privados, prepara as cidades para os impactos da mudança do clima e promove uma experiência urbana mais inclusive e resiliente.

Parabenizo todas as pessoas envolvidas na elaboração desta publicação!

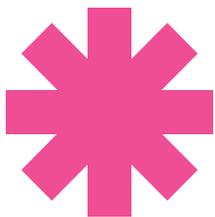
Sarah Habersack

*Diretora da Transformação Urbana
na GIZ do Brasil.*





Contexto da política urbana no Brasil



Em outubro de 2016, o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU Habitat) coordenou a realização da Conferência Habitat III, em Quito, Equador. Tal evento resultou no documento Nova Agenda Urbana (NAU), que posteriormente foi reconhecido na 68ª assembleia geral da ONU realizada em dezembro de 2016.

A NAU consiste no documento mais atual e abrangente em termos temático, regional, governamental, cultural e social relacionado ao desenvolvimento urbano sustentável. Foi construída de forma democrática envolvendo diversos governos e representantes da sociedade civil de diferentes partes do mundo, contemplando temas, princípios e diretrizes que devem orientar a ação de governos, sociedade e instituições nos seus diversos níveis e finalidades, para os próximos 20 anos.

Boa parte dos conteúdos da Nova Agenda Urbana já vem sendo implementada no Brasil e na América Latina,

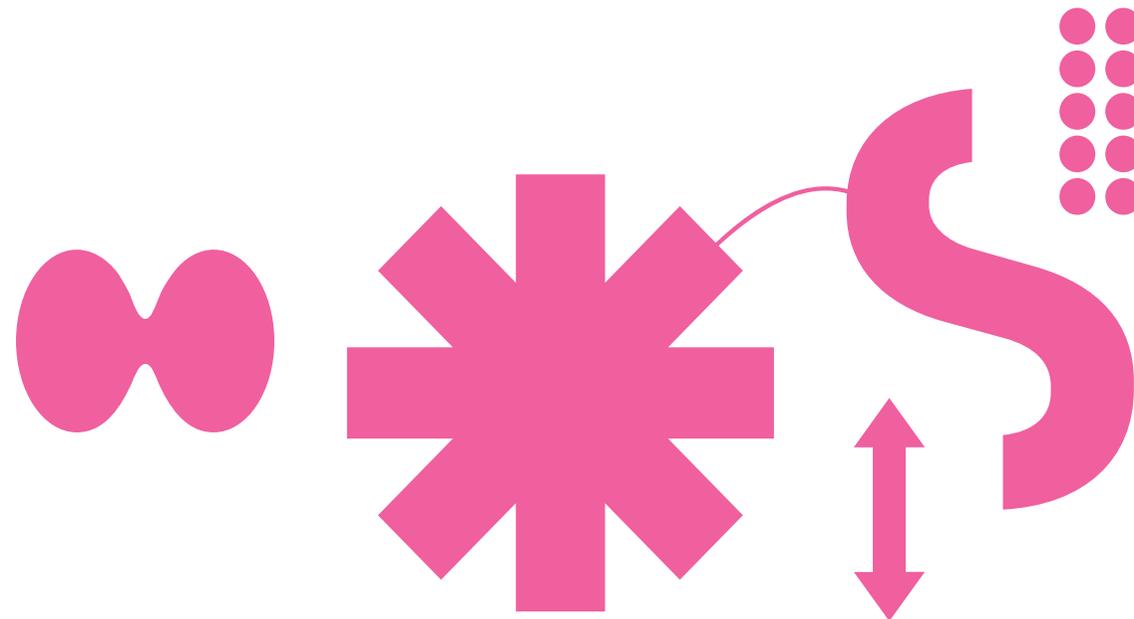
conforme é apontado pelas entidades de cooperação internacional como Cities Alliance, CEPAL, MINURVI e ONU Habitat (Montandon e Rossbach 2017). Pode-se dizer que o próprio conceito de direito à cidade que consta da NAU foi uma contribuição latino-americana.

O Brasil dispõe de um conjunto de programas, instituições, leis e sistemas de informação em nível nacional sobre a política urbana, que nos últimos 20 anos passou por grandes avanços na formação de arranjos normativos, programáticos e regulatórios. Podemos identificar que a política urbana nacional se deu em três fases, conforme segue:

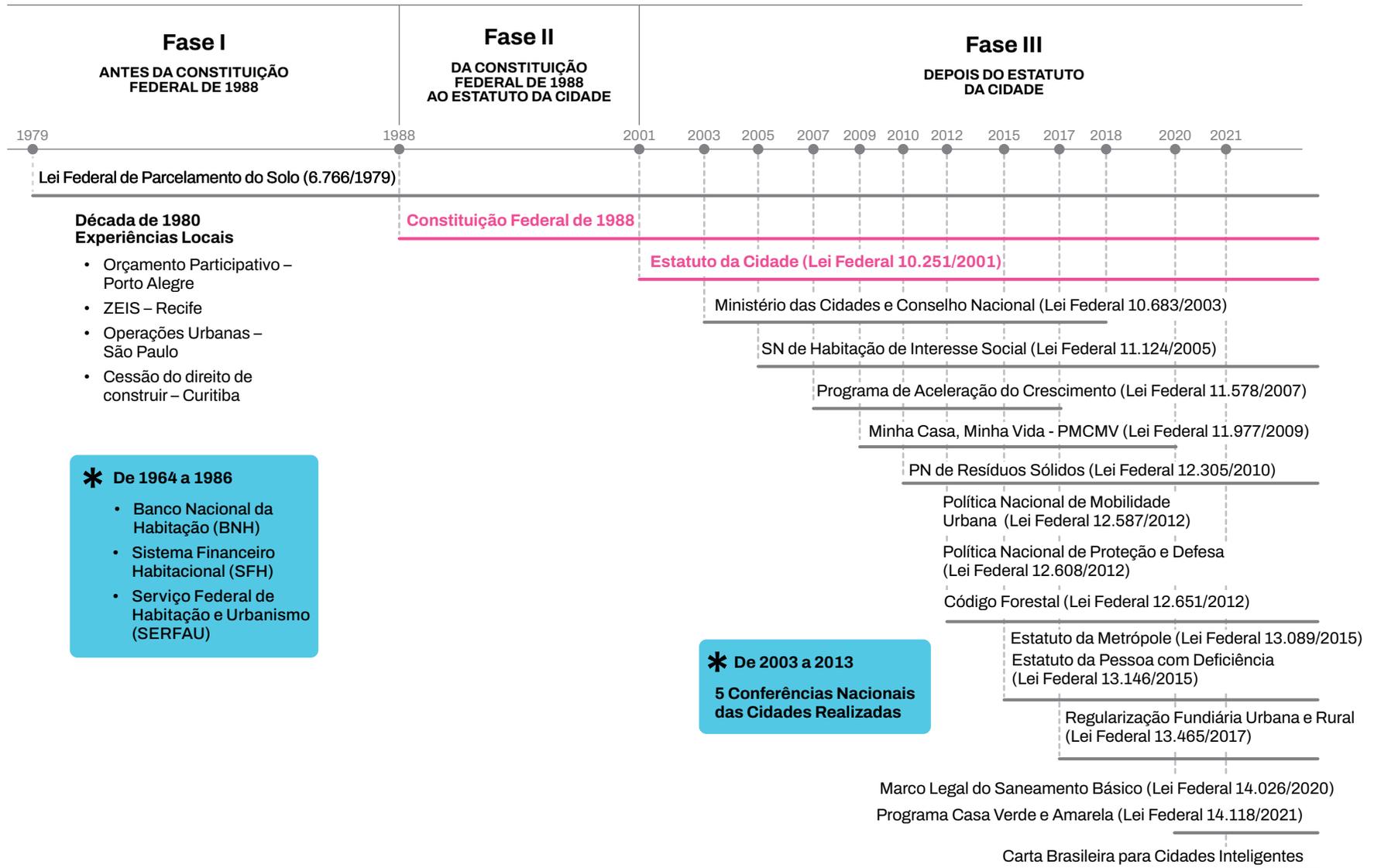
- * Fase I: período anterior à Constituição Federal de 1988. Foi marcado pela presença de poucos marcos jurídicos urbanos nacionais instituídos, tendo havido protagonismo das ações do Banco Nacional de Habitação (BNH), do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e de iniciativas municipais de aplicação de instrumentos de planejamento

urbano – principalmente na década de 1980 – que serviram de base para a futura elaboração do Estatuto da Cidade. Nesse período também ocorreu forte mobilização popular pela Reforma Urbana.

- * Fase II: período pós Constituição Federal de 1988 e anterior ao Estatuto da Cidade. É marcado por ampla mobilização popular pelo movimento da Reforma Urbana, em um processo que estabeleceu as condições políticas para a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001.
- * Fase III: período pós Estatuto da Cidade. É marcado por significativo fortalecimento do marco regulatório da política urbana em nível nacional e pela institucionalização da política urbana – especialmente pela criação do Ministério das Cidades e do Conselho Nacional das Cidades – e pela forte alocação de recursos públicos para financiamento do desenvolvimento urbano – destacadamente os Programas de Aceleração do Crescimento (PAC) e Minha Casa Minha Vida.



Evolução da política urbana no Brasil



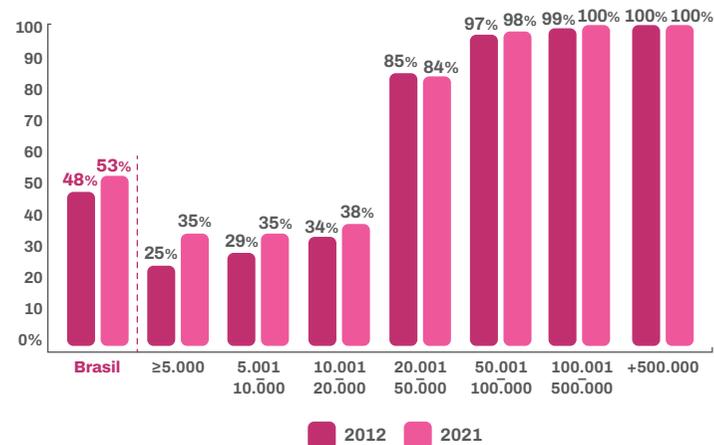
Como pode-se observar, nesse percurso houve considerável avanço dos marcos regulatórios na esfera nacional, bem como no campo institucional e do financiamento do desenvolvimento urbano. Contudo, em que medida as cidades absorveram a nova agenda urbana proposta pelo Estatuto da Cidade e pela ONU nas políticas urbanas nacionais?

Através dos dados da pesquisa MUNIC (2021) e estudos recentes desenvolvidos sobre a implementação do Estatuto da Cidade, percebe-se que ainda que existem desigualdades em sua aplicação, porém é evidente o aumento na proporção de municípios que possuem instrumentos do Estatuto da Cidade e medidas de planejamento urbano como os Planos Diretores, as Zonas Especiais de Interesse Social e a Outorga Onerosa do Direito de Construir. Além disso, houve uma melhoria na estrutura de planejamento, financiamento e gestão democrática em políticas urbanas, habitação e mobilidade urbana. Na sequência serão mostradas evidências desses avanços.

Ampliação do número de cidades que elaboraram e atualizaram seus planos diretores

A presença de Planos Diretores se difundiu ainda mais depois do Estatuto das Cidades. De acordo a Figura 1, desde 2012 verifica-se uma relevante elaboração desses planos nas cidades com mais de 20 mil habitantes.

Figura 1: Percentual de municípios com Plano Diretor Aprovado segundo porte do município em 2012 e 2021.

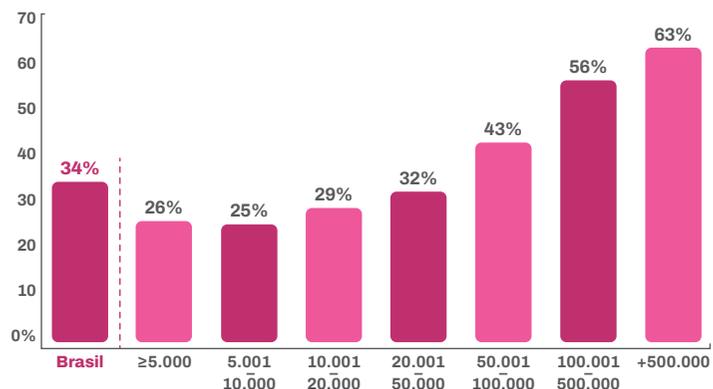


Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Os **Planos Diretores** também se difundiram para municípios menores, o que significa que o país ultrapassou a marca de mais de metade dos municípios com instrumento de planejamento aprovado, conforme a Figura 1 mostra.

Mais do que isso, os dados de 2021 apontam para percentuais expressivos de municípios, sobretudo aqueles maiores de 100 mil habitantes, com experiências de revisão do Plano Diretor concluídas (56% daqueles entre 100 e 500 mil habitantes e 63% daqueles maiores de 500 mil habitantes), conforme a Figura 2 abaixo.

Figura 2: Percentual de municípios com Plano Diretor que já tiveram o instrumento revisto.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Ampliação do número de cidades que instituíram os principais instrumentos urbanísticos

Os dados coletados junto às administrações municipais indicam que também estão disseminados os principais instrumentos previstos no Estatuto da Cidade. O **zoneamento especial de interesse social (ZEIS)** é um dos principais instrumentos para contribuir na obtenção de terrenos para atendimento habitacional com boa inserção urbana e está presente em todos os municípios brasileiros com mais de 500 mil habitantes e em 98% daqueles com população entre 100 mil e 500 mil habitantes.

Além disso, conforme a Figura 3, é notório o aumento na participação dos municípios nas demais faixas.

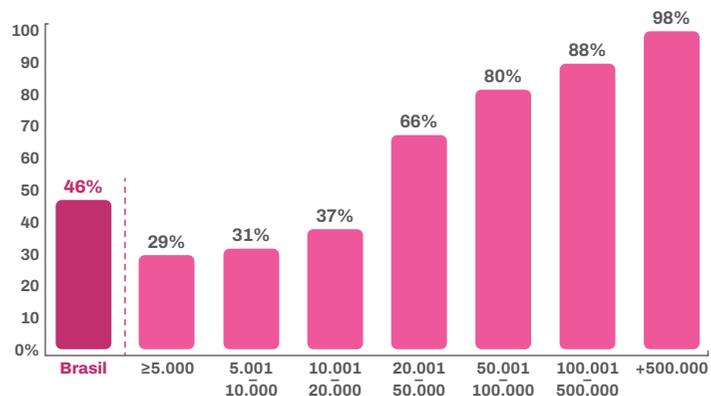
Figura 3: Percentual de Municípios com legislação sobre área ou zona especial de interesse social, segundo porte populacional. 2012 e 2021



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Em direção similar, nota-se a disseminação – em especial para os municípios com mais de 50 mil habitantes – da legislação sobre **solo criado** ou **outorga onerosa do direito de construir** (ver Figura 4).

Figura 4: Percentual de Municípios com legislação sobre solo criado ou outorga onerosa do direito de construir, Brasil e municípios segundo porte populacional.



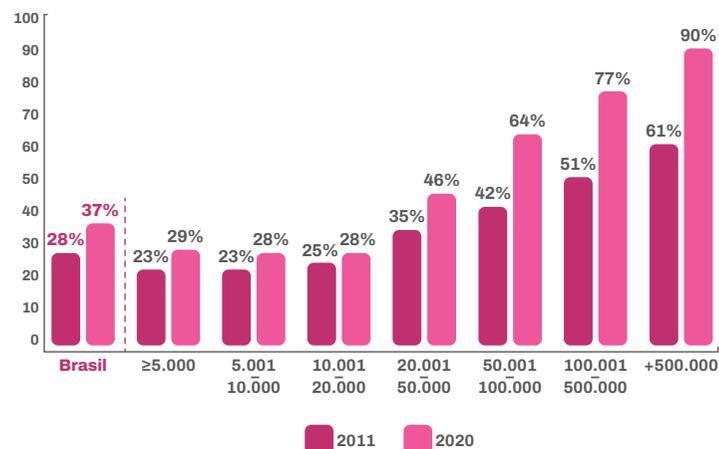
Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Ampliação do número de cidades com disponibilidade da estrutura de planejamento e gestão democrática

Para além da presença já identificada de instrumentos de planejamento urbano com interface com a questão da habitação, como as ZEIS, a década de 2010 foi também de ampla disseminação dos **Planos Municipais de Habitação** para os municípios de grande porte, sobretudo a partir de 50 mil habitantes.

A Figura 5 mostra a evolução entre 2011 e 2020. Entre os destaques, os saldos entre os portes populacionais “mais de 500 mil” passaram de 61% para 90%, “de 100 a 500 mil” passou de 51% para 77% e “de 50 a 100 mil” passou de 42 para 44% dos municípios com Plano.

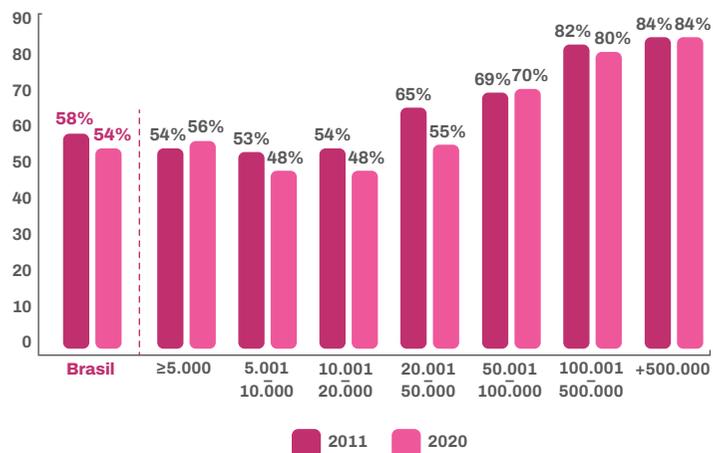
Figura 5: Percentual de Municípios com Plano Municipal de Habitação no Brasil e nos municípios conforme porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

A Figura 6 mostra que a participação de municípios com **Conselho Municipal de Habitação** é alta, o que indica que além de planejamento também há instrumentos de gestão participativa da política habitacional: nada menos do que 3.018 municípios, com quase 40 mil conselheiros atuando (MUNIC, 2021).

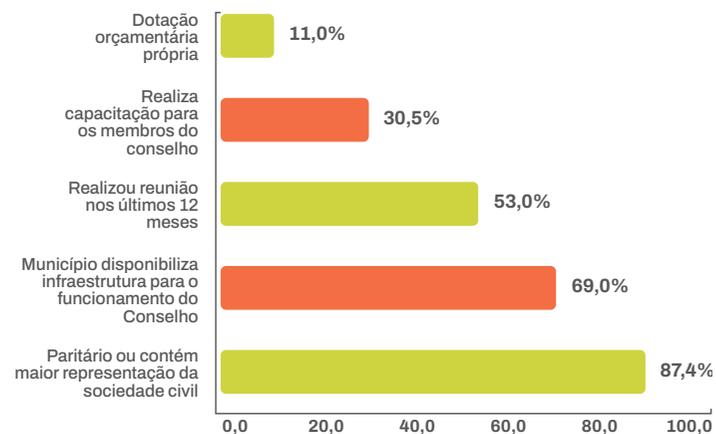
Figura 6: Percentual de Municípios com Conselho Municipal de Habitação no Brasil e nos municípios segundo porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Analisando aqueles municípios com mais de 50 mil habitantes, que possuem conselho, vemos que recursos orçamentários e capacitações ainda são menos frequentes (Figura 7).

Figura 7: Participação e características do conselho nos municípios com mais de 50 mil habitantes que possuem Conselho Municipal de Habitação.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Por outro lado, a participação de municípios com **Fundo Municipal de Habitação** teve uma ligeira queda no período (Figura 8).

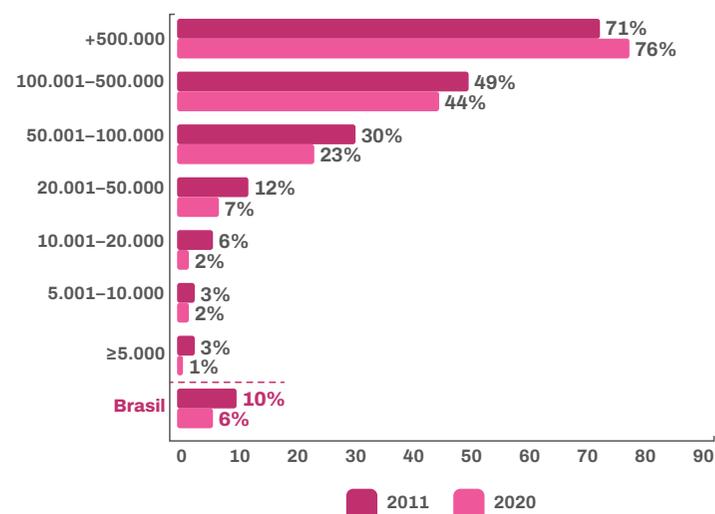
Figura 8: Percentual de Municípios com Fundo Municipal de Habitação. Brasil e municípios segundo porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Em 2020 os municípios com **Plano Municipal de Mobilidade Urbana** eram maioria entre aqueles com mais de 500 mil habitantes (Figura 09). Tal avanço para esses municípios decorre da obrigação prevista pelo Estatuto das Cidades justamente para cidades com mais de 500 mil habitantes, além da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para os municípios com mais de 20 mil habitantes.

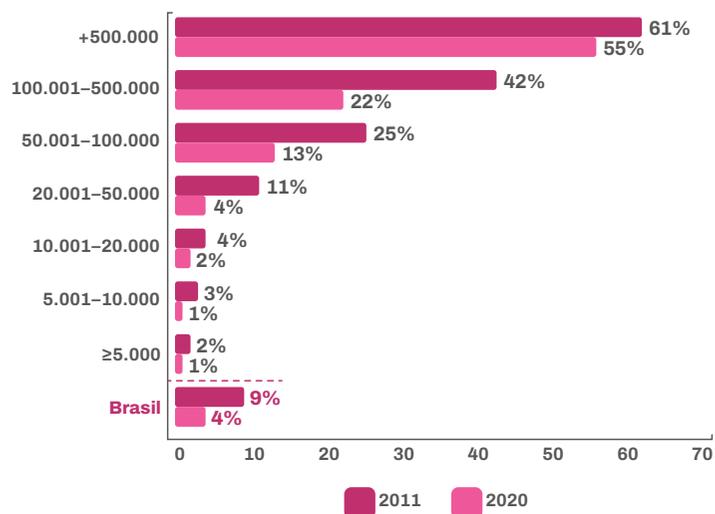
Figura 9: Percentual de Municípios com Plano de Mobilidade Urbana. Brasil e municípios segundo porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Da mesma forma, os **Conselhos Municipais de Transporte** estão mais presentes nas cidades com mais de 500 mil habitantes. Apenas 10% dos municípios brasileiros já haviam criado essa instância em 2020 (Figura 10).

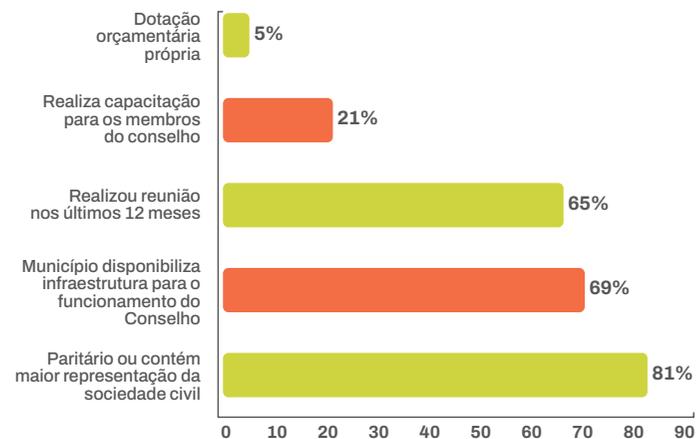
Figura 10: Percentual de Municípios com Conselho Municipal de Transporte. Brasil e municípios segundo porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Por sua vez, verificando o perfil dos conselhos em cidades com mais de 50 mil habitantes, vemos as mesmas necessidades de estrutura, relacionadas a capacitações e a dotações orçamentárias próprias (Figura 11).

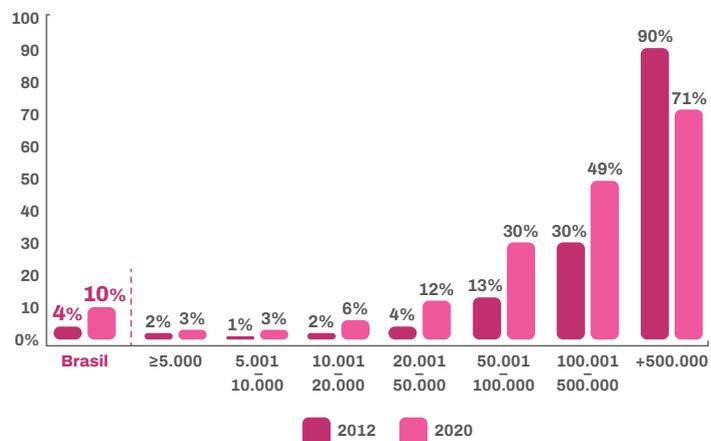
Figura 11: Características do conselho nos municípios com mais de 50 mil habitantes que possuem Conselho Municipal de Transporte.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

Por outro lado, chama a atenção a queda na proporção de municípios com mais de 500 mil habitantes que possuem fundos dedicados à questão da mobilidade (figura 12).

Figura 12: Percentual de Municípios com Fundo Municipal de Transporte. Brasil e municípios segundo porte populacional. 2011-2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2021).

E como as cidades estão?

Os dados trazidos nessa publicação são exemplos dos avanços na esfera institucional dos municípios na incorporação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, que apontam para a incorporação de uma nova agenda urbana. No entanto, um quadro problemático de desigualdade social, segregação, degradação ambiental, déficit habitacional, falta de saneamento, falta de qualidade dos espaços públicos persistem nas cidades brasileiras. Além do agravamento dos desafios relacionados às mudanças climáticas que são cada vez mais presentes – seja em decorrência do aumento dos eventos extremos nas cidades, seja do ponto de vista dos desafios da redução de emissões de gases de efeito estufa e aplicação de soluções de adaptação climática no meio urbano.

É importante ressaltar que o contexto das transformações ocorridas nas cidades brasileiras foi em um cenário de baixo crescimento e estagnação econômica na década de 2010. Observando a evolução do **PIB per capita** por faixa de população do município, nota-se uma pequena diferença no desempenho: municípios pequenos com ligeiro crescimento e uma queda entre as cidades médias e grandes (Figura 13).

Figura 13: PIB per capita médio segundo porte do município (em R\$ de 2020). 2013-2020.



Fonte: IBGE, Projeções Populacionais; Produto Interno Bruto Municipal (2022).

Ao mesmo tempo, o desempenho das **receitas correntes**, para as mesmas faixas, permaneceu praticamente estável no período, novamente com queda para as cidades médias e grandes (Figura 14).

Figura 14: Receita Corrente per capita (em R\$ de 2021). 2013-2021.

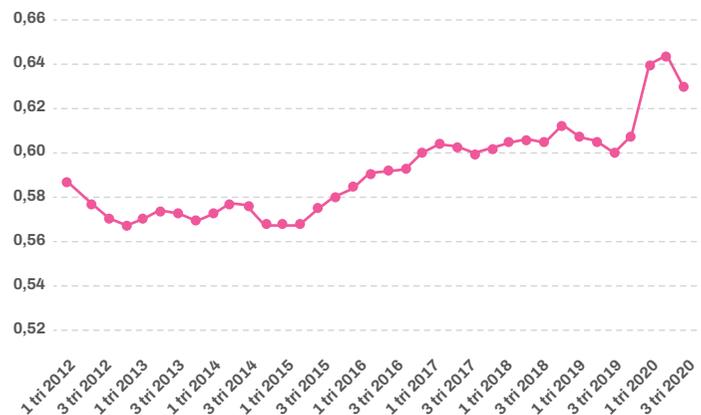


Fonte: IBGE, Projeções Populacionais. STN, Finbra (2022).

As metrópoles estão mais desiguais e seguem segregadas

A partir dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua, 2022) e dos dados do Projeto Acesso a Oportunidades (Pereira et al. 2022) é possível acompanhar as dinâmicas entre os períodos censitários para as dinâmicas metropolitanas. Os resultados mostram que as metrópoles estão se tornando mais desiguais (aqui indicada por meio de indicadores de renda do trabalho na figura 15) e contam com uma estrutura urbana desigual em relação ao acesso a oportunidades do ponto de vista racial e de estratos de renda.

Figura 15: Evolução do coeficiente de Gini¹ da renda domiciliar per capita habitual bruta para regiões metropolitanas Brasileiras. 2012 a 2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (2022).

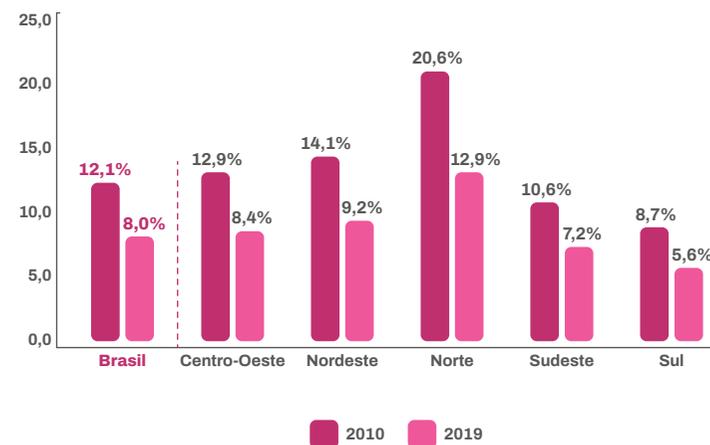
Déficit Habitacional elevado

Em relação ao **déficit habitacional**, a análise temporal permite duas análises distintas. Por um lado, se

1 “O Índice de Gini, criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de zero a um (alguns apresentam de zero a cem). O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda. O valor um (ou cem) está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza.” Ver: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2048:catid=28.

consideramos a comparação de uma série mais longa, que abrange toda a década de 2010, observamos uma redução no déficit habitacional. A Figura 18 mostra uma queda importante de 4 pontos percentuais, cerca de 30% na redução, da proporção do déficit em relação aos domicílios particulares permanentes entre 2010 e 2019, fenômeno que se dissemina por todas as regiões do país.

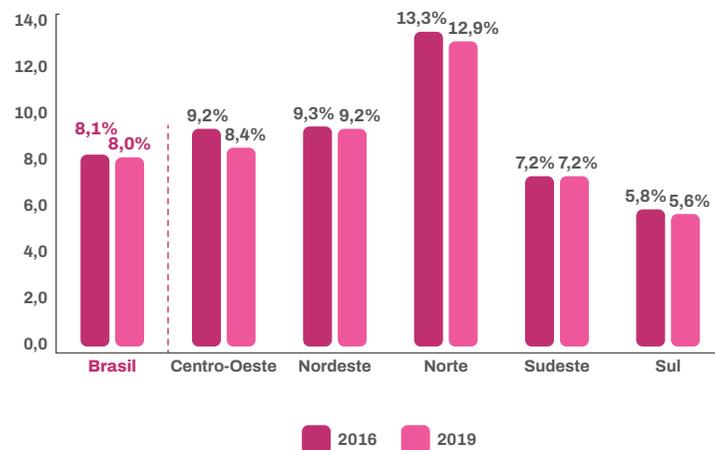
Figura 16: Déficit Habitacional em relação ao total de domicílios particulares permanentes. Brasil e Grandes Regiões – 2010 e 2019.



Fonte: Fundação João Pinheiro, Déficit Habitacional no Brasil (2022).

Por outro lado, uma leitura mais recente, que cobre a segunda metade da década – de 2016 a 2019 – mostra uma estagnação neste processo (Figura 19).

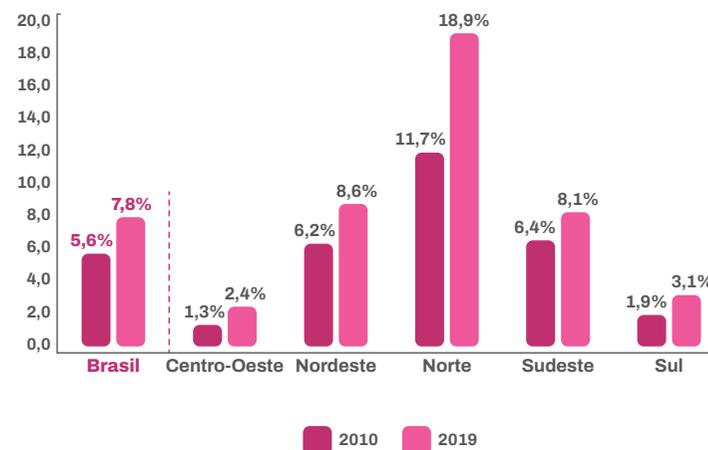
Figura 17: Déficit Habitacional em relação ao total de domicílios particulares permanentes. Brasil e Grandes Regiões – 2016 e 2019.



Fonte: Fundação João Pinheiro, Déficit Habitacional no Brasil (2022).

Se a trajetória do déficit pode ser descrita a partir de uma combinação entre uma trajetória de queda na década e estagnação no período recente, a situação em relação às favelas e comunidades urbanas piorou. Conforme indicado na Figura 20, aumentou a proporção de domicílios nesses territórios em todas as regiões geográficas do Brasil.

Figura 18: Percentual de domicílios em Favelas e Comunidades urbanas em relação ao total de domicílios particulares permanentes. Brasil e Grandes Regiões – 2010 e 2019.

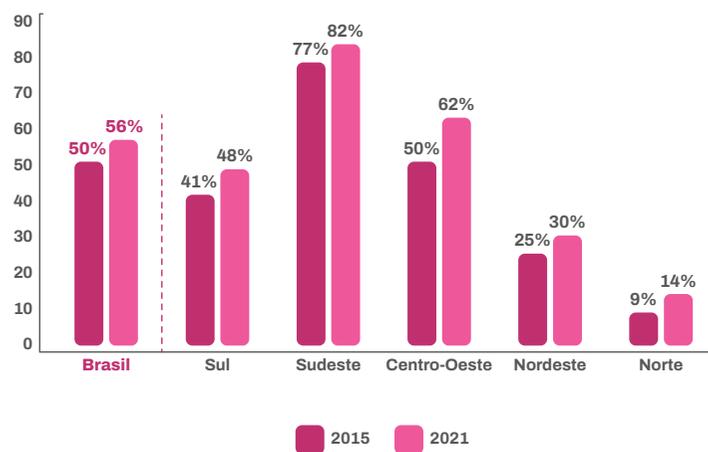


Fonte: IBGE, Censo Demográfico; Aglomerados Subnormais no Brasil (2022).

Déficit no Saneamento e Resíduos Sólidos

Em relação à presença de serviços de **saneamento básico**, os avanços são tímidos. Desde 2015, os diferentes índices não têm apresentado mudanças significativas nos valores, permanecendo inclusive as desigualdades regionais. O maior desafio está no esgotamento sanitário (Figura 21), cuja população atendida no país era de apenas 56% da população em 2021, com coberturas menores do que a média nas regiões Norte (14%), Nordeste (30%) e Sul (48%).

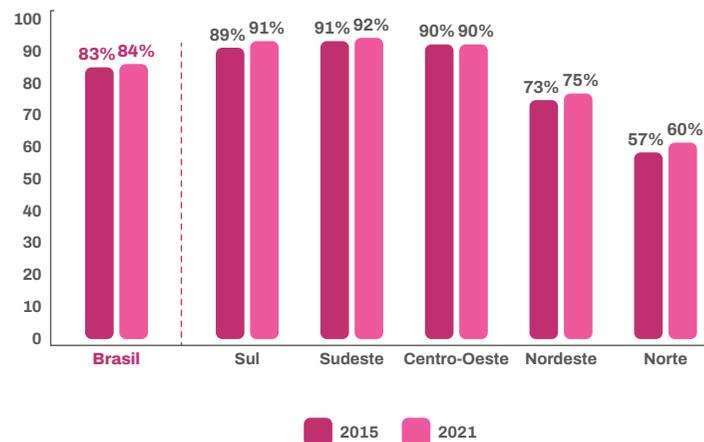
Figura 19: Índice de Atendimento total de Esgoto. Brasil e Grandes Regiões – 2015 e 2021.



Fonte: Sistema Nacional de Informações de Saneamento, SNIS (2022).

Em relação ao atendimento de água, as proporções são relativamente elevadas para o país, conforme indicado na (Figura 22), embora a diferença entre as regiões também seja alta.

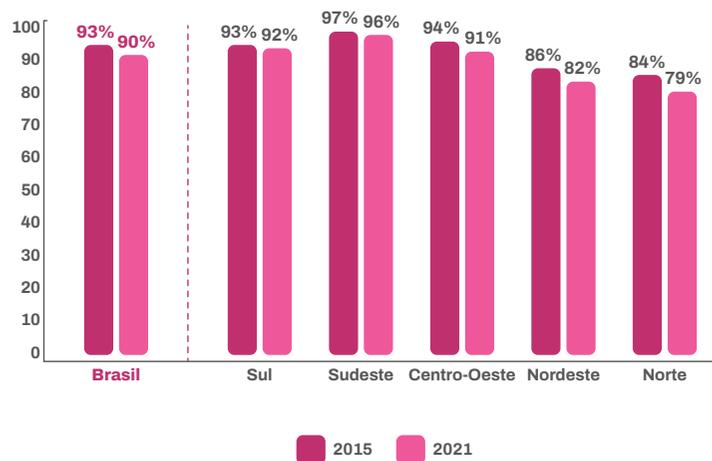
Figura 20: Índice de Atendimento Total de Água. Brasil e Grandes Regiões – 2015 e 2021.



Fonte: Sistema Nacional de Informações de Saneamento, SNIS (2022).

A **coleta domiciliar de resíduos sólidos** também tem médias elevadas para o Brasil e suas regiões, conforme Figura 23, apesar das diferenças regionais.

Figura 21: Índice de atendimento de coleta domiciliar de resíduos sólidos urbanos. 2015-2021.

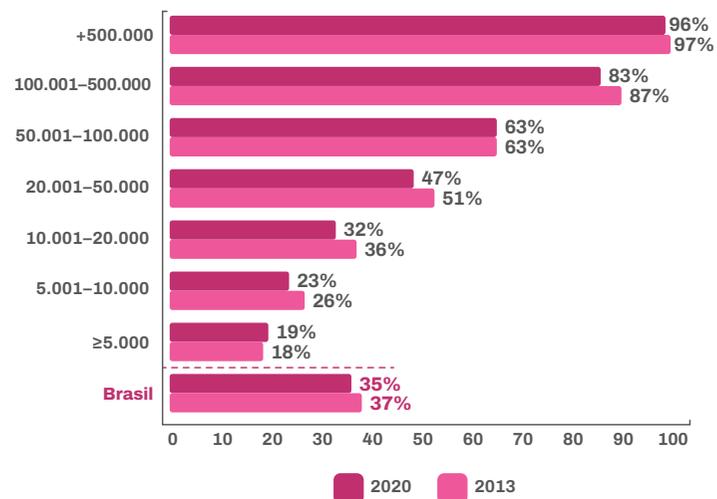


Fonte: Sistema Nacional de Informações de Saneamento, SNIS (2022).

Impacto das mudanças climáticas

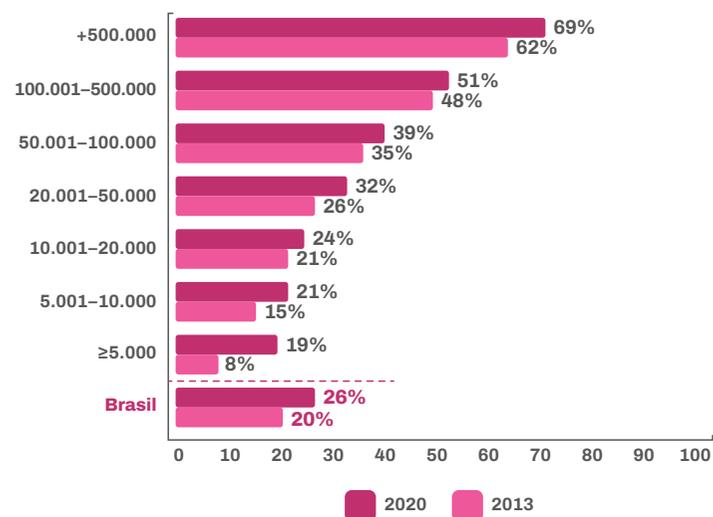
As cidades têm experienciado o impacto gerado pelo agravamento das mudanças climáticas e o aumento dos eventos extremos: persistência de alagamentos em patamares elevados (Figura 24) maior ocorrência de deslizamentos de encosta e processos erosivos acelerados (figuras 25 a 27).

Figura 22: Percentual de municípios que sofreram com alagamentos em sua área urbana nos últimos 5 anos, por alagamento, segundo porte populacional. 2013-2020.



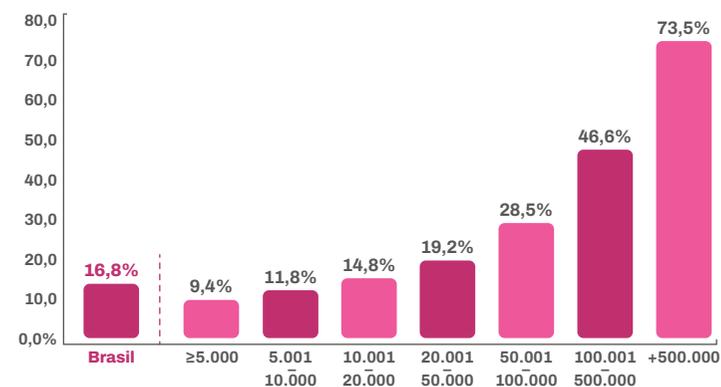
Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2022).

Figura 23: Percentual de municípios que sofreram com processos erosivos acelerados, segundo porte populacional. 2013-2020.



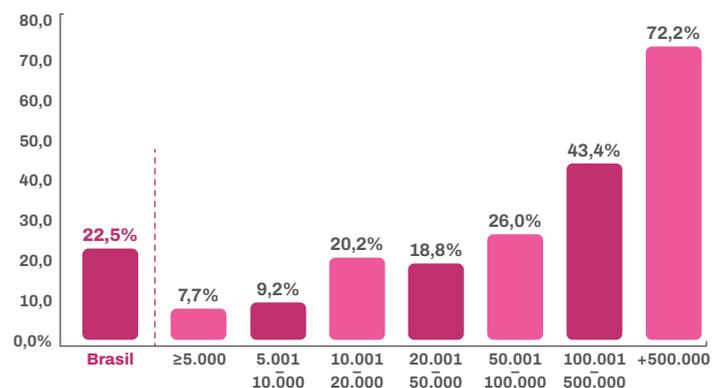
Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2022).

Figura 24: Percentual de municípios que sofreram com escorregamentos ou deslizamentos, segundo porte populacional em 2020.



Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2022).

Figura 25: Percentual de municípios que sofreram com escorregamentos ou deslizamentos, e que tiveram que realocar pessoal. 2015-2020.

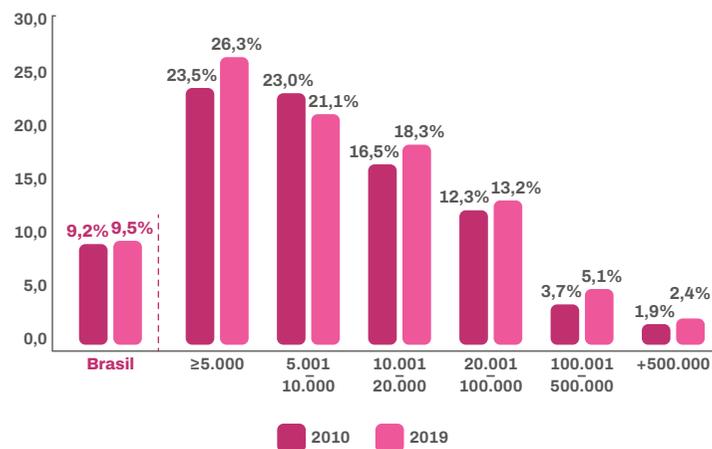


Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC, 2022).

Evolução das emissões de CO2 nas cidades

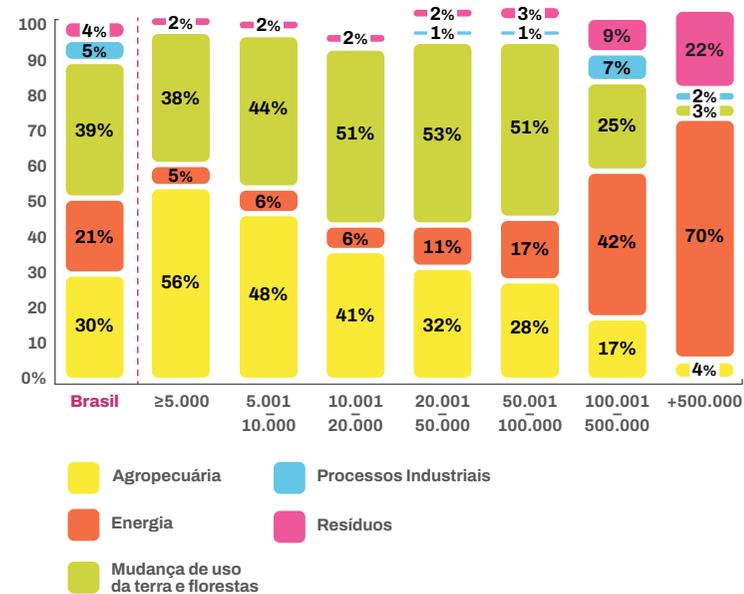
Por fim, as cidades brasileiras devem lidar com a urgência de desenvolver políticas urbanas que contribuam para o enfrentamento da crise climática e que reduzam estruturalmente as suas emissões. Um desafio sobretudo para as cidades médias e grandes, que viram a sua emissão *per capita* crescer de forma significativa (Figura 28): aumento de 36% para as cidades de 100 a 500 mil habitantes e de 25% a mais para as cidades com mais de 500 mil habitantes. Essas cidades terão que lidar, principalmente, com o desafio da redução de emissões nas áreas de energia e mudanças no uso da terra (Figura 29).

Figura 26: Emissões de GEE per capita segundo porte populacional dos municípios. 2010-2019.



Fonte: Observatório do Clima. Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG, 2022).

Figura 27: Participação das Emissões de GEE por tipo segundo porte populacional dos municípios em 2020.



Fonte: Observatório do Clima. Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG, 2022).

Os dados demonstram que os desafios persistem nas dinâmicas socioespaciais das cidades, isso não quer dizer que não se logrou êxito algum. **As informações trazidas nos gráficos demonstram que as melhorias são pontuais e isoladas com grandes diferenças regionais.** Estes resultados, quando contrapostos à evolução de presença dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, apontam para a hipótese de que há uma lacuna entre a dimensão legal/formal e a realidade das cidades.

Por que as cidades não avançaram conforme esperado na Nova Agenda Urbana?

Embora a resposta a estas perguntas seja complexa, pois requer uma análise conjuntural da política, da sociedade e da economia do país, além de maiores evidências, pode-se prospectar alguns fatores que tenham contribuído para que, de um modo geral, as cidades brasileiras ainda permanecem na velha agenda urbana. Seguem abaixo algumas dessas hipóteses:

- * A interrupção do financiamento da “nova agenda urbana”, como decorrência da extinção do Ministério das Cidades em 2019 e de programas federais como o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, que alavancavam transformações integradas em áreas degradadas, favelas e comunidades urbanas.

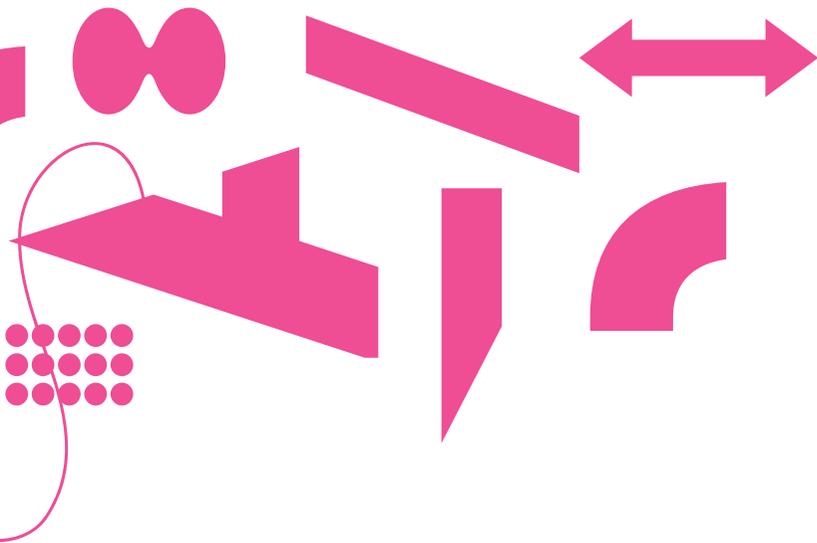
- * O peso dos interesses privatistas e particulares fundiários locais na ação política sobre o urbano, como a expansão do perímetro urbano sem critérios técnicos, alterações pontuais na legislação urbana conforme interesses particulares, intensa especulação imobiliária, formação de vazios urbanos, dentre outras ações;
- * A exacerbção da lógica setorial de implementação das políticas públicas (por exemplo, saneamento básico x transporte público x habitação). Essa lógica setorial gera concorrência entre as agendas setoriais, falta de racionalidade da alocação de recursos financeiros e resistência para mudanças, decorrente da tecnocracia e de interesses políticos no encurtamento dos prazos.
- * Desarticulação generalizada entre financiamento e planejamento: planos sem obra e obras sem plano.
- * Poucos avanços no planejamento metropolitano mesmo após a aprovação do Estatuto da Metrópole, um exemplo são os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado sem financiamento.
- * Regulação urbanística errática, como os planos diretores e leis de zoneamento que ainda não conseguiram condicionar o desenvolvimento imobiliário à “nova agenda urbana”.
- * As experiências exitosas de qualificação dos espaços públicos e privados de uso coletivo ainda são pontuais.

- * Falta de cultura sobre a Nova Agenda Urbana pela gestão e tomadores de decisão com foco no curto prazo e em obras que tragam mais visibilidade política em detrimento dos processos de planejamento que assegurem transformações estruturantes para as cidades.
- * A incompatibilidade entre os modelos estruturados de planejamento, projeto, gestão urbana, dinâmicas e demandas econômicas e socioculturais no território.

Em face a esse cenário, acredita-se que o desenvolvimento urbano integrado pode ser uma estratégia eficaz para alcançar melhores resultados urbanísticos, racionalizar recursos públicos e privados de modo a maximizar os efeitos urbanísticos, sociais e ambientais dos investimentos envolvidos. Além de integrar as múltiplas agendas, proporcionando uma melhor articulação das políticas setoriais e das diversas agendas que atuam sobre o território urbano.

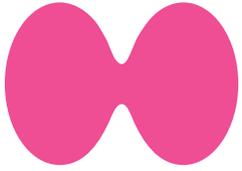
Isto é, não se espera que o desenvolvimento urbano integrado seja implementado a um só tempo como a única alternativa a ser seguida pelo Estado brasileiro, mas que seja uma estratégia a ser adotada pelos governos dos diferentes níveis para planejamento e articulação das demandas dos territórios.

E para se alcançar o desenvolvimento urbano integrado, é indispensável a valorização do projeto urbano e do processo de planejamento como elementos de qualificação do desenho e de articulação das agendas. Além de apoiar na mediação dos conflitos e das disputas envolvidas, o desenvolvimento urbano integrado auxilia na aferição de valores (custos, aproveitamento econômico etc.), na garantia de direitos (dimensão jurídica e social) e na viabilização técnica, legal e econômica.





Conceito de desenvolvimento urbano integrado



Como resultado do trabalho desenvolvido no Projeto Cidade Presente, o conceito de desenvolvimento urbano integrado é: o **processo coordenado de articulação de políticas públicas, planos, programas e projetos setoriais nas cidades, de integração multinível e de melhoria do desenho urbano no território**, de modo a viabilizar a urbanização inclusiva, resiliente, próspera, justa e sustentável.

Compreende-se **por políticas públicas, planos, programas e projetos setoriais nas cidades** aqueles relacionados à habitação, à mobilidade urbana, ao saneamento básico, à gestão de resíduos sólidos, ao meio ambiente, à proteção e defesa civil, ao desenvolvimento econômico, à preservação cultural, bem como as demais políticas, planos, programas e projetos voltados às infraestruturas de

equipamentos sociais, energia elétrica e de apoio à transformação digital das cidades.

Compreende-se por **integração multinível** a integração entre os diversos segmentos da sociedade civil e os níveis de governo (federal, estadual e municipal). No nível municipal, os diversos atores locais envolvidos com o desenvolvimento urbano devem coordenar suas ações, promovendo a integração horizontal e a convergência de políticas públicas no território, além de garantir a participação ativa da população diretamente impactada por um projeto.

Compreende-se por **melhoria do desenho urbano** a geração de espaços públicos e privados de uso coletivo, abertos, que proporcione o bem viver, o tratamento equânime da população, a valorização dos pedestres, a coesão

social, a acessibilidade universal, segurança e conforto, conforto ambiental, ampliação das áreas verdes, ampliação da arborização, forma urbana compacta, mescla de usos, respeito à diversidade social, respeito à identidade cultural e demais aspectos que proporcionem qualidade de vida a todas as pessoas, contribuam para a redução das emissões de gases do efeito estufa e resiliência das cidades.

Para viabilizar o desenvolvimento urbano integrado, é necessário dispor de um **plano ou de projeto** urbano integrado – instrumento evidenciado no âmbito do Projeto Cidade Presente –, que contemple os seguintes conteúdos:

- * a **caracterização do território** existente e mapeamento de atores relevantes para a área que será objeto da transformação, com intuito de identificar os desafios e potencialidades urbanísticas sociais, ambientais e econômicas;
- * as formas de **viabilizar a participação da sociedade**;
- * a **concepção urbanística** pretendida, que demonstre a qualificação do desenho urbano;
- * as formas de viabilizar a integração das políticas setoriais;
- * as formas de viabilizar a **integração com as demais instâncias governamentais e instituições**;
- * a **estimativa dos custos envolvidos**;
- * a definição da **forma de financiamento**;
- * a definição do **processo e faseamento de implementação** (plano de ação, ações táticas etc.);
- * os aspectos **institucionais, legais e aprovações** juntos aos órgãos públicos;
- * as estratégias de **pós ocupação**;

Essas características podem ser agrupadas em **duas fases e quatro etapas** essenciais:

Fase de planejamento

1. Etapa de formulação;

Fase de execução e gestão

2. Etapa de aprovação;
3. Etapa de implementação;
4. Etapa pós implementação (manutenção, monitoramento e avaliação).

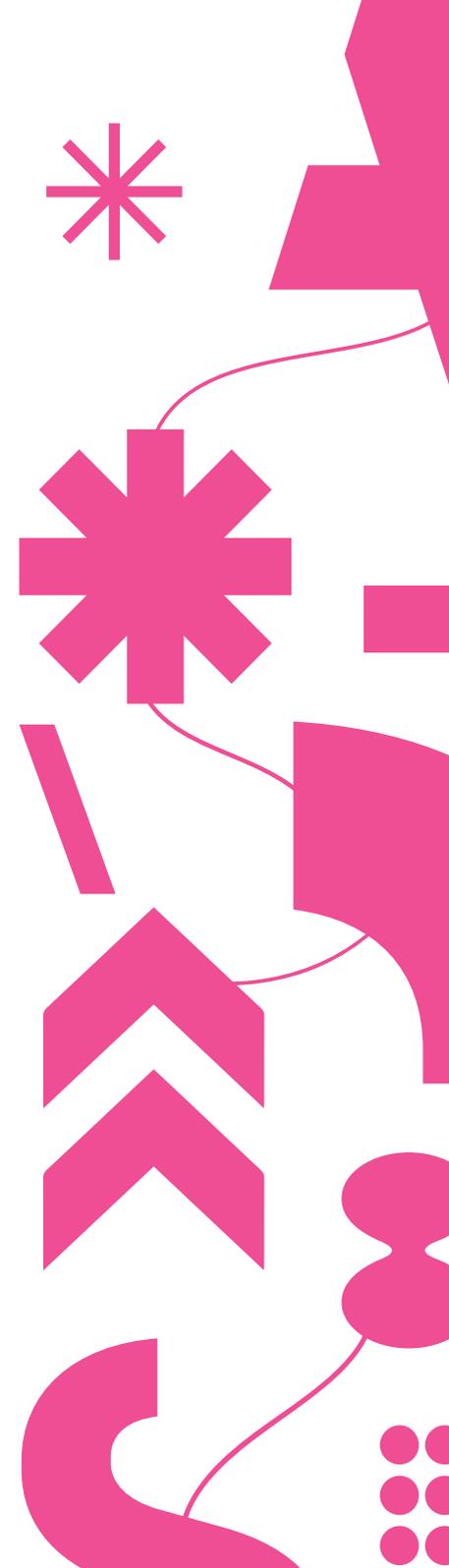
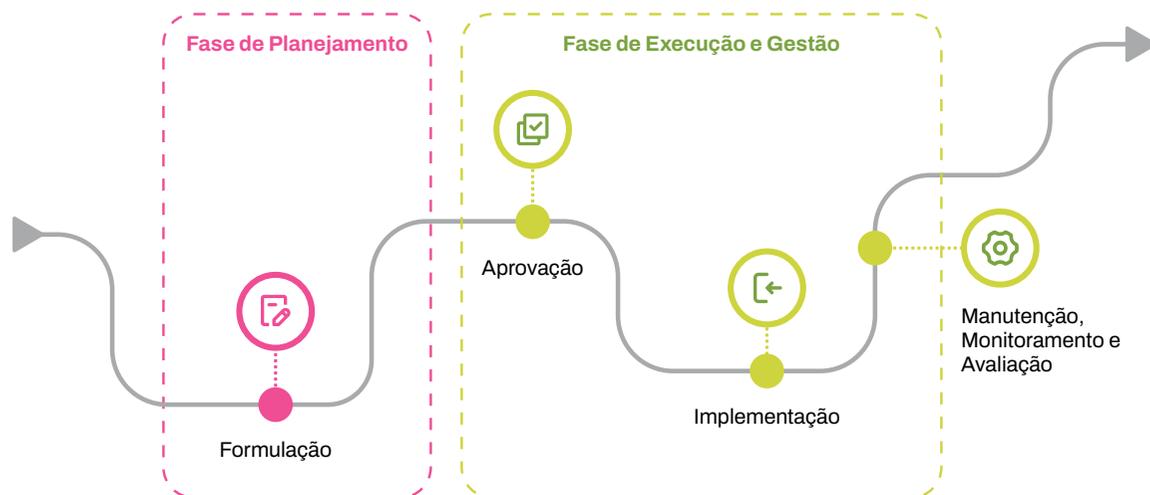


Figura 28: Diagrama das etapas de um processo integrado de transformação urbana



Fonte: Elaboração Própria.

Na **primeira etapa**, ocorre a formulação do objeto e a definição da concepção urbanística, em conjunto com as estratégias de participação da sociedade. Nesse momento, são traçadas as estratégias e diretrizes da intervenção urbana integrada, que devem ser visibilizadas e debatidas com o máximo possível de atores envolvidos.

Ainda nesta etapa, o partido de projeto urbanístico, previamente aprovado pelo grupo, deve ser desenvolvido em termos de estudo preliminar para que seja possível estimar o custo da execução da intervenção.

A **segunda etapa** se concentra na aprovação formal da proposta do Plano ou Projeto Urbano Integrado. Importante ressaltar que devem ser feitas devolutivas a população local no âmbito da validação do plano ou projeto.

A **terceira etapa** se dedica à implementação prática das medidas planejadas.

Por fim, a **quarta etapa** inclui atividades de manutenção, monitoramento e avaliação para assegurar a eficácia contínua do plano ou do projeto, garantindo que os objetivos de urbanização inclusiva, resiliente, próspera, justa e sustentável sejam alcançados e mantidos ao longo do tempo.

Atributos de integração e de qualificação do desenho urbano

A partir das referências das agendas globais, como a Nova Agenda Urbana (NAU) e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), e das agendas nacionais e locais, recomenda-se que os atributos sejam considerados na maior medida possível durante a elaboração de planos e projetos de desenvolvimento urbano integrado.

A seguir, apresentamos alguns atributos relacionados à **integração das políticas setoriais**:

Garantia da moradia adequada:

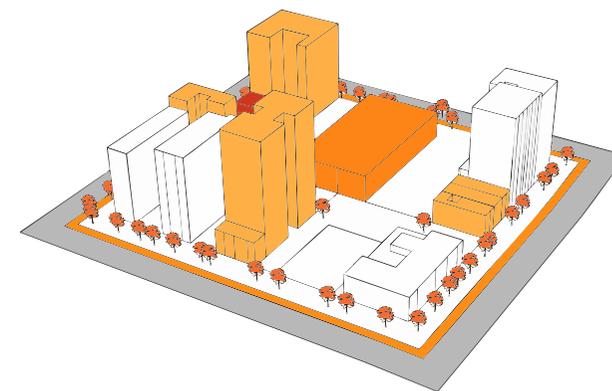
- * segurança da posse;
- * acesso aos serviços públicos de saneamento básico, energia elétrica, iluminação, coleta de resíduos sólidos;
- * custo de acesso e manutenção acessível à renda das famílias;
- * habitabilidade que garanta proteção contra o frio, umidade, calor, chuva, vento, outras ameaças à saúde;

- * proximidade de oportunidades de emprego, serviços de saúde, transporte público, escolas, creches, espaços de cultura e lazer, dentre outros equipamentos de uso comum.

Mobilidade urbana sustentável:

- * centrada no pedestre;
- * o transporte público coletivo prevalece sobre o transporte individual;
- * apresenta custos acessíveis à população;
- * promove a integração dos modos de transporte, com conforto e segurança aos usuários;
- * os modos não motorizados prevalecem sobre os motorizados;
- * os modos não poluentes prevalecem sobre os poluentes;
- * a forma urbana das cidades proporciona a maior racionalização da circulação de pessoas e cargas, com redução da quantidade e da extensão dos deslocamentos.

Figura 29: Atributos – integração de políticas setoriais



INTEGRAÇÃO DAS POLÍTICAS SETORIAIS



Fonte: Elaboração própria.

Proteção e uso eficiente dos recursos naturais e da biodiversidade:

- * Redução das emissões de poluentes
- * Uso de infraestruturas verdes
- * Soluções baseadas na natureza

Desenvolvimento econômico local:

- * Mescla de usos
- * Atividades geradoras de renda
- * Mão de obra local para os processos de gestão e transformação urbana

Preservação do patrimônio cultural e histórico:

- * Proteção da memória coletiva
- * Incentivos a preservação
- * Assegurar o usufruto e conhecimentos das novas gerações

Em relação à **integração multinível** e sua contribuição para a geração de uma urbanização equânime, resiliente e sustentável, são considerados os seguintes atributos:

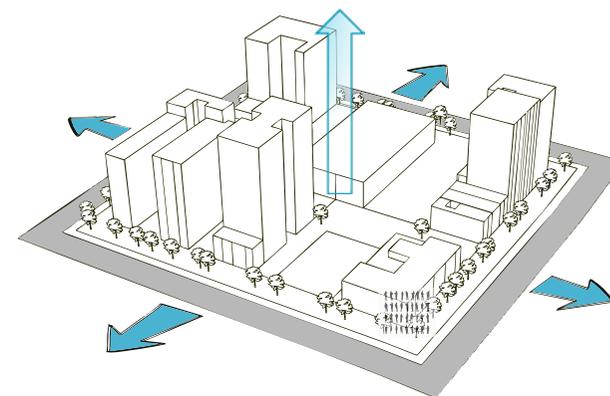
Processo participativo: estratégias e políticas de participação social que promovam espaços de discussão, co-criação e construção de consensos, prezando pela ampla inclusão e equidade de vozes;

Articulação institucional vertical: articulação entre governo federal, governo estadual e governo local.

Articulação institucional horizontal: articulação entre outros municípios e entre os principais atores locais e regionais, com destaque para as instituições públicas e privadas.

Respeito à diversidade de raça, etnia, gênero, idade, culturas e hábitos: adoção de medidas que assegurem um ambiente seguro, de incentivo à diversidade e que crie oportunidades de expressão e conexão no espaço urbano para os diferentes grupos sociais.

Figura 30: Atributos – integração multinível



INTEGRAÇÃO MULTINÍVEL



Fonte: Elaboração própria.

Por fim, sobre a **qualificação do desenho urbano** e sua contribuição para a geração de uma urbanização equânime, resiliente e sustentável, são considerados importantes os seguintes atributos:

Forma urbana compacta, densa e segura: redução dos deslocamentos urbanos e a proteção das pessoas, das edificações e instalações em relação aos eventos extremos.

Mescla de usos, que assegure a coesão social e contribua para a vitalidade urbana e redução dos deslocamentos.

Infraestrutura resiliente, para aumentar a capacidade de adaptação aos eventos extremos decorrentes das mudanças climáticas.

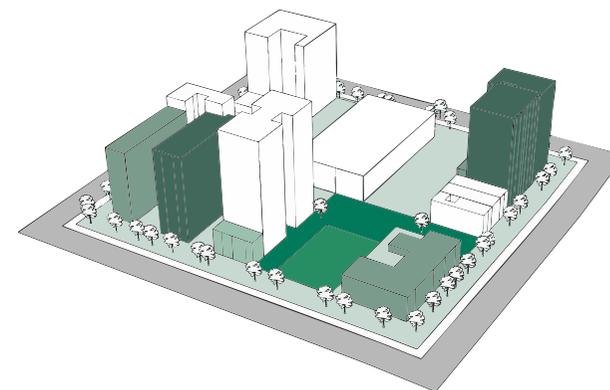
Espaços públicos seguros, acessíveis, confortáveis e agradáveis, que assegurem a qualidade de vida, estimulem a permanência e a convivência respeitosa

Ampla oferta de áreas verdes e de arborização, de modo a contribuir com a drenagem urbana, com a redução de ilhas de calor, com a paisagem e com a oferta de áreas de lazer.

Promoção da coesão social, reforçando o sentido de pertencimento aos territórios pelos grupos sociais, incluindo segmentos vulnerabilizados.

Medidas de mitigação, ou seja, medidas que reduzem a emissão de poluentes, especialmente pela priorização do transporte público, da mobilidade ativa e adoção eficiência energética.

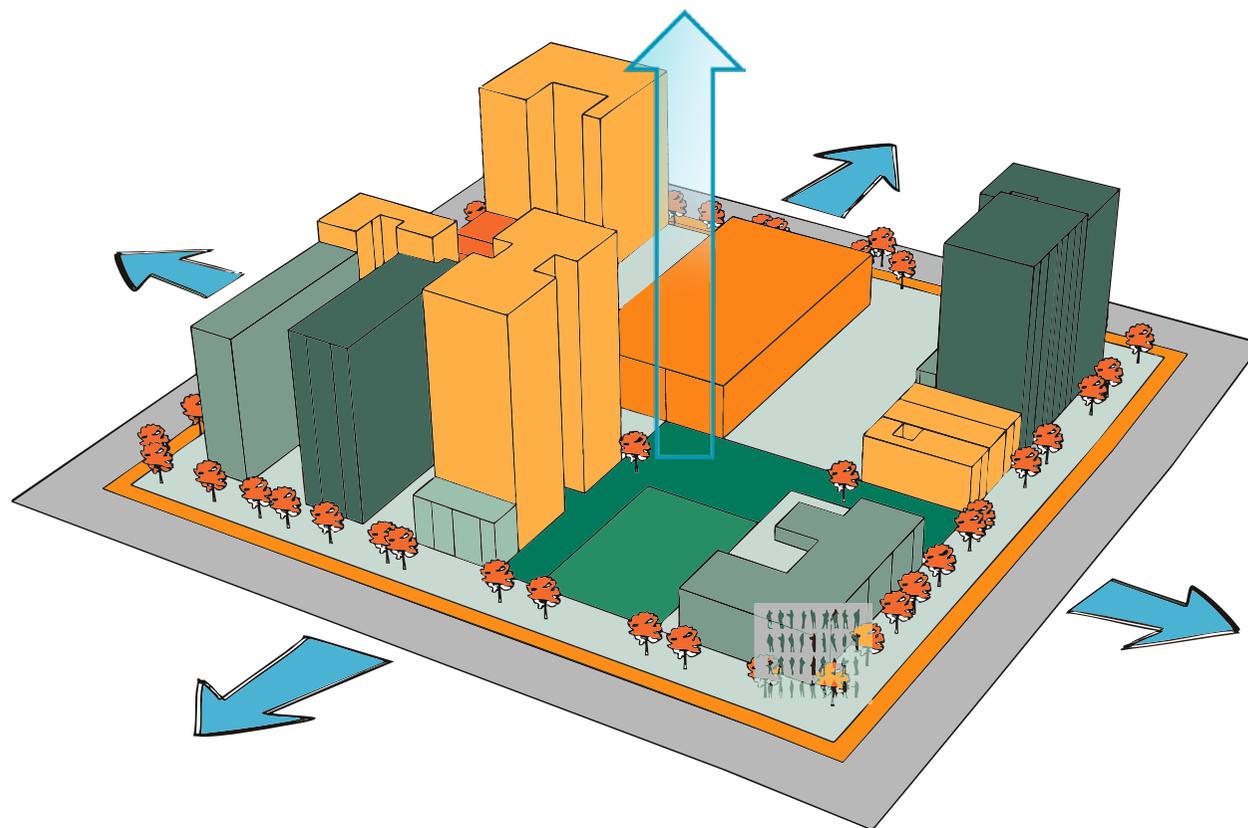
Figura 31: Atributos de qualificação do desenho urbano



Fonte: Elaboração própria.

É importante destacar que diversas cidades já alcançaram um nível de urbanização que se assemelha ao conceito de desenvolvimento urbano integrado proposto, pelo menos em algumas porções de seus territórios. Nestes casos, compreende-se que o conceito foi alcançado, independentemente do processo adotado.

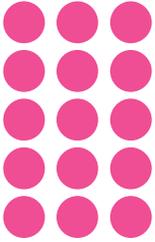
Figura 32: Atributos de integração de políticas setoriais, de integração de integração multinível e de qualificação do desenho urbano.



Fonte: Elaboração própria.



**Como viabilizar
o desenvolvimento
urbano integrado?**



Para viabilizar o desenvolvimento urbano integrado (DUI), são necessários instrumentos, processos e estratégias. Primeiramente, pode-se iniciar pela elaboração de um plano ou projeto urbano integrado, identificando os problemas, demandas e potencialidades do território objeto de intervenção em conjunto com atores locais para definir a concepção urbanística desejada.

Assim, compreende-se que um plano ou projeto urbano para viabilização do desenvolvimento urbano integrado deve considerar os seguintes aspectos:

- a. Ênfase na racionalização e otimização do espaço urbano e dos recursos públicos disponíveis, com busca da eficiência e a maximização. Busca-se assegurar que os projetos, quando implantados, estejam alinhados com

uma visão de conjunto ou estratégia específica;

- b. Adaptação ao tempo ou temporalidade, que considera a evolução do espaço urbano e busca ser maleável a mudanças e necessidades futuras;
- c. Equilíbrio social e espacial, devendo-se buscar que o desenvolvimento urbano não atenuie segregações ou fragmentações no território e contribua para o equilíbrio socioespacial da cidade;
- d. Complexidade de decisões, que envolve a interação entre os diversos agentes desenvolvedores do espaço urbano, públicos e privados, dos quais necessitam de uma coordenação específica para o desenvolvimento integrado;
- e. Diretrizes e orientações existentes para o desenvolvimento de políticas

públicas, planos, programas e projetos setoriais, orientando a elaboração de forma coerente com o planejamento global e integrado.

A metodologia DUI é flexível aos diversos contextos, escalas, regiões, porém é importante assegurar que os elementos-chave do conceito de desenvolvimento urbano integrado estejam presentes. Para tanto, na sequência serão apresentados dez (10) elementos-chave que fazem parte do processo e metodologia para viabilização do desenvolvimento urbano integrado:

1. Caracterização do território e mapeamento de atores;
2. Formas de viabilizar a participação da sociedade;
3. Definição da concepção urbanística do Plano ou Projeto Urbano Integrado;

4. Formas de viabilizar a integração das políticas setoriais;
5. Formas de viabilizar a integração com as demais instâncias governamentais e demais instituições;
6. Estimativa de custos e análise de viabilidade;
7. Definição da forma de financiamento;
8. Definição do processo e faseamento de implementação;
9. Aspectos institucionais e legais e aprovações juntos aos órgãos públicos;
10. Estratégias de implementação;
11. Estratégias de pós-ocupação.

Além da definição das características básicas, a implementação de um plano ou projeto urbano integrado se desdobra **duas fases e quatro etapas essenciais**, conforme segue:

Fase de planejamento:

1. Etapa de planejamento /formulação (relacionado aos elementos 1 à 8)

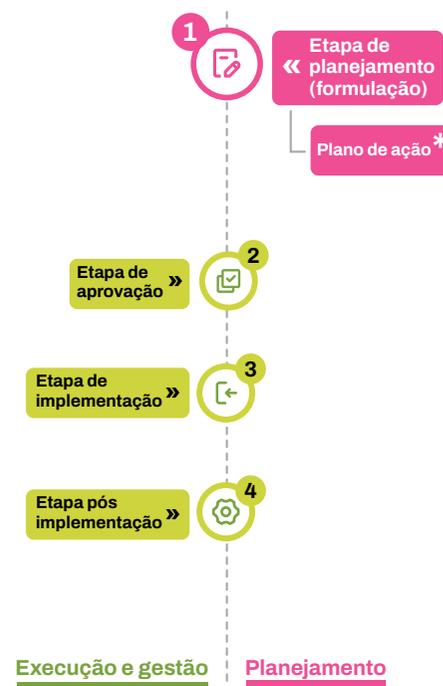
Fase execução e gestão (relacionados aos elementos 9 à 11):

2. Etapa de aprovação
3. Etapa de implementação
4. Etapa pós implementação (manutenção, monitoramento e avaliação)

No que tange ao planejamento, a primeira etapa é a **formulação de um plano de ação**, a partir dos 8 primeiros elemento-chaves apresentados, onde se delinham as estratégias e diretrizes orientativas do desenvolvimento do plano ou projeto urbano integrado.

Posteriormente, a fase de **execução e gestão** se refere a **aprovação formal do plano, a implementação prática das medidas planejadas e atividades de manutenção, monitoramento e avaliação** para assegurar a eficácia contínua do plano de ação, garantindo que os objetivos sejam alcançados e mantidos ao longo do tempo.

Figura 34: Etapas de desenvolvimento do plano de ação



Fonte: Elaboração própria.

Em cada fase e etapa estão envolvidos objetivos, participantes e serviços com escopos específicos. A integração entre os setores urbanos, a população local e as diferentes instâncias está presente em todo o processo, conforme pode ser observado na figura 37 a seguir:

Figura 35: Intersecção entre características, etapas e fases do plano de ação

Conteúdos + características/ etapas	Fase de planeamento		Fase de execução e gestão	
	Etapa de planeamento (formulação)	Etapa de aprovação	Etapa de implementação	Etapa pós implementação (manutenção, monitoramento e avaliação)
1. Caracterização do território				
2. Definição da concepção urbanística				
3. Estimativa de custos e análise de viabilidade				
4. Definição de forma de financiamento				
5. Definição do processo e faseamento de implementação				
6. Formas de viabilizar a participação da sociedade				
7. Formas de viabilizar a integração das políticas setoriais				
8. Formas de viabilizar a integração com as demais instâncias governamentais e demais instituições				
9. Aspectos institucionais e legais e aprovações juntos aos órgãos públicos				
10. Estratégias de implementação				
11. Estratégias de pós-ocupação				

Legenda

Características exclusivas da fase de Planeamento

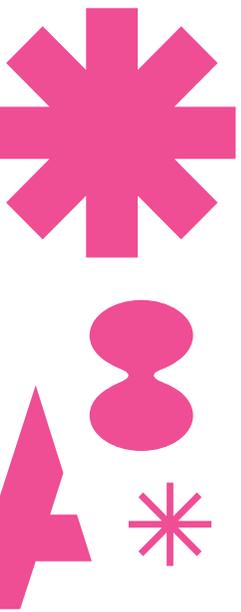
Características comuns à todas as etapas

Características exclusivas da fase de execução e gestão

Fonte: Elaborado pelos autores

Considerando que cada caso terá sua peculiaridade, que por sua vez irá requerer serviços, competências, investimentos e saberes específicos, compreende-se que em cada etapa deve observar as premissas e apresentar as características, conforme é apresentado na figura 38.

Figura 36: Metodologia para desenvolvimento e execução do plano de ação



Fase de planejamento

A fase de planejamento é essencial, pois é neste estágio que os elementos-chave do plano ou projeto urbano integrado são desenvolvidos de maneira suficiente para embasar as tomadas de decisões necessárias. Essa fase é caracterizada pela definição do objeto, dando-se ampla abertura à proposta junto a sociedade. Nesta fase ocorre a preparação do processo de trabalho e é essencial considerar os seguintes aspectos:

- * Identificar e reunir todas as informações e recursos disponíveis que possam ser relevantes para o planejamento do plano de ação. Isso inclui dados, estudos anteriores e qualquer outra informação que possa servir como base para o processo.
- * Estruturar a equipe que participará ativamente do processo de planejamento. Sugere-se a formação de uma equipe multidisciplinar que inclui profissionais com diferentes competências, como arquitetos, sociólogos, especialistas em meio ambiente e outros, dependendo das necessidades específicas do plano/projeto, podendo ser profissionais do quadro da prefeitura ou contratados externos.

- * Avaliar competências necessárias para abordar questões específicas relacionadas ao plano/projeto. Por exemplo, em áreas com Áreas de Preservação Permanente (APP), pode ser essencial ter especialistas em recursos hídricos envolvidos, da mesma forma, projetos com foco em vocação cultural podem exigir especialistas em patrimônio histórico e cultural. No caso da existência de população em situação de vulnerabilidade socioeconômica, será necessário dispor de assistentes sociais. E assim por diante.
- * Definir a figura de coordenação, que pode ser tanto técnica quanto política, para liderar e servir como facilitador do processo de trabalho. Isso inclui identificar as instituições ou gestores responsáveis pela coordenação e garantir uma comunicação eficaz entre todas as partes envolvidas, envolvendo diversos agentes setoriais.
- * Criar grupos de trabalho específicos para abordar questões setoriais e permitir a integração entre diferentes áreas de interesse. Por exemplo, pode ser útil estabelecer um grupo inter-secretarial para garantir que todas as áreas do governo envolvidas no plano/projeto estejam alinhadas,

compartilhando conhecimento sobre sua área de atuação e tomando decisões de forma compartilhada.

- * Definir metodologia do trabalho, especialmente os métodos a serem utilizados em cada etapa e escopo, como por exemplo, definir se a análise de risco será feita com base em análise SWOT, caminho crítico, entre outros.

Seguem abaixo, com maior detalhamento, os elementos-chave da Fase de Planejamento:

Caracterização do território e mapeamento de atores

Tem como intuito identificar os problemas urbanísticos, sociais, ambientais e econômicos a serem superados no território de intervenção e identificar os principais atores a serem considerados no processo. A análise do território pode ser observada em bases de dados e ferramentas desenvolvidas pelas municipalidades ou órgãos públicos de planejamento urbano, além de consultas locais na área e com a população.

Essa avaliação deve incluir os temas que envolvem as dinâmicas socioespaciais, como áreas de risco, infraestrutura, uso e ocupação

do solo, mobilidade urbana, acessibilidade, qualidade ambiental, meio-ambiente, patrimônio cultural, entre outros. Além do uso das bases de dados, é necessário realizar estudos e levantamentos diretamente no território objeto de estudo. Aqui cabe a adoção de uma multiplicidade de técnicas e metodologias, desde aqueles que envolvem os atores relevantes e a população local, até o uso de tecnologia, como drones e outros equipamentos de mapeamento.

São componentes essenciais:

- I. Detalhar o território objeto de transformação, no que se refere aos aspectos físicos (geomorfologia, vegetação existente, existência de recursos hídricos, hipsometria), à infraestrutura existente (saneamento básico, sistema viário, energia elétrica, gás, telefonia e internet), ao transporte e mobilidade urbana (acessibilidade nos espaços públicos, sistema de transporte, ciclovias), aos parques e áreas verdes, aos aspectos socioeconômicos (perfil da população, existência de favelas ou comunidades urbanas, levantamento e cadastramento de famílias, quando for o caso), ao uso do solo (áreas de risco, usos residenciais, usos não

residenciais), à identificação do patrimônio cultural e histórico, aos planos e demais normas incidentes (planos diretores, zoneamento, Zoneamento Ecológico Econômico - ZEE, unidades de conservação, Áreas de Preservação Permanente – APP), dentre outros aspectos.

- II. Identificar iniciativas, planos, projetos e outras intervenções previstas para a mesma área ou dentro do perímetro de interesse do território, seja pela sociedade civil, órgãos públicos municipais, estaduais ou federais.
- III. Promover pesquisas de percepção e processos participativos (oficinas, metodologia da charrete, expedições guiadas, fóruns comunitários, mapeamento afetivo, entre outras) com a população do local de intervenção para que o plano/projeto atenda as necessidades locais. Além de prever outros momentos durante o processo que a participação popular seja ativa.

Compõem o conjunto de competências necessárias e serviços específicos para esta atividade:

- I. Pesquisas junto às bases de dados e ferramentas digitais. Além de pesquisas

e processos participativos com a população.

- II. Cadastro dos dados do território de intervenção em base georreferenciada integrada.
- III. Imageamento e Levantamento Topográfico Planialtimétrico Cadastral da área de intervenção, que pode ser feita por meio de drones e imagens de satélite, por exemplo.
- IV. Análises ambientais, como laudos de vegetação, fauna e indícios de qualidade do solo ou contaminação da área;
- V. Análise socioeconômica da população que será impactada pelo plano/projeto urbano integrado a partir das pesquisas e processos participativos para que a intervenção tenha coerência com as demandas das pessoas que vivem nos locais.
- VI. Levantamento de dados de circulação de veículos, pessoas e cargas;
- VII. Consultas junto às concessionárias de gestão de serviços urbanos, como saneamento básico, energia elétrica e gás;
- VIII. Estudos econômicos e imobiliários, considerando a intervenção pretendida e seu impacto no preço da terra e no mercado imobiliário local, inclusive no sistema de tributação municipal;

- IX.** Realização de outros estudos e pesquisas, conforme as especificidades de cada caso.

Importante identificar quais serviços e competências serão necessários para o desenvolvimento desse escopo e, sobretudo, se será necessária sua contratação externa. Caso seja necessário contratar os serviços, verificar disponibilidade de recursos, elementos técnicos e jurídicos necessários.

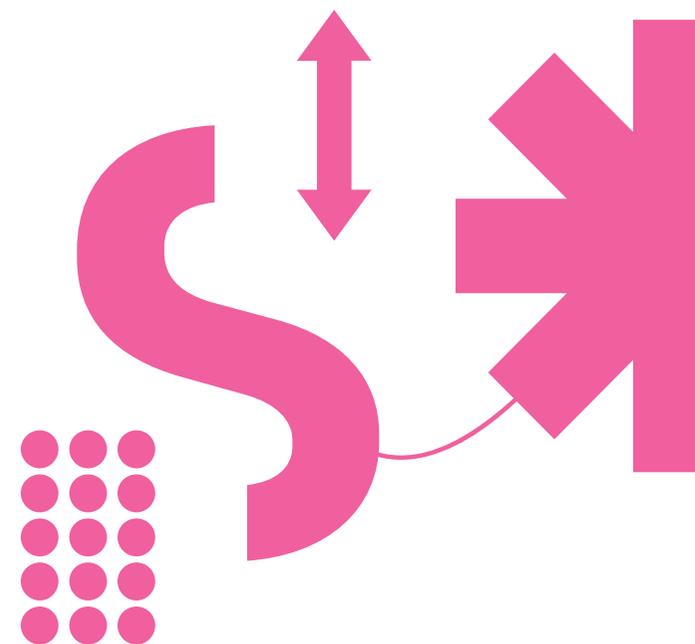
Considerando os diversos contextos urbanos, sociais e ambientais nas cidades brasileiras e o amplo repertório de instrumentos, processos, estratégias e práticas existentes, foram identificados os contextos com maior potencial de aplicação da estratégia DUI:

1. Territórios estratégicos para **regeneração urbana**, como grandes espaços vazios ou subutilizados em áreas centrais e próximas de infraestrutura de transporte público coletivo; centralidades associadas ao transporte público coletivo; ocupação de orlas marítimas e fluviais; áreas industriais em processo de reestruturação; reutilização de orlas ferroviárias, entre outros. Em geral, são áreas públicas e

privadas em que o projeto presume a participação consorciada e o processo de intervenção deve prever a mediação dessa participação.

2. **Favelas e comunidades urbanas:** trata-se dos territórios com população em situação de precariedade habitacional e urbana, com déficit de acesso à serviços e equipamentos públicos essenciais e infraestrutura adequada. São favelas, cortiços, morros, loteamentos ocupados de forma espontânea, dentre outras configurações. São territórios que precisam de melhorias na urbanização e regularização fundiária, muitas vezes apresentam riscos ambientais e precariedade estrutural.
3. **Implantação de novos bairros:** loteamentos em áreas de expansão urbana ou em áreas periurbanas, podendo contar ou não com apoio de programas estaduais e federais.
4. **Implantação de grandes equipamentos e infraestruturas urbanos**, como parques, aeroportos, museus, espaços culturais, arenas esportivas, estrutura de transporte público, sistema viário, saneamento básico, áreas de geração e transmissão de energia elétrica, entre outros.

5. **Intervenções em microescala** em territórios como vias, praças e parques, em que se utiliza estratégias de requalificação e urbanismo tático, por exemplo. São contextos da pequena escala que podem integrar diferentes setores.



Formas de viabilizar a participação da sociedade

São as estratégias utilizadas para envolver a população na elaboração e implementação do plano ou projeto urbano integrado. Como exemplo, podemos destacar:

- * Mapeamento dos grupos interessados e comunidades afetadas pelo projeto.
- * Elaboração de material sobre o plano/projeto, em linguagem acessível, de modo a proporcionar uma comunicação transparente e legível.
- * Promoção de mapeamentos colaborativos, oficinas de co-criação, intervenções experimentais e outras estratégias de mobilização e ativação dos processos participativos.
- * A criação de escritórios locais com materiais e informações sobre o plano/projeto que permitam a população conhecer as intervenções pretendidas.
- * Realização de audiências e eventos públicos presenciais, de preferência com mais de uma ocorrência, para validação do plano/projeto com participação da população envolvida e demais interessados.

- * Realização de consultas públicas em meio digital que permita que os cidadãos opinem sobre o plano/projeto, façam críticas e sugestões que devem ser examinadas e ter uma devolutiva por parte da Prefeitura.
- * Instituição de conselhos gestores do plano/projeto, conforme o caso, com participação paritária da sociedade civil e do poder público, com a finalidade de controlar seu processo de implementação e, a depender do plano/projeto e do instrumento adotado, deliberar sobre as intervenções e obras a serem realizadas.

A participação da comunidade no processo de elaboração do plano/projeto urbano integrado é **fundamental**, uma vez que a população residente é quem vive a experiência diária desse território, tendo conhecimento sobre suas demandas, desafios e oportunidades. Além disso, a construção coletiva contribui para o empoderamento dos atores e o comprometimento na sua manutenção e preservação após a execução.

Concepção Urbanística do Projeto ou Plano Urbano Integrado

São componentes essenciais:

- * Definição dos objetivos e diretrizes gerais e específicos da proposta de transformação, levando em consideração as características físicas, sociais, ambientais e econômicas da região e as dinâmicas urbanas em curso no território.
- * Análise da capacidade de suporte das infraestruturas e serviços urbanos existentes e a serem projetados e especialmente a capacidade de suporte do próprio território.
- * Definição das intervenções públicas necessárias, em especial aquelas estratégicas para o desenvolvimento urbano integrado. Por exemplo, obras de saneamento, sistema viário, praças, parques, contenção de risco, paisagismo, habitação de interesse social, equipamentos sociais etc.
- * Definição dos parâmetros urbanísticos para viabilizar o desenho urbano pretendido (normas de parcelamento, uso e ocupação do solo). São as regras que incidirão majoritariamente sob o

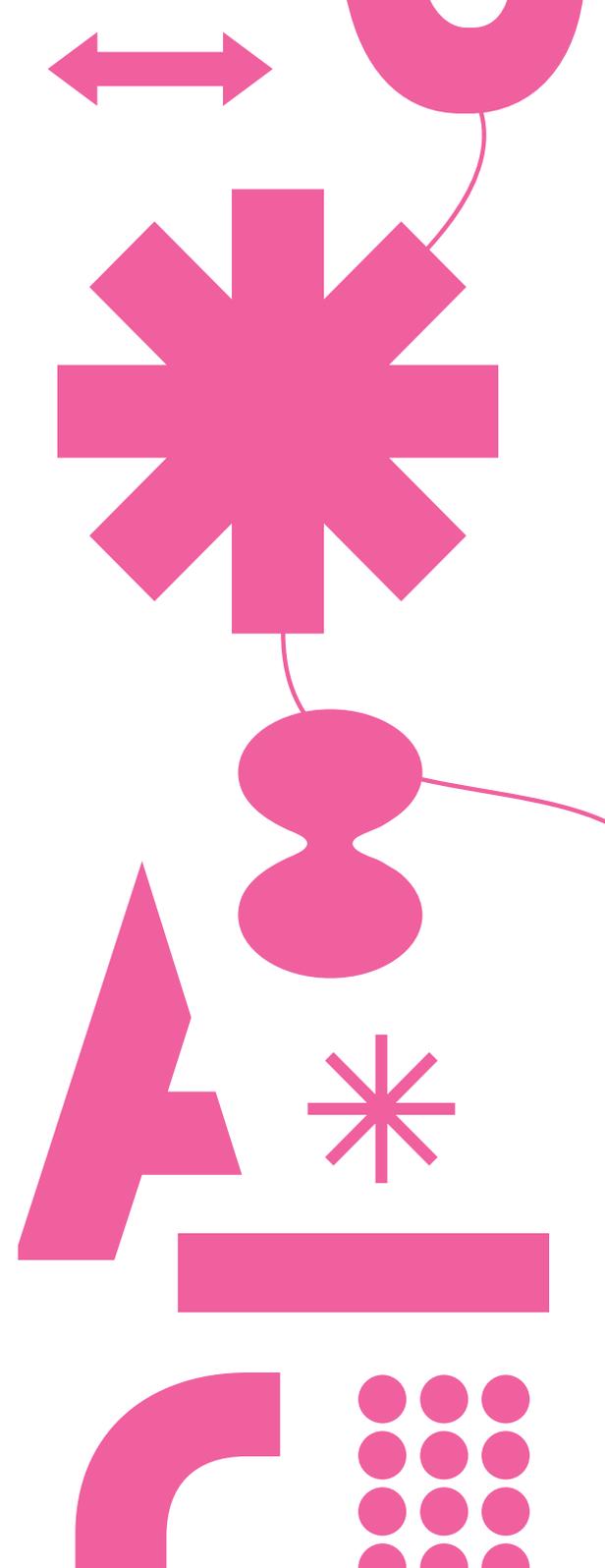
solo privado, que permitem viabilizar a forma urbana pretendida e preservar determinados elementos de interesse ambiental, histórico, cultural etc.

- * Definição de diretrizes de sustentabilidade para o projeto ou plano urbano integrado, incluindo a adoção de tecnologias sustentáveis, a integração de sistemas de monitoramento inteligente, o atendimento as condições de acessibilidade e medidas de segurança, entre outros.
- * Identificação, em caráter preliminar, dos instrumentos a serem utilizados para viabilizar as transformações pretendidas, dentre eles mecanismos de recuperação e compartilhamento da valorização imobiliária gerada pelo processo de transformação urbana e mecanismos de financiamento.
- * Consolidação do “partido urbanístico” que irá nortear o plano, com desenho preliminar da situação futura, de modo a comunicar com clareza as principais transformações pretendidas.

Compõem o conjunto de competências necessárias e serviços específicos para esta atividade:

- * Estudo de viabilidade técnica e legal, que demonstre se a intervenção pretendida se adequa à legislação existente ou se será necessária sua alteração.
- * Proposição de modelagem urbanística, com elaboração de desenhos, diagramas, infográficos, quantificações, dentre outros elementos projetuais, com desenvolvimento de estudo preliminar e projetos básicos.
- * Proposição da modelagem jurídica que dará sustentação ao desenho proposto, sendo identificados os instrumentos a serem aplicados.
- * Identificação de outros serviços que sejam necessários em função das especificidades do projeto, como projetos de restauro e realização de perícias.

Importante identificar quais serviços e competências serão necessários para o desenvolvimento desse escopo e, sobretudo, se será necessária sua contratação externa. Caso seja necessário contratar os serviços, verificar disponibilidade de recursos e os elementos técnicos e jurídicos necessários.



Formas de viabilizar a integração das políticas setoriais

Os procedimentos de gestão que garantem a articulação de múltiplas agendas setoriais que atuam no território do plano/projeto de modo a promover maior racionalidade e maximização dos recursos envolvidos.

Os processos de integração setoriais são complexos uma vez que nem sempre a estratégia de intervenções segue as prioridades e a agenda das políticas setoriais. Em função disso, é importante definir estratégias para promover o alinhamento das políticas, com flexibilidade para ajustar o plano e o faseamento das intervenções.

É importante demonstrar o potencial de criação de valor público da integração e os benefícios intersetoriais de uma intervenção integrada. Por exemplo, como criar espaços públicos convidativos para as crianças podem beneficiar os resultados educacionais ou a qualidade dos espaços públicos que pode beneficiar os resultados na saúde, entre outros exemplos.

Agentes comunitárias de saúde, professoras e professores, entre outros agentes públicos

no território tem visão privilegiada das dinâmicas sociais e ambientais, por isso seu envolvimento é recomendado desde o início do processo. Ao mesmo tempo, arranjos de governança devem ser feitos para dar previsibilidade ao processo e arbitrar os conflitos.

Exemplo de medidas a serem adotadas:

- I. Criar mecanismos de coordenação interinstitucional, intersecretarial e fóruns de deliberação.
- II. Utilizar instrumentos de planejamento integrado.
- III. Desenvolver um planejamento integrado que considere os objetivos de todas as políticas envolvidas.
- IV. Envolver agentes comunitários, especialistas e representantes setoriais desde o início do processo.
- V. Articular entre diferentes atores envolvidos no território.
- VI. Definir estratégias para promover o alinhamento das políticas, com flexibilidade para ajustar o plano e o faseamento das intervenções.
- VII. Demonstrar o potencial de criação de valor público da integração e os benefícios intersetoriais de uma intervenção integrada.

- VIII. Estabelecer arranjos de governança que garantam previsibilidade e arbitragem de conflitos, articulados com órgãos de coordenação de governo.

Formas de viabilizar a integração entre os demais atores governamentais e outros

Refere-se à colaboração entre os três níveis de governo, os diferentes poderes (executivo, legislativo e judiciário) e as entidades de representação da sociedade, como universidades, associações de moradores, organizações não-governamentais, entre outras. Essa colaboração tem objetivo de alcançar uma visão consensual e pactuada para a transformação do território. Esta colaboração pode acontecer através de convênios, parcerias, consórcios públicos, planos e políticas.

Exemplo de medidas a serem adotadas:

- I. Identificar as partes interessadas, órgãos governamentais e instituições relevantes.
- II. Estabelecer parcerias, convênios e acordos de colaboração.

- III. Desenvolver planos e políticas integradas que considerem as agendas de todas as partes envolvidas.
- IV. Explorar possibilidades de consórcios públicos para ações conjuntas.
- V. Criar canais de comunicação eficazes para coordenar esforços e alcançar consenso em relação ao plano de ação.

Estimativa de custos e análise da viabilidade

Esta etapa refere-se a estimativa dos custos das intervenções a serem feitas no território. Para tanto, é fundamental dispor de elementos projetuais claros, que permitam a realização de orçamentos preliminares para subsidiar a decisão sobre as características das intervenções pretendidas.

Tais estimativas de custos devem ser acompanhadas de uma análise de viabilidade que examinem a solução técnica mais adequada a ser considerada que possa ter repercussão e implicações nos demais elementos do plano urbanístico.

São componentes essenciais:

- I. Estimar os custos para viabilização da transformação desejada considerando a elaboração de projetos, as licenças, autorizações necessárias, a execução de todas as obras e os custos relacionados à manutenção do espaço/infraestrutura urbana ao longo do tempo
 - Esses elementos devem ser claramente descritos na concepção urbanística, inclusive considerando a valorização dos imóveis beneficiários e seu impacto na economia local.
- II. Detalhar a sustentabilidade financeira do projeto, considerando os custos para sua implementação e manutenção.
- III. Analisar os riscos do projeto, em especial fatores que podem inviabilizar sua implantação.

Compõem o conjunto de competências necessárias e serviços específicos para esta atividade:

- I. Orçamentos preliminares com estimativa de custo, considerando conjunto de melhorias urbanísticas a serem

feitas e de empreendimentos a serem implantados.

- II. Análise de viabilidade econômico-financeira considerando a intervenção pretendida, incluindo cronograma com ênfase nas metas físicas, financeiras e de participação social.

Definição das Formas de financiamento das intervenções urbanas

Esta é a etapa para definição dos diferentes mecanismos financeiros a serem adotados para garantir que as intervenções previstas sejam executadas a partir dos orçamentos elaborados. Vale ressaltar que este financiamento pode acontecer através de recursos públicos e privados.

Os programas federais como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Novo PAC que financiam projetos de urbanização, transporte, mobilidade urbana e saneamento é um exemplo de linha de financiamento para o plano/projeto urbano. O Ministério das Cidades também tem o Programa Pró-cidades, que financia intervenções urbanas integradas, mais um exemplo de programa federal de financiamento público. Já as parcerias

público-privadas são exemplos de iniciativas que incluem financiamento privado. Por sua vez, os instrumentos de financiamento de base fundiária, como a Outorga Onerosa do Direito de Construir e as Operações Urbanas Consorciadas, também são exemplos de instrumentos urbanos que auxiliam no financiamento de melhorias públicas, para mais informações confira a publicação [“Caminhos para financiar cidades integradas”](#).

São componentes essenciais:

- I. Identificar as Fontes de Financiamento, como financiamento público governamental ou financiamento alternativo, através de órgãos nacionais e internacionais de fomento, parcerias público-privadas (PPPs) e outras fontes.
- II. Apurar as bases normativas, documentação disponível sobre os programas e informações relacionadas à sua execução para avaliar os critérios estabelecidos e o potencial de enquadramento. É fundamental considerar também os calendários específicos de cada fonte de financiamento, uma vez que desconsiderar os prazos pode resultar em atrasos significativos,

estendendo o cronograma do projeto por vários anos.

Compõem o conjunto de competências necessárias e serviços específicos para esta atividade:

- I. Elaborar um plano de financiamento para o plano/projeto urbano integrado: identificar as fontes de recursos, estudos técnicos e financeiros, estruturação de financiamentos ou arranjos financeiros.
- II. Elaboração da documentação necessária para submissão da proposta a programas de financiamento, considerando atendimento aos requisitos específicos de cada programa.

Observações importantes para o componente financiamento:

- I. Manter comunicação constante com os órgãos responsáveis pela gestão dos programas, buscar orientações, esclarecimentos e alinhamentos necessários para garantir a aprovação e execução do projeto. Essa interlocução está formalmente prevista na estrutura

de diversos programas nacionais e internacionais de financiamento.

- II. Analisar de forma cuidadosa as bases normativas e a documentação dos programas federais para garantir que o projeto atenda a seus critérios e requisitos específicos.
- III. As diferentes etapas de desenvolvimento de um projeto podem contar com recursos próprios, serem financiadas no âmbito de um programa federal ou ser financiado por diferentes programas em diferentes etapas. Portanto, pode-se prever a possibilidade de financiamento por diferentes órgãos financiadores nas diferentes etapas do plano de ação.
- IV. O sucesso na obtenção de financiamento dependerá da capacidade de alinhar o projeto aos objetivos dos programas existentes e demonstrar a viabilidade técnica, financeira e socioeconômica do projeto urbano integrado.

Definição do processo e faseamento da implementação

Refere-se a definição das fases e etapas de desenvolvimento e implantação dos projetos urbanos, conforme a estratégia definida em cada caso. São diversas variáveis que interferem na execução de um projeto, tais como: dependência de outras obras públicas a serem executadas, a priorização de investimentos públicos e intervenções estratégicas, entre outros.

De acordo com as características da intervenção, o processo de faseamento da implementação podem incluir etapas como planejamento, desenvolvimento dos projetos técnicos, licenciamento e aprovação, contratação, execução e monitoramento. O faseamento da implementação deve estar apoiado em uma análise técnica e na participação social ativa para que se identifique no menu de opções de intervenções as ações prioritárias.

São componentes essenciais:

- I. Criar um plano detalhado que estabeleça como as etapas do projeto serão conduzidas, quem são os responsáveis e qual é o cronograma.

- II. Definir marcos estratégicos do projeto que funcionam como pontos de sinalização para o começo ou conclusão de uma nova fase das atividades, bem como os responsáveis pelo seu controle, validação e liberação.

Compõem o conjunto de competências necessárias e serviços específicos para esta atividade:

- I. Desenvolver um plano de trabalho e marcos estratégicos para implantação do plano de ação.
- II. Gerenciar a etapa de planejamento.

Medidas e procedimentos de aprovação necessários

Trata-se do conjunto de aprovações, consultas, anuências e deliberações junto aos órgãos públicos responsáveis que devem ser observadas ao longo do processo, durante as fases de planejamento e implementação do plano ou projeto urbano integrado. Seguem alguns exemplos:

- * Aprovações junto aos órgãos municipais, estaduais e federal de

preservação do patrimônio histórico, cultural, arquitetônico etc.

- * Licenciamento ambiental junto aos órgãos ambientais municipais, estaduais e federal (Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação).
- * Anuências junto às concessionárias responsáveis pelos serviços públicos de saneamento básico, energia elétrica, entre outros.
- * Consultas e deliberações junto aos órgãos colegiados municipais de política urbana.
- * Consultas e deliberações junto às câmaras técnicas municipais, no que couber.
- * Aprovações junto aos órgãos estaduais e municipais responsáveis pelo parcelamento do solo urbano.
- * Estudos de Impacto de Vizinhança e Estudos de Impacto Ambiental, a depender da legislação local, da natureza das intervenções e do contexto territorial.

Importante destacar que é neste momento que serão examinados os impactos negativos causados pelo projeto, sendo examinadas alternativas de projeto e medidas para sua total anulação, atenuação ou mitigação.

Fase de execução e gestão

Execução e gestão

A fase de execução e gestão envolve a implementação concreta das decisões de planejamento, incluindo aprovações governamentais, coordenação de equipes, financiamento, alocação de recursos e supervisão rigorosa para garantir que as transformações urbanas sejam realizadas conforme planejado.

A implementação do plano de ação refere-se ao processo de se colocar em prática o plano/projeto após seu desenvolvimento e licenciamento, garantindo a execução das iniciativas específicas necessárias para atingir a concepção urbanística desejada. Para tanto, a execução dessa etapa consiste no gerenciamento da execução de um conjunto de projetos e obras, que requer forte capacidade de coordenação e gestão e amplo domínio sobre a burocracia de licitações e contratos.

Exemplo de medidas a serem adotadas:

- I. Definir claramente os projetos necessários para a implementação do plano de ação, identificando suas prioridades e interconexões. Isso pode incluir projetos relacionados à mobilidade urbana, transporte público, espaços públicos, parques, praças, equipamentos sociais, infraestrutura de saneamento, habitação, entre outros. Cada projeto deve ser cuidadosamente avaliado em termos de sua contribuição para os objetivos gerais do plano/projeto urbano integrado.
- II. Elaborar termos de referência detalhados para cada projeto, delineando seus objetivos, escopo, requisitos técnicos e critérios de avaliação.
- III. Adotar todos os procedimentos e ritos necessários dos processos licitatórios para contratação dos diversos serviços e obras, buscando sempre a transparência, a probidade e a conformidade técnica e legal.
- IV. Garantir uma comunicação eficaz com a comunidade e as partes interessadas ao longo do processo de implementação, especialmente através do Conselho Gestor do plano/projeto.

- V. Monitorar regularmente o progresso do plano e projetos, fazendo ajustes conforme necessário para garantir a conformidade com os objetivos do plano de ação.

Estratégias de pós-ocupação

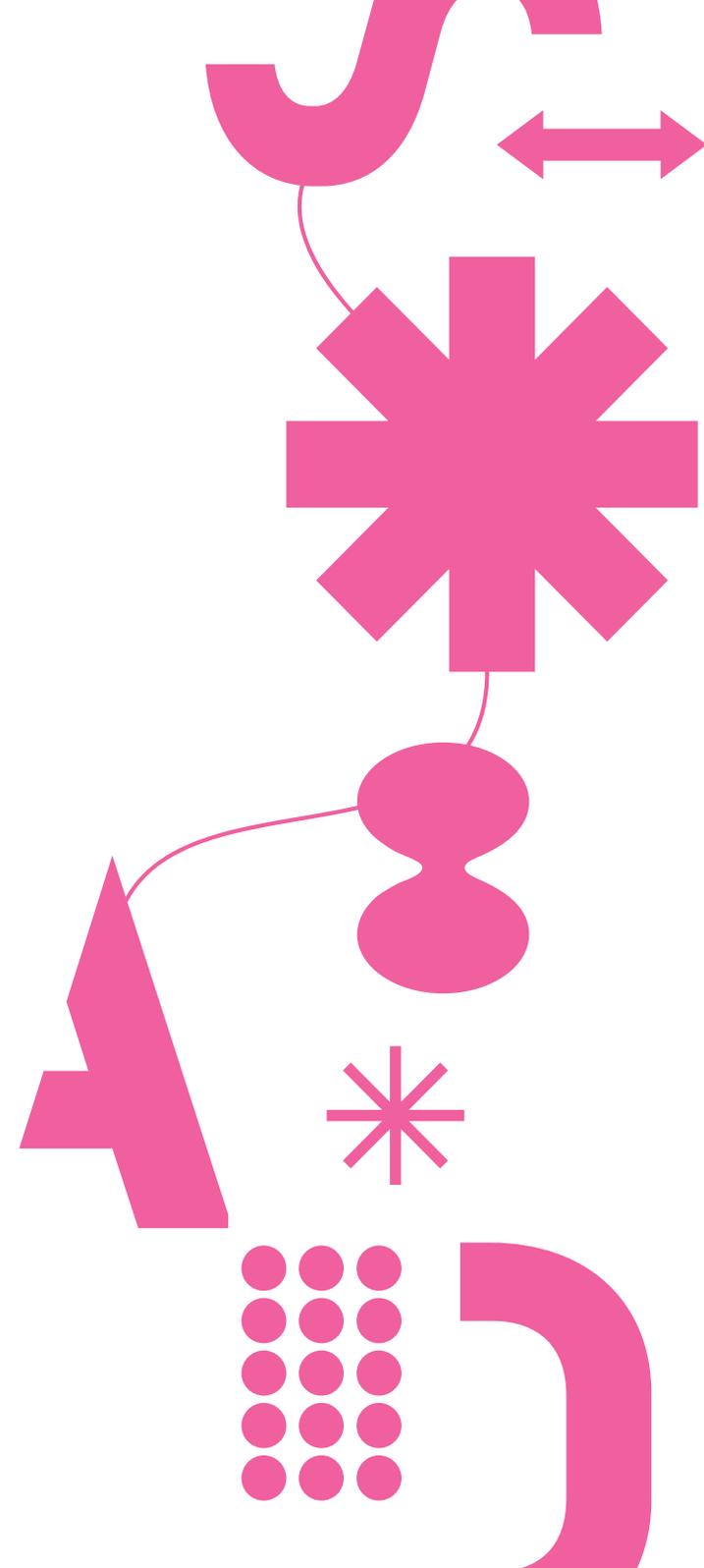
São estratégias que devem considerar a governança participativa, mecanismos de manutenção, monitoramento e avaliação da intervenção. Têm como objetivo garantir a sustentabilidade e continuidade das melhorias previstas nos projetos após sua implementação.

Para que se garanta a efetividade da estratégia, é necessário que se avalie, constantemente, os resultados práticos do projeto a partir da exploração dos dados, de um diagnóstico do impacto e dos resultados alcançados.

São medidas que visam garantir a sustentabilidade e continuidade das transformações previstas no plano de ação após a implementação das intervenções previstas.

Exemplo de medidas a serem adotadas:

- I. Identificar as partes interessadas responsáveis pela manutenção e conservação das intervenções públicas, como autoridades locais, comunidades, organizações da sociedade civil, concessionárias de serviços públicos e empresas privadas.
- II. Estabelecer um plano de manutenção que inclua atividades regulares, como limpeza, reparos e segurança e atribuir responsabilidades claras.
- III. Criar mecanismos de monitoramento e indicadores para acompanhar a qualidade e a utilização das intervenções públicas implantadas, bem como o cumprimento das diretrizes do plano/projeto.
- IV. Realizar avaliações periódicas para medir o impacto do projeto e a satisfação da comunidade.
- V. Elaborar manuais e procedimentos para a adequada gestão do território, no que couber.





Projetos referenciais

Experiências referenciais

Para selecionar as 40 experiências referenciais de desenvolvimento urbano integrado que apoiaram na construção do conceito DUI foram definidos os seguintes critérios:

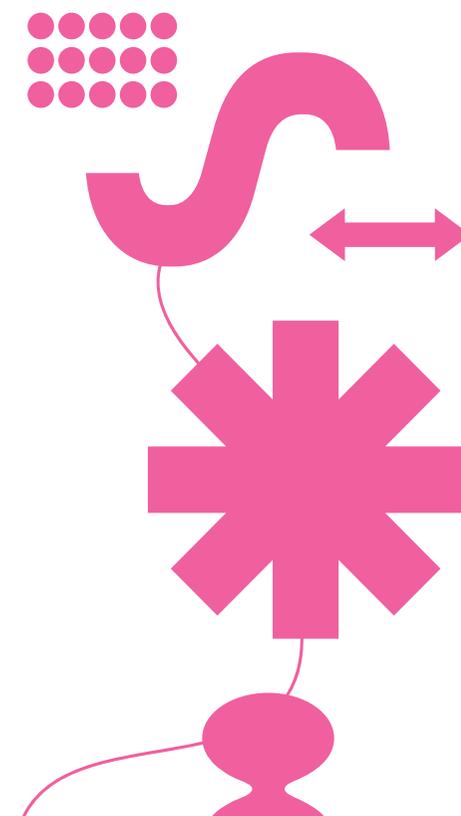
- * **Diversidade de escalas:** o objetivo é demonstrar que o conceito de desenvolvimento urbano integrado pode se materializar em intervenções de pequeno, médio e grande porte, assim como em áreas urbanas de municípios com diferentes dimensões territoriais e diferentes números de habitantes.
- * **Diversidade regional:** o objetivo é obter referências de diferentes países, diferentes cidades e diferentes regiões dentro de um mesmo país, de modo a demonstrar o potencial de replicabilidade, flexibilidade e adaptabilidade do conceito de desenvolvimento urbano integrado.
- * **Diversidade de problemas enfrentados:** dentre os diferentes desafios urbanos apresentados, pretende-se selecionar projetos que enfrentaram problemas específicos, cuja estratégia tenha engendrado diversos atributos que caracterizaram o projeto como

integrado. Como exemplo, podemos mencionar: urbanização de favelas e comunidades urbanas; reversão de infraestruturas rodoviaristas em infraestruturas de transporte público e de transporte ativo; requalificação de áreas urbanas deterioradas, subutilizadas, ociosas e inseguras.

- * **Considerável avanço na implementação e execução:** acredita-se que seja importante não abordar somente a fase de planejamento dos projetos, mas sua efetiva implementação, com intuito de demonstrar resultados, evidências claras e a materialização do conceito de desenvolvimento urbano integrado.
- * **Notoriedade e reconhecimento dos agentes executores:** compreende-se que a seleção de experiências que tenham sido apoiadas por instituições do terceiro setor, agências de cooperação técnica e entidades governamentais com ampla experiência na área da política urbana seja importante para conferir legitimidade e confiabilidade nas informações disponibilizadas.
- * **Relevância dos processos envolvidos para sua formulação e implementação:** é importante examinar como

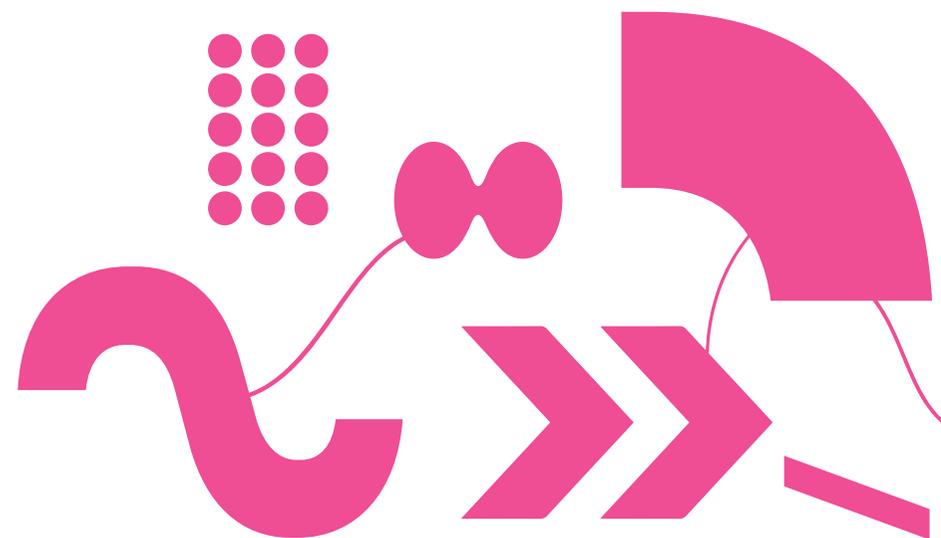
se deu a governança do processo de formulação e implementação da experiência, de modo a identificar elementos que possam ter sido fundamentais para assegurar o sucesso do projeto e que eventualmente possam ser replicados em outras experiências.

- * **Presença da articulação de políticas setoriais e da integração multinível.**



Foram selecionados 10 (dez) projetos urbanos integrados referenciais para o conceito proposto nesta publicação, são eles:

1. Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha e Plano de Requalificação do Centro do Rio de Janeiro - Programa Reviver Centro (município do Rio de Janeiro)
2. DistritoTec - Programa Parcial de Desenvolvimento Urbano (município de Monterrey):
3. Fortaleza: Cidade da Gente
4. Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – Prosamim (município de Manaus)
5. Urbanização integrada em Medellin
6. Restauração do Rio Cheonggyecheon (cidade de Seoul)
7. Plano de Bairro de East New York (cidade de Nova Iorque)
8. Seestadt Aspern (cidade de Viena)
9. Bairro George Dimitrov (cidade de Maputo)
10. Superblocks (cidade de Barcelona)



Operação urbana consorciada Porto Maravilha e Plano de requalificação do centro do Rio de Janeiro (Programa Reviver Centro)

Rio de Janeiro, Brasil

Ano	2009
Escala	Grande
Tamanho	500 ha
Tipo	Operação Urbana



© FASE.ORG.BR



© FASE.ORG.BR

Breve descrição

A Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUC Porto Maravilha) é um projeto urbano de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro/Brasil, resultado de uma parceria entre diferentes esferas de governo (federal, estadual e municipal) e a iniciativa privada. O projeto visa a melhoria da infraestrutura, o desenvolvimento imobiliário, o aumento da qualidade de vida na região,

novos investimentos e turistas. O projeto inclui a renovação de praças, calçadas, iluminação pública e sistemas de drenagem, além da construção de novos empreendimentos imobiliários, comerciais e turísticos. A Operação Urbana incluiu a modernização da infraestrutura de transporte, incluindo a implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e de ciclovias.

Destaques

Entre os objetivos alcançados da OUC Porto Maravilha, podemos destacar a:

- I. Revitalização da área portuária através de ação integrada, tornando a região mais atrativa e dinâmica;
- II. Desenvolvimento imobiliário, por meio do desenvolvimento de novos projetos imobiliários residenciais, comerciais e turísticos, aumentando a oferta de opções para moradias e negócios na região. Isso tornou a área mais valorizada e procurada para investimentos. Um ponto de atenção é a possível gentrificação do espaço.
- III. Melhoria da infraestrutura, incluindo a modernização das estruturas previamente existentes como a renovação de praças, calçadas, iluminação pública e sistemas de drenagem;
- IV. Crescimento econômico, gerando novos empregos e oportunidades de negócios;
- V. Contribuições para o turismo, em vista da revitalização da região portuária e novas atrações turísticas.

Contexto

A Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha foi planejada em resposta aos desafios enfrentados pela região portuária do Rio de Janeiro. A região, que historicamente foi um centro econômico relevante na cidade, havia se tornado uma área degradada e pouco atrativa ao longo dos anos. Destaque para a perda de empregos e a obsolescência da infraestrutura urbana, a partir do declínio da atividade portuária e a falta de investimentos na região.

A partir da década de 1980 surgiram diversas estratégias para a requalificação da área central e da zona portuária do Rio de Janeiro. Muitas vezes essas estratégias eram atreladas a responsabilidade do Estado para a realização de investimentos em infraestrutura e subsídios para a captação de recursos privados. Neste período, podem ser destacados projetos como Corredor Cultural, o Projeto SAGAS, o Teleporto e as primeiras tentativas de revitalização do Porto.

A primeira ação no perímetro da zona portuária foi a instituição de uma Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC/SAGAS), que delimitou conjuntos arquitetônicos de valor cultural com o objetivo de revelar a importância



© FASE.ORG.BR

do sítio histórico e sua preservação. A partir desta ação a Prefeitura do Rio de Janeiro incumbiu o Instituto Pereira Passos - IPP da missão de planejar a reestruturação e requalificação de sua região portuária, baseada em exemplos de sucesso, como a reestruturação da zona portuária de Barcelona (Barceloneta) e de Buenos Aires na região do Porto Madero.

Ambas consideradas experiências notáveis que inspiraram o IPP nos primeiros esboços do que viria a ser o planejamento do Porto Maravilha.

A Operação foi aprovada em novembro de 2009 através da Lei Complementar 101, de 13 de novembro de 2009, a partir dos

pressupostos vigentes no Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001. A lei estabeleceu a Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU do Porto do Rio de Janeiro num perímetro que engloba a totalidade dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de parte dos bairros de São Cristóvão, Cidade Nova e centro, com cerca de 5 milhões de metros quadrados.

A Lei também determinou um estoque de Potencial Adicional Construtivo de 4.089.502 m² e a emissão de 6.436.722 CEPAC, que foram leiloados em lote único e adquiridos pelo Fundo de Investimentos Imobiliários Porto Maravilha – FIIPM, administrado pela Caixa Econômica Federal, que desde então tem negociado os Certificados em mercado secundário junto aos desenvolvedores imobiliários.

Esta particularidade permitiu uma grande quantidade de recursos disponíveis para o início das obras de infraestrutura.

O projeto atualmente enfrenta desafios, incluindo questões relacionadas à evolução e regularização da propriedade imobiliária, bem como às preocupações com a preservação do patrimônio cultural e histórico da região. Além de um grande período de estagnação entre 2014 e 2019 graças a retração do mercado imobiliário, a vacância de empreendimentos construídos e a falta de financiamento para novas construções.

Desenho urbano

A proposta de desenho urbano do Porto Maravilha está centrada na renovação de espaços públicos e na implantação de um novo conceito de mobilidade urbana da região portuária. O novo sistema privilegia o transporte público coletivo, valoriza a ideia de morar perto do trabalho, cria mais espaços para pedestres, implanta 17 km em ciclovias, contemplando a acessibilidade universal e a integração dos modos de transporte. Como principais componentes desta mobilidade, vale destacar (i) a implantação do veículo leve



sobre trilhos (VLT); (ii) a demolição da via expressa e a substituição por sistema viário binário integrado por amplas áreas voltadas para pedestres e (iii) a articulação da via perimetral de entorno e as principais ligações com as grandes avenidas de acesso à região central.

Os principais impactos da Operação, resultantes de uma ação de desenvolvimento urbano integrado no território foram:

- * Aumento da população de 32 mil para 100 mil habitantes em 10 anos, com expressivo incremento da densidade populacional em diferentes faixas de renda;
- * Aumento da área verde e dos espaços públicos de lazer, com plantio de 15.000 árvores
- * Aumento de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região;
- * Redução da poluição do ar e sonora, com a retirada transporte pesado na região e implantação do VLT eletrificado;
- * Aumento da permeabilidade do solo a partir das novas áreas arborizadas, espaços públicos e parâmetros de ocupação e permeabilidade dos lotes;

- * Aumento e melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos;
- * Novos equipamentos culturais de referência, como o Museu do Amanhã, o aquário do Rio e o Museu de Arte – MAR, contribuindo para o fortalecimento da indústria do Turismo;
- * Transformação da região em referência de eventos para a cidade.



MUSEU DE ARTE DO RIO

- Combinação de prédio moderno com edifício histórico
- Restauro do Palacete Dom João VI
- Retrofit de antigo edifício de rodoviária
- Construção de cobertura que integra os dois prédios



MUSEU DO AMANHÃ

- Estrutura fixada com estacas independentes do Pier
- 21 m de altura
- 336 m de comprimento
- Área Construída: 17.843 m²
- Projeto do arquiteto espanhol Santiago Calatrava

Integração multinível

A Prefeitura do Rio criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), instituída pela Lei Complementar 102/2011, para gerir e fiscalizar a implantação do Projeto. Instituída como uma sociedade de economia mista, é aberta à participação da União, do estado e do município do Rio de Janeiro, assim como entidades da administração direta e indireta e investidores privados, sob condição de ser controlada pelo município, e está autorizada por lei a assumir a forma de companhia aberta. Trata-se da primeira entidade de administração indireta de um município a ser criada para promover o desenvolvimento urbano em porção específica do território. Em tese isso promove maior agilidade nas ações de implantação como a gestão, processos de desapropriação, contratações, fiscalização de órgãos de controle entre outros.

A partir de suas atribuições, a CDURP exerce dois papéis no processo de implantação do projeto. É ao mesmo tempo poder concedente, respondendo pelos contratos de serviços precedidos de obras públicas, contratadas na forma de parcerias público privadas; e gestora da operação, regulando a emissão de CEPACs,

prestando contas e participando da aprovação de empreendimentos privados. Também se destaca que a coordenação da articulação multinível concedida a CDURP confere a esta uma terceira função, vinculada a promoção do dinamismo econômico e social da região, funcionando como uma espécie de agência de desenvolvimento urbano.

Apesar da CDURP cumprir bem o papel de articuladora multinível, entre as três esferas de governo e a iniciativa privada, a participação da sociedade no processo de desenvolvimento e implantação do projeto é questionável. Em 2013, o Ministério Público do Estado demonstrou as fragilidades nos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e na participação popular na definição das prioridades do Projeto. Da mesma forma questionou o município por não garantir e tão pouco prever a participação popular de maneira ativa, inclusive no controle social da Operação, como previsto no Estatuto da Cidade, junto aos conselhos consultivos compostos na CDURP. Atualmente existem muitas críticas sobre a participação popular no processo, considerada incipiente e limitada a participações em reuniões esporádicas, com caráter mais informativo do que necessariamente decisório.



© CHICKENPASTA

Processo de implementação

O processo de implantação do Porto Maravilha inicia-se quando da delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio, por meio da LC 101/2009, onde se concentram as ações, e pela criação da CDURP, por meio da LC 102/2011, responsável pela concessão e gestão do processo. A LC 101/2009 trata-se de uma lei urbanística, que determina o novo zoneamento da área, os parâmetros aplicáveis de uso e ocupação do solo, a fim de promover a reestruturação urbana do território, por meio da ampliação,

articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto e por intervenções pré-estabelecidas. Entre estas podemos destacar:

1. Reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública e paisagismo, arborização de calçadas e construção de canteiros, contendo uma extensão aproximada de quarenta quilômetros de logradouro

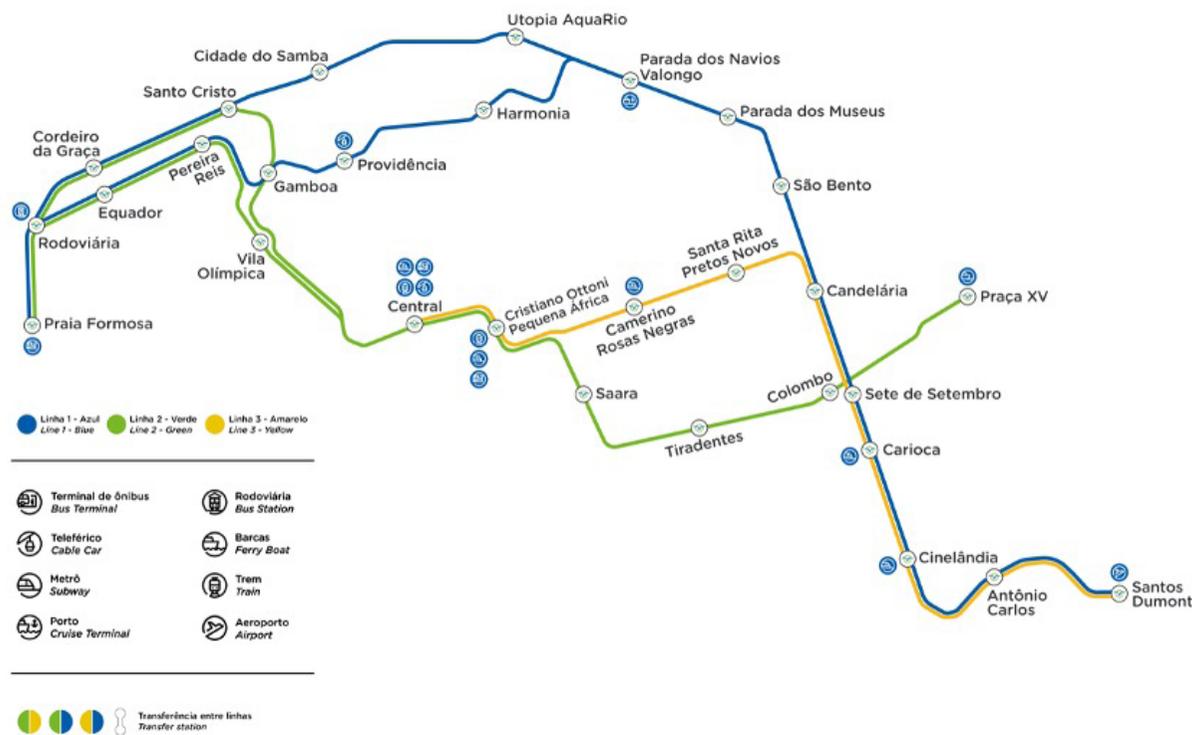
e com uma área aproximada de novecentos mil metros quadrados.

2. Demolição do Elevado da Perimetral, com a remoção da estrutura existente no trecho compreendido entre o prédio do Arsenal da Marinha e a Avenida Francisco Bicalho, com extensão aproximada de quatro mil metros.
3. Construção de túnel em substituição ao Elevado da Perimetral partindo das proximidades do prédio do Arsenal da Marinha, passando sob a Praça Mauá e Av. Rodrigues Alves, até a altura do Armazém cinco.
4. Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças, relógios de rua, bancas de jornal, quiosques de praia, quiosques de venda de flores, cabines para banheiros públicos e bicicletários em uma área aproximada de cinco quilômetros quadrados.

Todas as intervenções foram contratadas por meio de duas parcerias público privadas (PPP), sendo uma para a implantação das obras de infraestrutura e outra, específica, para o serviço de transporte por meio do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Como poder concedente destas parcerias, a CDURP assume um papel de destaque no processo de implantação.

Integração setorial

O Porto Maravilha é um projeto urbano implantado por meio de um instrumento urbanístico presente no Estatuto da Cidade – Operação Urbana Consorciada. Como tal, a integração setorial é considerada uma premissa, haja vista que propõem diversas agendas setoriais para a sua completude. Entre as principais, destacam-se:



Mobilidade urbana

O Porto Maravilha muda totalmente o conceito de mobilidade urbana na Região Portuária. O novo sistema privilegia o transporte público coletivo, valoriza a ideia de morar perto do trabalho, cria mais espaços para pedestres, implanta 17 km em ciclovias, contempla recursos de acessibilidade e integra os meios de locomoção na área.

Regras urbanísticas e ambientais para empreendimentos imobiliários

Para promover um ambiente urbano saudável e sustentável, novas edificações da região deverão obedecer a parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, sendo as maiores pautado nos conceitos de edifícios sustentáveis, incorporando sistemas de geração de energia limpa, telhados verdes, aquecimento solar, maximização da insolação e ventilação natural, por exemplo.

Habitabilidade, equipamentos e mix social

Ao longo dos anos, como proposta complementar, a Operação se comprometeu a criação de habitações de interesse social, por meio de um plano específico aprovado em 2015 (PHIS Porto). Além das habitações sociais, a fim de garantir o mix social equilibrado,

estão consideradas a instalação de creches, unidades de projeto atendimento, escola, entre outros equipamentos sociais.

Em complementação, o projeto busca gerar na região mais empregos diretos e permanentes de forma a territorializar a renda para diferentes classes sociais, regularizando e formalizando novas atividades econômicas centradas em comércio e serviços, além de oferecer processos de capacitação e formação social. O apoio a atividades de desenvolvimento comunitário e cultural também são previstas, através de programas como o Porto Maravilha Cidadão e o Porto Maravilha Cultural. A construção de equipamentos culturais de referência, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio de Janeiro, complementa estas ações.

Serviços públicos

Um diferencial do Porto Maravilha em relação aos outros projetos urbanos que utilizam o instrumento Operação Urbana é a especificidade de prestar serviços dentro do perímetro de intervenção. A polêmica gira em torno da qualidade, que por muitas vezes pode ser considerada diferente dos serviços públicos prestados em outras áreas da cidade. O projeto previu a execução de

serviços de manutenção e conservação de vias e espaços públicos, iluminação e calçadas, coleta seletiva de lixo, manutenção da rede de drenagem, gestor específico para o sistema viário e de trânsito e um serviço exclusivo de atendimento ao cidadão.

Projetos complementares: Renova centro

Recentemente, como forma de expandir o processo de renovação da Área Central, a Prefeitura do Rio de Janeiro promulgou o projeto Renova Centro. Este foi desenvolvido com o objetivo de revitalizar e renovar a região central da cidade, garantindo seu desenvolvimento sustentável a longo prazo, em uma área próxima ao perímetro do Porto Maravilha e coincidente com o percurso do VLT implantado pela Operação. Alguns dos principais princípios do projeto incluem:



- * **Sustentabilidade:** O projeto busca promover a sustentabilidade econômica, social e ambiental da região, visando garantir seu desenvolvimento a longo prazo.
- * **Valorização da herança cultural:** O projeto busca preservar e valorizar a riqueza cultural e histórica da região central do Rio de Janeiro, incluindo seus edifícios históricos e sua arquitetura.
- * **Melhoria da infraestrutura:** O projeto prevê a modernização da infraestrutura da região, incluindo a melhoria das vias de tráfego, a ampliação da rede de

transporte público e a instalação de novos equipamentos públicos.

- * **Inclusão social:** O projeto busca promover a inclusão social e a igualdade de oportunidades para todos os habitantes da região central do Rio de Janeiro, incluindo a população de baixa renda.
- * **Desenvolvimento econômico:** O projeto visa estimular o desenvolvimento econômico da região central do Rio de Janeiro, por meio da atração de novos investimentos e na criação de novos empregos.

Custos e financiamento

Os recursos para o financiamento do projeto da Operação Urbana advêm da venda de potencial adicional de construção de imóveis na região portuária, área que atrai a atenção de investidores do setor imobiliário para projetos comerciais e residenciais. Interessados em explorar esse potencial compram Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepacs), títulos usados para custear operações urbanas que recuperam áreas degradadas. Todo o valor arrecadado com a venda dos CEPACs é obrigatoriamente investido na requalificação da região, inclusive áreas de preservação em que os imóveis não podem ter aumento de potencial. Além disso, pelo menos 3% da venda dos CEPACs é obrigatoriamente investida na valorização do patrimônio material e imaterial da área.

Com modelagem econômica baseada no desenvolvimento imobiliário, a operação urbana sofreu efeitos da crise nacional do mercado que ocorreu no fim da década de 2010. A expectativa de venda dos CEPACs não atingiu a meta traçada no período de concepção da operação urbana, quando a economia nacional registrava números otimistas pré-crise. Este movimento teve impacto sobre o equilíbrio econômico e financeiro do Porto Maravilha

comprometendo a regularidade dos repasses do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), que declarou iliquidez desde 2016 - falta de dinheiro em caixa. Em nome da Prefeitura do Rio, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP) avança na negociação de soluções para o impacto da iliquidez com os agentes envolvidos.

O Fundo já investiu na Região Portuária do Rio de Janeiro R\$ 5 bilhões dos R\$ 10 bilhões previstos para os 15 anos de contrato. Desde 2018, serviços municipais estão sob responsabilidade da CDURP, com o apoio de secretarias e empresas municipais, e não mais com as concessionárias, que declinaram do contrato original.

Instrumentos-chave

São dois os instrumentos chave para implantação do projeto Porto Maravilha:

- * Instrumento urbanístico da Operação Urbana Consorciada, presente no Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001, para a recuperação de áreas degradadas). Trata-se de uma lei urbanística, com perímetro específico, onde se propõem transformações urbanísticas e ambientais a partir de intervenções e melhorias na infraestrutura, parâmetros de uso e ocupação do solo e incentivos urbanísticos. O projeto é financiado por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs.
- * Concessão administrativa de serviços, precedida de obras públicas, por meio de Parcerias Público Privadas regulamentadas pela Lei Federal 11.079/2004. Estas concessões estão dívidas (i) em prestação de serviços precedidos de obras e (ii) na implantação e operação do VLT, e foram celebradas por meio de licitação, tendo como poder concedente a CDURP.



IAT – Índice de Aproveitamento do Terreno

IAT > 1 – Precisa comprar Cepacs

DISTRITOTEC

Programa parcial de desenvolvimento urbano

Monterrey, México

Ano	2015
Escala	Média
Tamanho	68 ha
Tipo	Programa Parcial de Desenvolvimento Urbano



© PRIZEFORCITIES

Breve descrição

O projeto engloba um processo de renovação urbana dos bairros no entorno do campus da Universidade Tecnológica de Monterrey (México), conhecida como TEC. Liderado pela própria universidade, em parceria com o governo e as comunidades locais, o objetivo do projeto foi testar novos métodos de design urbano mais compactos, além de apoiar mudanças políticas e financeiras nas comunidades.

Como resultado, o projeto estabeleceu novos parâmetros de densidade populacional para repovoamento da região e formas de participação social. Também ofereceu novos instrumentos financeiros para investimentos em nível distrital (bairros) na criação de espaços públicos, redesenho do sistema viário e de mobilidade e qualificação das atividades empresariais, alinhados a esforços, nacionais e internacionais para a implantação de bairros compactos

Destaques

O Distrito Tec é um projeto desenvolvido a partir da iniciativa da universidade associada as comunidades do entorno do campus, com

posterior participação do governo local. Com mais de 16.900 beneficiários diretos, a proposta de renovação aumentou em 23% o número de empresas e empregos na região, 17 mil metros quadrados de novos espaços públicos, 3 quilômetros de ruas renovadas e a criação de 14 novos comitês de bairro, que potencializaram as formas de governança compartilhada.

Contexto

A partir da década de 1980 até o início dos anos 2000, Monterrey – a terceira maior cidade do México – passou por uma rápida expansão urbana, tendo como modelo a expansão centrada em modos individuais de deslocamento com grande extensão da malha viária. Modelo que foi replicado, no mesmo período, em grande parte das cidades latino-americanas. À medida que a população da cidade dobrou, sua densidade diminuiu em 75%. Fato este que se deve a rápida expansão para áreas periurbanas da cidade, que causou um aumento expressivo de novos moradores dependentes de transporte individual. Como consequência, a poluição do ar atingiu níveis perigosos devido ao aumento de emissões de material particulado.

Ao mesmo tempo, por se tratar de uma expansão periférica, muitas vezes desregulamentada, a base tributária da cidade declinou, dificultando o financiamento para a implantação de infraestrutura adequada e manutenção dos padrões de habitabilidade. Soma-se a esta expansão desregulada a presença da violência na guerra contra as drogas, que aumentou a sensação de insegurança cotidiana e comprometeu a coesão do tecido social da cidade.

O crescimento desta violência urbana afetou diretamente a comunidade acadêmica habitante do entorno do campus da Universidade Tecnológica de Monterrey (TEC), que cogitou transferir suas atividades para outro local da cidade. Entretanto a decisão foi de permanecer em seu sítio histórico e com isso iniciar esforços junto a moradores, governo e líderes empresariais locais para desenvolver uma solução que transformasse o contexto urbano dos bairros vizinhos.

Com a iniciativa de regeneração do DistritoTec, como foi chamado, lançada em 2014, a Universidade forneceu um financiamento inicial de US\$ 200 milhões ao Projeto. A proposta foi de criar oportunidades de engajamento comunitário desde o seu início, incentivando a formação de comitês de bairro que teriam representação no maior



Conselho de Bairro do DistritoTec. A partir da criação destes comitês foram elencadas as prioridades de intervenção e com o apoio posterior do governo local, foi possível iniciar as transformações urbanas necessárias.

Em 2015, a Câmara Municipal de Monterrey aprovou um Programa de Desenvolvimento Urbano Parcial para DistritoTec, uma zona especial de desenvolvimento sob a lei mexicana,

que estabeleceu diretrizes, estratégias e projetos para criar desenvolvimento de uso misto e aumentar a densidade no distrito. Isso abriu caminho para o início das mudanças físicas, a partir dos limites do campus do TEC, onde a equipe de projeto promoveu o redesenho do espaço urbano para remover cercas e muros e criar espaços públicos.

Desenho urbano

No que tange a transformação urbana, o projeto teve foco no aumento e qualificação dos espaços públicos e o incremento as formas de mobilidade ativa, com a renovação de mais de 3 quilômetros de ruas aumentando as áreas destinadas a pedestres e ciclistas, a segurança viária e o incentivo a atividades comerciais. A transformação da rotatória de Garza Sada, com alto índice de acidentes de trânsito, pode ser destacado como importante exemplo desta iniciativa.

Essas mudanças na paisagem urbana foram complementadas por eventos culturais. Por meio dos comitês de bairro que lançaram noites de cinema, shows, mercados locais, mostras de arte, dentre outras atividades. O registro de abertura de novas empresas no distrito também disparou, impulsionado por uma queda nas estatísticas de crime violento e um aumento no número de pedestres nas ruas.

Integração multinível

O projeto se iniciou pela universidade, que montou uma equipe preliminar para analisar e aprender com outros casos de transformação urbana, incluindo aqueles liderados por universidades e realizados em contextos violentos. Em 2013, foi estabelecida uma equipe dedicada em tempo integral para o projeto, que ajudou a projetar o novo plano diretor para a evolução do campus e a conceituar os 24 bairros vizinhos como parte de um distrito coeso.

A partir da iniciativa da universidade, foram formados conselhos com a participação da comunidade para viabilizar o debate das medidas necessárias para a transformação do território. Ciente de que o distrito necessitaria do apoio municipal para realizar as mudanças desejadas, o Conselho solicitou o reconhecimento formal do DistritoTec como área de reurbanização estratégica.

Em 2018, o Conselho de Bairro do DistritoTec recebeu o reconhecimento formal da prefeitura de Monterrey, através da Lei Municipal de Participação Popular, abrindo caminho para que outros bairros sigam modelos semelhantes de gestão participativa. Em 2019, o governo municipal aprovou o fundo público

DistritoTec, um instrumento financeiro que permite que uma parte da receita pública seja captada e reinvestida em prioridades de infraestrutura e espaço público, melhorando ainda mais a sustentabilidade financeira do projeto.

O projeto incentivou o desenvolvimento de outros distritos múltiplos em Monterrey. Além disso, as lições aprendidas no DistritoTec influenciaram o desenvolvimento de um guia de projeto nacional sobre ruas completas e espaços públicos no México, que está sendo replicado a outras cidades a nível de política pública nacional.

O DistritoTec também demonstrou o sucesso de iniciativas lideradas por universidades. Uma nova fase está em andamento para ajudar a área a se tornar um Distrito de Inovação. Isso também inspirou a Cidade do México a iniciar um projeto semelhante, o Tlalpan Innovation District.

Processo de implementação

O DistritoTec vem sendo implantado por meio do Programa Parcial de Desenvolvimento Urbano DistritoTec, que trata da integração setorial de uma matriz de programas e projetos na forma de plano parcial. Este instrumento de planejamento urbano estabelece normas e abordagens em termos de desenvolvimento urbano para melhorar a qualidade de vida em polígonos específicos da cidade.

Na legislação mexicana, o município possui seu próprio programa de desenvolvimento urbano que, por sua vez, pode ser dividido em programas parciais que abrangem áreas estratégicas. Esses polígonos são áreas onde a implementação de programas de desenvolvimento envolve, além do poder municipal, organizações acadêmicas, de bairro, não-governamentais, entre outras, a fim de alcançar uma visão consensual para o desenvolvimento do território.

Integração setorial

A integração setorial, a partir do Programa Parcial de Desenvolvimento urbano está dividida em:

Programa de desenvolvimento urbano

- * Ações de promoção da regeneração urbana e de ruas completas, a partir do órgão promotor da regeneração urbana (OPRU) cujo objetivo é a regeneração integral dos polígonos de atuação definidos pelo Plano;

Programa de melhoramento da infraestrutura

- * Proposta de melhoramento da infraestrutura básica e das águas pluviais do Distrito Tec, a partir da melhoria da infraestrutura básica e consequente integração ao tecido urbano estruturado;
- * Proposta de melhoramento da infraestrutura elétrica e de enterramento do cabeamento, com o objetivo de melhorar a paisagem urbana dos espaços de pedestre;

Programa de fomento a mobilidade sustentável no Distrito Tec

- * Programa de regeneração de corredores urbanos sob o modelo de “ruas completas”, onde se atenta para garantir o trânsito seguro e confortável de todos os cidadãos, incluindo pedestres, ciclistas, condutores e usuários de transporte coletivo;
- * Programa de regulação de estacionamento na via pública com sistemas e políticas públicas para a administração eficiente, além da correta tarifação do estacionamento na via;
- * Programa de infraestrutura do ciclista, para promoção do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo em toda a área de intervenção, reduzindo a dependência do automóvel
- * Ações de modernização do sistema de transporte público coletivo incluindo a reorganização e o redesenho das rotas de ônibus;
- * Reconfiguração de corredores viários no perímetro de intervenção, estabelecendo alinhamento de infraestrutura adequada que garanta a segurança dos usuários e o incentivo a mobilidade sustentável;

Programa de manejo integral do espaço público

- * Proposta de substituição da arborização do Distrito, renovando as espécies deterioradas ou envelhecidas e substituindo por espécies nativas da região;
- * Regeneração de parques e melhor aproveitamento do espaço público do Distrito, por meio da promoção de novos parques lineares;
- * Manejo e recuperação de pontes e viadutos, aproveitando melhor os espaços disponíveis;
- * Implantação de mobiliário urbano, privilegiando bancos e assentos nas áreas verdes e espaços para pedestres;
- * Programa de manutenção dos espaços públicos, articulando os diversos responsáveis do poder público municipal em uma gestão integrada;
- * Programa de manejo de resíduos sólidos que são produzidos no distrito, incluindo coleta seletiva e controle de pragas;
- * Regulação da sinalização ambiental da paisagem urbana, através de normativa específica sobre o espaço público.

Programa de vigilância comunitária e controle do uso do solo urbano

- * Programa de vizinhos vigilantes, com o objetivo de apoiar a comunidade na observação cidadã para maior controle da segurança e do uso e ocupação do solo urbano.

Programa de vinculação econômica

- * Programa de vinculação econômica para impulsionar as estratégias de desenvolvimento econômico, inovação e inclusão social como ações marcantes do Distrito Tec

Custos e financiamento

O projeto inicialmente teve o suporte da Universidade Tecnológica de Monterrey, que direcionou cerca de US\$ 200 milhões para o processo de planejamento, projeto e melhorias iniciais. A partir do desenvolvimento do Conselho e a profunda colaboração do projeto com empresas privadas, foram atraídos mais de US\$ 500 milhões para atualizações de infraestrutura e programação no distrito.

Em contrapartida a municipalidade local forneceu o restante dos recursos para implementação do programa de ruas completas, renovação da paisagem urbana e principalmente as obras referentes a implantação de infraestrutura para a mobilidade ativa e o transporte público.

Elementos-chave

Por meio do Programa Parcial de Desenvolvimento Urbano DistritoTec, o projeto vem sendo desenvolvido. Esta regulação encontra-se fundamentada no disposto no Parágrafo 3º do artigo 27 da Constituição Política dos Estados Unidos Mexicanos. Trata-se, portanto, de uma determinação constitucional que permite o arcabouço jurídico do instrumento de planejamento e projeto. Em complementação existem leis estaduais que permitem a implantação do Plano Parcial, tal qual a Lei de Desenvolvimento Urbano do Estado, que em seu artigo 136 justifica a promoção de questões técnicas e sociais para a montagem e implantação do Projeto.



© VANESSA VIELMA

Fortaleza – Cidade da gente

Fortaleza, Brasil

Ano	2018
Escala	Pequena
Tamanho	Variados
Tipo	Intervenção Pública



© CIDADE DE FORTALEZA

Breve descrição

O “Cidade da Gente”, no município de Fortaleza, capital do estado do Ceará – Brasil, trata-se de um projeto de intervenção urbanística composto por um conjunto de ações temporárias realizadas durante a Semana da Mobilidade Urbana em Fortaleza no ano de 2017 na área central do bairro Cidade 2000 e no ano de 2018 no entorno do Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura.

O projeto faz parte da política centrada na segurança viária implantada pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos do município de Fortaleza. O projeto também contou com o apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global que tem como objetivo a redução de mortes no trânsito.

As ações temporárias integram uma série de objetivos, dentre eles, a redução dos limites de velocidades, a ampliação de espaços de lazer e aprendizado, a apropriação de espaços públicos disponíveis por pedestres, a oportunidade de lazer e, claro, a segurança viária. As duas experiências realizadas nos anos de 2017 e 2018 foram feitas de forma efêmera e baixo custo, através de pinturas coloridas no asfalto, da implantação de mobiliário urbano



© THIAGO GASPARI

que estimula a permanência das pessoas e iluminação especial.

Vale mencionar que na concepção desta experiência, a Prefeitura de Fortaleza apoiou o Global Street Design Guide da NACTO-GDCI (Global Designing Cities Initiative).

Destaques

O projeto foi exitoso em implementar medidas e políticas de proteção e segurança de pedestres e ciclistas através da mobilidade ativa centrada no transporte não motorizado.

Por se tratar de um projeto de urbanismo tático de simples implantação, a iniciativa apresenta importantes resultados ao proporcionar espaços do encontro e do convívio,

além de atingir o objetivo principal de reduzir as mortes no trânsito e proporcionar impactos reais na qualidade de vida da população local. As ações foram elaboradas a partir de uma perspectiva de ocupação de espaços livres e adoção de medidas e políticas de proteção e segurança de pedestres e ciclistas através da mobilidade ativa.

Contexto

Como qualquer cidade grande no Brasil, Fortaleza enfrenta problemas de insegurança no trânsito devido ao excesso de veículos e falta de planejamento para a mobilidade urbana. O uso excessivo do automóvel contribui para o congestionamento e aumenta os riscos para pedestres e ciclistas. Além disso, a falta de infraestrutura para transporte público eficiente e a mobilidade centrada no automóvel particular influencia diretamente na ocupação da terra. Uma vez que os lotes urbanos precisam ser destinados a estacionamentos de veículos, uso que leva à degradação da paisagem e incentiva a subutilização do potencial de construção desses terrenos. Além de impactar negativamente as possibilidades desses terrenos cumprirem sua função social e dos centros urbanos de serem cidades diversas e democráticas, por exemplo.

Ainda no que tange à ocupação do solo urbano em Fortaleza, há uma escassez de espaços públicos de lazer adequados para o convívio urbano. Em muitas áreas urbanas, os espaços públicos são subutilizados, inseguros ou degradados, o que limita a capacidade da população de se conectar e se envolver com sua comunidade.

Neste sentido, a Prefeitura de Fortaleza aproveitou a Semana da Mobilidade Urbana, iniciativa centrada no objetivo de instruir a população sobre a importância da mobilidade urbana sustentável, como estratégia de promoção de soluções integradas para melhorar a

urbanidade das ruas, bairros e da cidade como um todo.

A iniciativa acontece no âmbito do Programa Fortaleza Cidade Sustentável, que tem como objetivo tornar a cidade mais humana e inclusiva, priorizando o bem-estar da população e promovendo a mobilidade urbana sustentável.

Desenho urbano

As ações temporárias realizadas no bairro Cidade 2000 e no entorno do Centro Cultural Dragão do Mar e do Porto Iracema das Artes, buscaram diminuir os limites de velocidades



© THIAGO GASPARI

e permitir novos usos aos espaços públicos disponíveis e promover a segurança viária.

No que se refere às intervenções no **bairro Cidade 2000**, em 2017, uma área destinada à estacionamento com mais de 1.200m² foi requalificado para criação de um novo espaço de lazer, sociabilidade e trânsito de pedestres, a partir da instalação de uma nova praça.

No que se refere ao trânsito de veículos, este passou a acontecer em uma faixa estreita nos limites da praça, permitindo o embarque e desembarque e acesso ao comércio local. Enquanto isso, o trânsito de pedestres foi priorizado a partir da implantação de três novas faixas para cruzamento e travessia a pé.

Desde sua inauguração, o número de crianças que brincam no local mais do que duplicou. Os ciclistas apreciam uma rota mais segura para pedalar, enquanto pessoas de todas as idades desfrutam dos assentos disponíveis no novo espaço público, que se tornou um ponto de encontro do bairro. O comércio local experimentou um aumento de clientes, incluindo aqueles que antes evitavam a área.

Na sequência da intervenção realizada na Cidade 2000, em 2018 aconteceram as intervenções na **Praia de Iracema**, mais

especificamente na rua Almirante Jaceguai, no trecho entre as avenidas Monsenhor Tabosa e Almirante Barroso, ao lado do Porto Iracema das Artes. De acordo a Prefeitura Municipal de Fortaleza, por meio do uso de tinta de fácil remoção, cones, jarros de plantas, bancos e outros mobiliários de baixo custo, cerca de 300m² da rua Almirante Jaceguai ganharam uma nova cara, mais acessível a pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais.

Integração multinível

A cidade de Fortaleza vem se tornando um exemplo no contexto latino-americano na adoção de diretrizes relacionadas à mobilidade sustentável. Com a criação do Programa Fortaleza Cidade Sustentável, que visa a implementação de soluções integradas para melhorar a qualidade de vida da população e tornar a cidade mais sustentável, a cidade foi reconhecida e honrada com o prêmio Sustainable Transportation Award de 2019 concedida anualmente pela ITDP (Institute for Transportation and Development Policy).

No âmbito do programa, foi organizada a Semana da Mobilidade de Fortaleza, evento anual de responsabilidade do Departamento

Nacional de Trânsito (Denatran) e seguido por diversos órgãos de trânsito em todo o Brasil. As ações da Semana de Mobilidade de Fortaleza são desenvolvidas pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), por meio do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT), da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) e Secretaria Municipal de Saúde (SMS) e teve como objetivo chamar atenção da sociedade para a importância da redução no número de mortos e feridos no trânsito.

As ações e a programação da Prefeitura também tiveram o apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, uma plataforma de apoio para cidades de todo o mundo que desejam melhorar a segurança viária em suas comunidades. Além disso, todas as ações foram realizadas com apoio da Iniciativa Global para o Desenho de Cidades, da National Association of City Transportation Officials (NACTO).

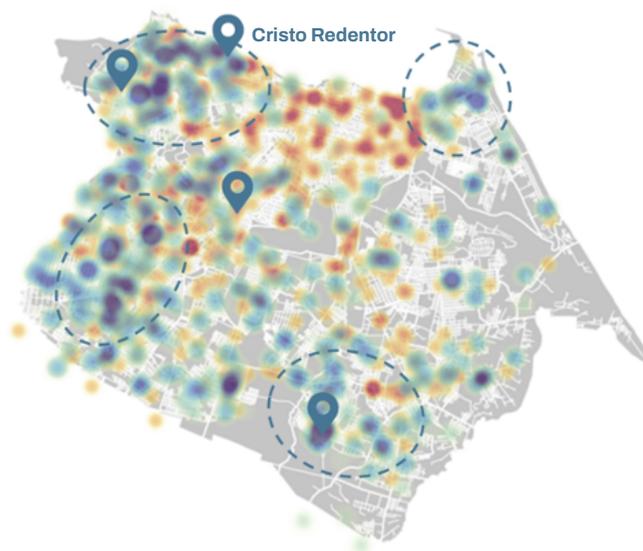
A população também assumiu papel fundamental de experiência e avaliação das intervenções realizadas. As opiniões dos participantes ao longo das experiências realizadas nos anos de 2017 e 2018 foram colhidas

Áreas selecionadas para o Programa Caminhos da Escola

*Elaboração: Prefeitura de Fortaleza, 2019

Legenda

- Histórico de acidentes - mapa de calor
- Escolas públicas, ponderadas pelo número de alunos matriculados
- Áreas destacadas: Regiões que concentram as áreas mais críticas
- 📍 Intervenções planejadas para 2020



A ideia foi exemplificar de forma barata e eficiente, que é possível priorizar as pessoas e garantir mais segurança viária a pedestres, pessoas com mobilidade reduzida e ciclistas – especialmente em regiões com uma vida cultural tão intensa como o entorno do Dragão do Mar.

Processo de implementação

através de um formulário disponibilizado em um totem eletrônico desenvolvido em parceria com a Universidade de Fortaleza (UNIFOR). No caso da Praia de Iracema, por exemplo, dentre as 246 avaliações obtidas, 230 foram classificadas como “muito boa” ou “boa”. Do total, 97% falaram que o pedestre deveria ser priorizado na cidade.

As duas intervenções, realizadas nos anos de 2017 e 2018, foram consideradas como “testes” de 15 dias de duração e ofereceram intervenções artísticas, oficinas, doação de mudas de plantas regionais, exames, orientações de saúde, bem como outros serviços públicos, como solicitação do Bilhete Único e o cartão de gratuidade para portadores de necessidades especiais, por exemplo. A ideia foi seguir o exemplo de outras cidades, como Bogotá na Colômbia, Mumbai na Índia e São Paulo no Brasil.

As intervenções foram tão bem-sucedidas nestes dois anos que a partir das devolutivas recebidas da população local, o projeto contou com desdobramentos importantes, como a migração para outros espaços através do “Concurso de Ideias Cidade da Gente” realizado em 2019. Foi definido no termo de referência que os projetos precisavam atender aos critérios de sustentabilidade, acessibilidade, segurança viária, conveniência, design e aplicabilidade.



Integração setorial

O projeto “Cidade da Gente” contemplou a reconquista de mais de 5 quilômetros quadrados de áreas para pedestres e ciclistas, o que impactou diretamente na circulação e no convívio entre as pessoas nesses espaços. Entre as medidas adotadas, destacam-se a criação de novas cicloviarias, a ampliação de áreas de convívio urbano e de lazer, a construção de novos terminais de transporte coletivo

e a readequação de ruas para torná-las mais acessíveis para pedestres e ciclistas. Além disso, o projeto também promoveu ações de conscientização e educação de segurança viária, visando a mudança de comportamentos e a valorização da vida humana.

O projeto “Cidade da Gente” em Fortaleza também se preocupou em preservar e valorizar o patrimônio histórico da cidade, em especial ao promover projetos de revitalização de áreas

degradadas no entorno de importantes equipamentos culturais, como o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, valorizando a memória e a cultura local e na preservação da identidade cultural da cidade. Ademais, ao centrar suas ações na priorização da mobilidade sustentável, o projeto impactou diretamente na redução de emissão de poluentes.

O projeto também impactou indiretamente no comércio local, uma vez que contribuiu para atrair novos frequentadores e compradores. Ainda no que tange à melhoria do comércio na cidade, a criação de novos espaços de convivência e lazer aumentaram o fluxo de pessoas e a segurança em “estar na rua”, além do fortalecimento do turismo.

Custos e financiamento

As intervenções de baixo custo promovidas na área central de Fortaleza foram financiadas pela Prefeitura Municipal de Fortaleza. Também vale ressaltar, que o Programa Fortaleza Cidade Sustentável como um todo foi implantado por meio da aprovação de um empréstimo inédito no valor de cerca de US\$ 150 milhões junto ao Banco Mundial (BIRD). Para o Banco Mundial, a iniciativa é um exemplo de projeto de uma nova geração preocupada

em integrar o ambiente natural ao ambiente construído por meio de ações da sociedade.

Elementos-chave

- * Intervenção simples e de baixo custo
- * Programa Fortaleza Cidade Sustentável
- * Promoção da Semana da Mobilidade Urbana pela prefeitura municipal
- * Apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global
- * Papel fundamental da população na avaliação das intervenções realizadas
- * Continuidade do projeto através de novos mecanismos, como a criação do Concurso de Ideias Cidade da Gente



© URBAN 95



© URBAN 95



© GLOBAL DESIGN CITIES

Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – Prosamim

Manaus, Brasil

Ano	2003 – atual
Escala	Média
Tamanho	80 ha
Tipo	Urbanização



Breve descrição

O Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus - PROSAMIM é uma iniciativa lançada em 2003, com o objetivo de promover o desenvolvimento social e econômico de forma sustentável em Manaus, no Estado do Amazonas por meio da recuperação do espaço urbano e dos recursos naturais (bacia ou igarapé). O Programa era composto por componentes principais: obras de melhoria ambiental, urbanística e habitacional, e atividades de desenvolvimento comunitário e fortalecimento institucional. Isso é feito por meio de intervenções urbanísticas e habitacionais e obras na infraestrutura viária, nos sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

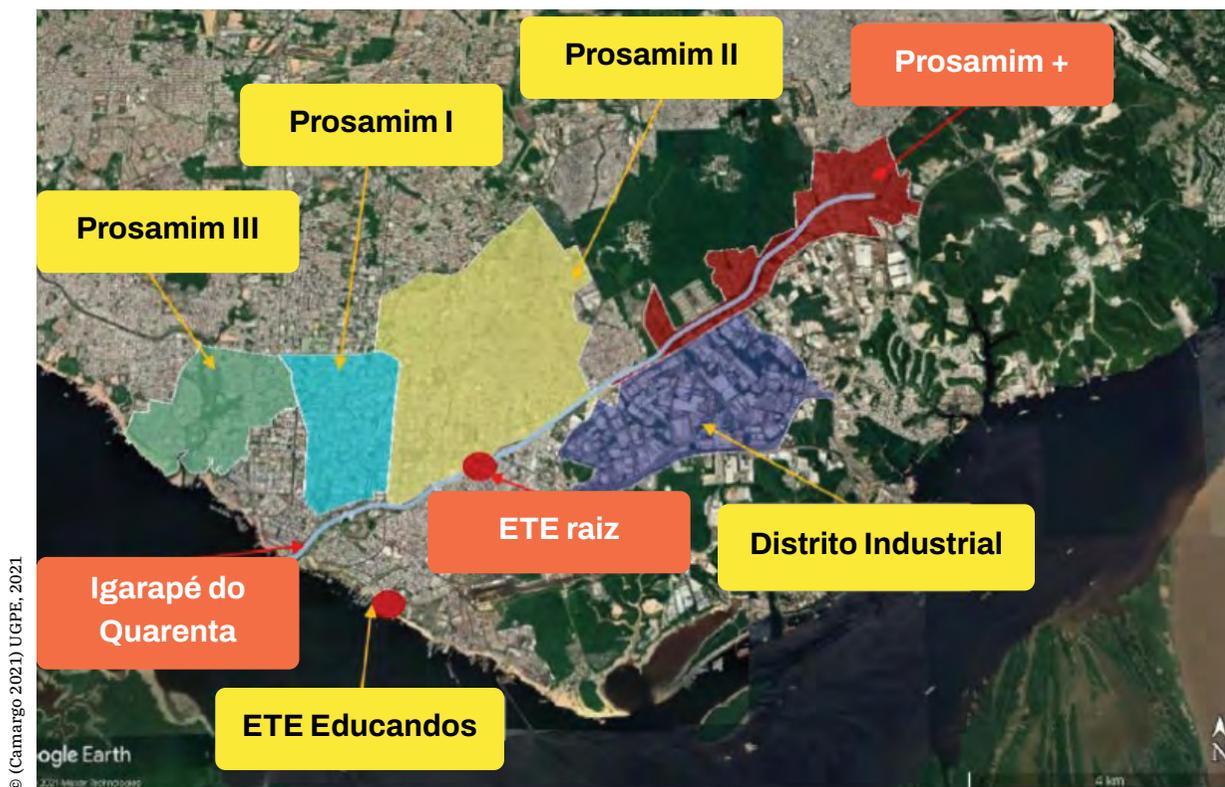
Associado a isso, o Prosamim também promoveu a ampliação de serviços públicos, em especial a ampliação na coleta de resíduos sólidos e a implantação de equipamentos públicos. O programa buscou uma forte estrutura de gestão social para lidar com o desafio de realocar famílias que viviam em áreas de risco, buscando a integração das pessoas afetadas.

Desde sua criação o programa foi sendo ampliado de forma gradual. A fase 1 do Prosamim teve início em 2006, com as primeiras intervenções na Bacia dos Educandos (Zona Sul de Manaus) e expandiu suas ações para outras sub-bacias em 2009. A fase 2 do PROSAMIM teve como foco a continuação das obras nas Bacias dos Educandos, Quarenta e São Raimundo. A fase 3, começou em 2012 com o objetivo de estender as ações sociais e ambientais que foram desenvolvidas, por sua vez na Bacia do Igarapé do São Raimundo com prioridade para a população que reside em áreas abaixo da cota de 30 metros.

O Prosamim foi encerrado em 2021 com mais de 600 mil beneficiados, de acordo com a Governo de Estado do Amazonas. A partir dessa experiência e das lições aprendidas, foi lançado o Programa Social e Ambiental de Manaus e do Interior, o Prosamin+, com o objetivo de dar continuidade as requalificações para a Zona Leste de Manaus e para o interior do estado.



Figura 1: Áreas de Intervenção do Prosamim



Destaques

O Prosamim se destacou entre as intervenções de urbanização de favelas no país pela sua capacidade de intervenção multisetorial, estratégias de governança e gestão social e ambiental. Nesse sentido, destacam-se:

- * Intervenções setoriais integradas: o programa articulou ações de provisão de infraestrutura habitacional, urbana e de saneamento ambiental com ações sociais relacionadas ao acesso aos serviços públicos, reassentamento das famílias, além da conservação e recuperação ambiental.
- * Continuidade e escalonamento do Programa: a implementação em etapas (Prosamim I, II, III Prosamim +) ampliou a abrangência territorial ao longo do tempo. Este processo permitiu também incorporar aprendizados e introduzir inovações de forma progressiva no seu modelo de intervenção.
- * Governança de implementação do Programa: a execução é centralizada pela Unidade Gestora de Projetos Especiais (UGPE), que responde diretamente ao Secretário de Infraestrutura e ao gabinete do Governador e é composta por equipe multidisciplinar, com

profissionais das áreas de engenharia, ciências sociais, ambiental, jurídica, planejamento e administrativo financeiro. Isso permitiu executar as suas atribuições de monitoramento de gerenciamento técnico das intervenções, gestão financeira dos contratos, monitoramento de metas, controle de legalidade.

- * **Participação Social:** Para suportar a implementação das ações, o Programa estruturou um amplo processo de participação social. O desenvolvimento de ações complexas do ponto de vista dos impactos sociais, de reassentamento de famílias e comércios. Com isso buscou mitigar os seus efeitos contrários.
- * **Monitoramento e gestão de impactos socioambientais:** O programa conta com instrumentos de monitoramento e gestão de impactos socioambientais, desenvolvida tanto pela sua estrutura de gestão interna, como por consultores independentes.

Contexto

Localizada às margens do Rio Negro, a Cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas viveu no período recente um processo de crescimento rápido e desordenado, a partir da década de 1970. Sua população saltou de 300.000 em no início desta década para 1,7 milhão segundo os dados do Censo (IBGE) de 2010. Com isso, passou a concentrar cerca de 50% de toda a população estadual.

O crescimento de Manaus ocorreu por meio de um processo acelerado de crescimento das atividades produtivas, ancoradas na instalação da Zona Franca de Manaus. Isso desenvolveu atividades comerciais e de serviços correlatas, além de atividades relacionadas ao serviço público em geral. Isso tornou Manaus um importante centro regional de atração migratória e oportunidades de emprego e renda.

Nos mesmos marcos do processo de urbanização desigual brasileiro, o crescimento de Manaus, no entanto, não veio acompanhado de um processo de planejamento e gestão de uso do solo e investimentos em infraestrutura. Neste cenário, as populações de baixa renda se viram desprovidas de alternativas habitacionais acessíveis originando favelas e comunidades urbanas. A ocupação marcada pela

ausência de infraestruturas básicas, as áreas ambientalmente frágeis foram pressionadas com pessoas habitando áreas de inundações com construções precárias de palafitas com um risco elevado. Além disso, observam-se altas taxas de enfermidades relacionados às condições sanitárias, promovidas por doenças de veiculações hídricas.

Com isso, as favelas e comunidades urbanas instaladas às margens dos igarapés passaram a demandar um conjunto de intervenções integradas para atender as necessidades de diferentes dimensões da política pública: a provisão de infraestrutura, habitação e o reassentamento de populações em área de risco, a reversão do quadro de degradação ambiental e a proteção dos bens naturais comuns.

Desenho urbano

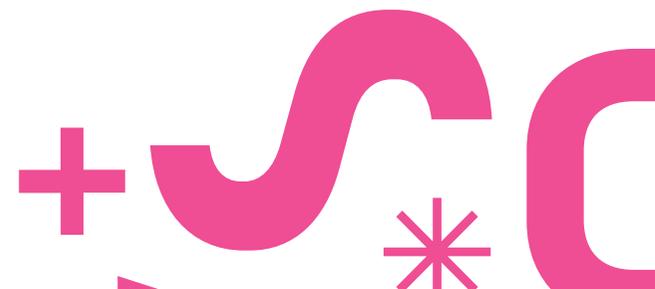
No que tange ao desenho urbano, o projeto teve como principal característica uma concepção abrangente que inclui “projetos urbanos e habitacionais com boa integração à malha da cidade (...) e desenvolvimento de componentes viários, de saneamento e drenagem, com educação socioambiental, geração de empregos e gestão participativa” (Magalhães e Villarosa 2012:9). Em relação à qualidade dos projetos, identificou-se uma “(...) variedade volumétrica e de ritmo das fachadas”, “área vidrada adequada, que gera iluminação; aeração por meio de elementos vazios, e plantas das unidades com boa configuração funcional”, além de espaços públicos de boa qualidade implantada entre os bosques” (Magalhães e Villarosa 2012:35).

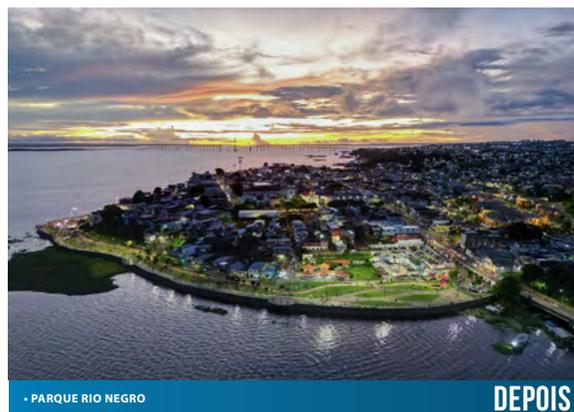
As intervenções foram organizadas nas seguintes frentes:

- * Intervenções Ambientais, Urbanísticas e Habitacionais: (i) Zoneamento do território; (ii) produção de áreas habitacionais, comércio e serviço e áreas de lazer; (iv) recuperação ambiental dos

recursos hídricos e matas ciliares, incluindo a retirada de solo contaminado e proposição de definição de áreas de proteção ambiental para conservação e recuperação de matas ciliares

- * Infraestrutura Viária: (i) a adequação e ampliação do sistema viário; (ii) implantação de novo sistema viário; (iii) ampliação e adequação do traçado
- * Implantação de infraestrutura de Abastecimento de Água, Esgotamento Sanitário, serviços de coleta de Resíduos Sólidos: (i) ampliação da rede de distribuição de água e de ligações domiciliares; (ii) ampliação da rede de coleta e tratamento de esgoto, com implantação de estação de tratamento, redes coletoras e instalações domiciliares; (iii) ampliação de cobertura de serviços de coleta de resíduos sólidos, com readequação do viário para acesso e implementação de vias; (iv) zeladoria da infraestrutura crítica de saneamento ambiental, incluído limpeza, desassoreamento e desobstrução de canais.





Integração multinível

A integração multinível se dá a partir da Unidade Gestora do Programa que contou com apoio político do governador para promover ações com secretarias estaduais e municipais. Os programas destacam-se também pelos instrumentos de gestão e mitigação e sistemas de salvaguardas socioambientais para a conformidade com legislações urbanísticas e ambientais de caráter federal, estadual e municipal.

Participação social

Para a implementação das ações, o Programa estruturou um amplo processo de participação social. As ações contaram com metodologias de participação comunitária, educação ambiental e de prevenção de inundações. Todas elas amparadas pelos mecanismos previstos pelas Áreas de Interesse Social, instituídas pelo ordenamento territorial do município.

Os processos gestão social e participação envolveram:

- * Apoio ao empreendedorismo social, com financiamento de pequenos negócios, incubação de empreendedores e realização de feiras.

- * Capacitação da população local, incluídos cursos relacionados a ocupações do setor de turismo, alfabetização de adultos, informática, cursinhos para ensino médio, entre outros cursos de formação profissional.
- * Ações de educação ambiental e sanitária, incluídas a capacitação de multiplicadores, ações de limpeza, e eventos de disseminação e trocas de experiência.

Além disso, o programa foi estruturado em diferentes instâncias de gestão participativa, como:

- * Comissão consultiva, com 40 membros da sociedade civil da Manaus e do estado do Amazonas.
- * Comitê de representantes da comunidade, formado por integrantes das áreas de intervenção e entrono, bastante operantes, desempenhando um papel de facilitação ao ingresso no Programa, e comunicação com as comunidades. (Magalhães e Villarosa 2012).

A gestão descentralizada permitiu encaminhar demandas e, principalmente, gerir conflitos relacionados aos reassentamentos e,

ainda, contribuir para o desenvolvimento de soluções técnicas e arquitetônicas aderentes à realidade local.

Ao mesmo tempo, “no reassentamento involuntário é onde o trabalho social assume máxima centralidade e enfrenta os temas mais sensíveis em termos sociais” (Magalhães e Villarosa 2012). Parte das famílias pôde ser reassentadas com boa inserção na malha urbana, permitindo aos residentes se manter próximos aos seus locais anteriores de trabalho e se beneficiarem dos equipamentos implementados.

De acordo com Magalhães e Villarosa (2012), considera-se que “os resultados do processo foram excelentes, devido ao volume de famílias reassentadas em um curto intervalo de tempo, à qualidade das novas habitações construídas e à baixa proporção de reclamações e conflitos”. Apesar disso, estudos identificam impactos negativos do programa, relacionados à ruptura do tecido social em função da realocação de moradores, queda de renda, problemas de adequação familiar a nova estrutura de custos, além de sofrimento familiar e psicológico. De forma mais estruturada, foi identificado a perda de população nos bairros envolvidos pela intervenção.

Processo de implementação

O processo de implementação do programa se deu de forma faseada e progressiva. A implementação em etapas (Prosamim I, II, III Prosamim +) ampliou a abrangência territorial ao longo do tempo. Em um primeiro momento o programa trabalhou nas bacias Bacia Educandos-Quarenta (PROSAMIM I e II) e em seguida expandiu-se para São Raimundo (PROSAMIM III) e, finalmente, novas áreas de Manaus e Estado do Amazonas (Prosamim+). Este processo permitiu também incorporar aprendizados e introduzir inovações de forma progressiva no seu modelo de intervenção.

Integração setorial

A implementação do Programa demandou a coordenação de uma ampla gama de setores de políticas setoriais, incluídas as atividades fim e meio. Assim, as ações resultaram no acionamento das organizações públicas relacionadas a implementação de infraestrutura urbana, planejamento e ordenamento territorial, políticas ambientais, desapropriação e instrumentos jurídicos, entre outros.

O programa definiu uma estrutura de implementação baseada na Unidade Gestora de

Projetos Especiais (UGPE), com criação e funcionamento internos definidos por lei estadual, vinculada atualmente à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus (Seinfra). A unidade responde diretamente ao Secretário de Infraestrutura e ao gabinete do Governador e é composta por equipe multidisciplinar.

Isso permitiu executar as suas atribuições de monitoramento técnico das intervenções, gestão financeira dos contratos, monitoramento de metas, controle de legalidade, entre outros. A unidade é ainda responsável pelo monitoramento e gestão das salvaguardas ambientais e sociais por meio de ações e análise de projetos, licenciamento socioambiental,



monitoramento de progresso das metas, fiscalização e supervisão técnica das ações. A partir de 2012, a Unidade Gestora passou a estruturar um Sistema de Gestão Socioambiental, ferramenta que criou controle procedimental e produção de relatórios gerenciais de inspeção e não-conformidade.

De fato, esse modelo de gestão e Governança fez o Programa se destacar pela sua “capacidade de estruturação interna entre órgãos e níveis de

governo (...) com amplo envolvimento de órgãos estaduais e municipais” (Magalhães e Villarosa 2012). Esse arranjo facilitou o processo de tramitação das demandas setoriais: a unidade gestora do projeto negociou diretamente com as áreas sociais e ambientais e contou como uma gestão social focada em atividades estruturais críticas, como geração de emprego e renda, além da resolução de demandas pontuais como alocação de crianças e jovens em escolas públicas.

Custos e financiamento

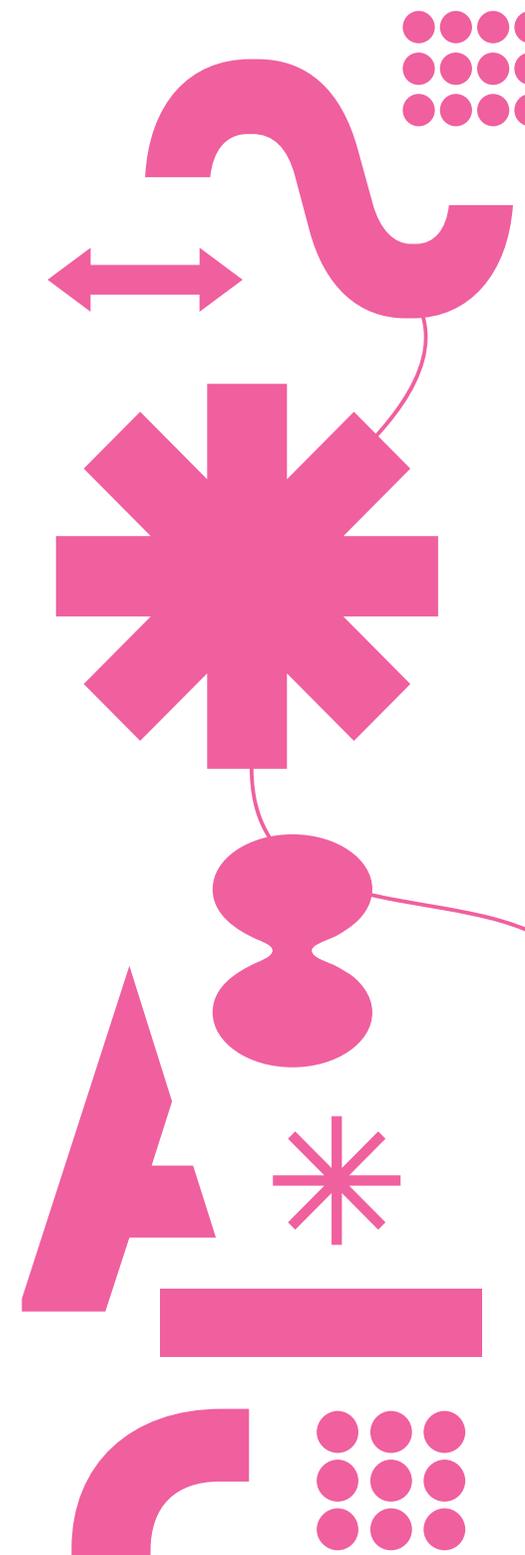
O projeto contou com recursos de investimentos financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com contrapartidas de municípios e governo do Estado. O Prosamim I investiu US\$ 321 milhões; No Prosamim II, foram US\$ 280 milhões, já no Prosamim III os montantes totais ficaram em US\$ 370 milhões. Importante destacar que pelo formato de operação de crédito internacional, o modelo de financiamento trouxe diversas implicações para o desenho de implementação do programa, incluído o modelo de execução por meio de uma unidade de gestão.



Instrumentos-chave

O Prosamim teve como instrumento o desenvolvimento de **projetos urbanos integrados** que incluíram o detalhamento das intervenções nas diferentes áreas. Além disso, foi marcado por:

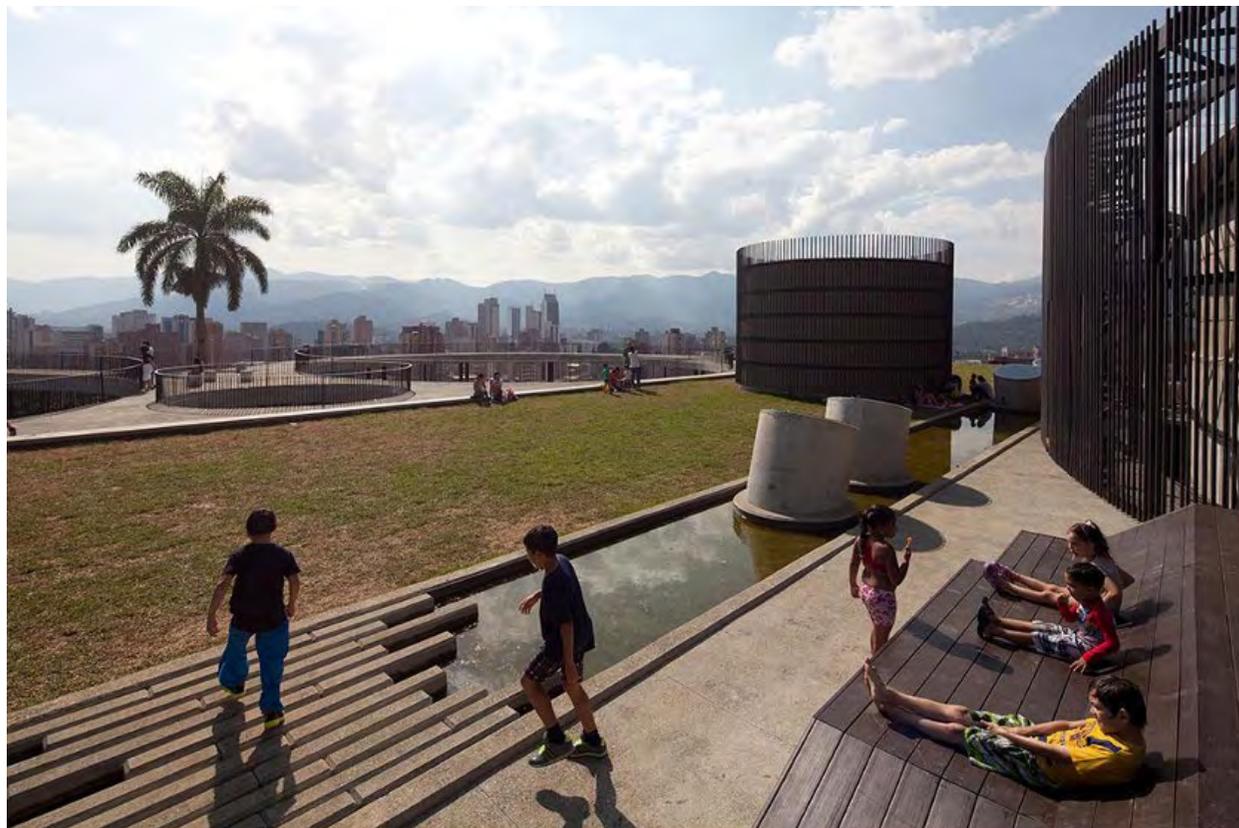
- * Planos Locais: O Prosamim promoveu e financiou Planos Locais de Resíduos Sólidos, Plano de Habitação Social e de Controle de contaminação industrial. Com isso, além de estruturar a implementação do Programa, contribuiu ativamente para a elaboração de instrumentos do Estatuto da Cidade.
- * Plano de fortalecimento institucional: O programa elaborou e implementou um plano de fortalecimento institucional, feito em diálogo com instituições de pesquisa aplicada, que promoveu diversas atividades, como a preparação de planos e estudos. A formação contínua de técnicos e disseminação de conhecimentos foi fundamental para preparar as adaptações de projeto e desenho urbano.



Urbanização integrada em Medellín

Medellín, Colômbia

Ano	2004 – 2007 (etapa de intervenção)
Escala	Setor, bairro
Tamanho	Grande, 158ha
Beneficiados	170 mil habitantes
Tipo	Projeto Urbano Integral



© SUPERWIEN



© EDU

Breve descrição

A cidade de Medellín passou por grandes transformações nas últimas duas décadas (mais especificamente a partir de 2004), fruto de políticas públicas que foram implementadas sem interrupções e consolidadas em sucessivos governos. Uma das principais ações foi a urbanização integrada de favelas e comunidades urbanas, coordenada pela Empresa de Desenvolvimento Urbano de Medellín (EDU) e implementada a partir de Projetos Urbanos Integrados (PUI).

Esses projetos foram implementados em diferentes territórios da cidade, sendo o principal deles o PUI Zona Nororiental, que engloba 3 setores: Andalucía, Popular e Santo Domingo. Trata-se de uma porção da encosta do imenso Valle do Aburrá, formada por 7 bairros, com presença de cursos d'água em desfiladeiros (como o córrego Juan Bobo) e acentuada declividade.

Destaques

O Projeto Urbano Integrado (PUI) é o elemento que viabilizou o desenvolvimento urbano integrado na intervenção realizada na zona nordeste da cidade. A metodologia do PUI

previu duas etapas consecutivas (planejamento e formulação) e duas etapas que foram desenvolvidas de forma transversal durante todo o processo: gestão e sustentabilidade.

Uma das principais características da intervenção é a implantação de uma linha do transporte público por teleférico (Metrocable), com 3 estações (além da estação principal que faz integração com a linha de metrô), uma em cada setor, articulando um conjunto de intervenções voltadas à melhoria de espaços públicos, implantação de saneamento básico, qualificação de moradias, implantação de edifícios públicos icônicos (Biblioteca Espanha), implantação do centro de desenvolvimento empresarial (CEDEZO), implantação de parques, dentre outras melhorias.

Outro destaque do projeto é o processo participativo, o forte engajamento da comunidade, a intensa articulação de todas as secretarias do governo municipal e a ação pós-implantação, com programas públicos que asseguraram sustentabilidade à estratégia de efetivar melhorias sociais e urbanísticas. O êxito do projeto é notório, tendo conferido destaque para a cidade Medellín e projeção internacional (em 2014 o Fórum Urbano Mundial promovido pela ONU-Habitat foi realizado em Medellín, tendo consagrado a experiência do PUI como uma

referência de boa prática de desenvolvimento urbano integrado na esfera internacional).

Contexto

O chamado “urbanismo social” praticado em Medellín, teve como referência algumas experiências desenvolvidas na década de 1990, em especial o Programa Favela-Bairro no Rio de Janeiro, a experiência de Bogotá, a experiência de Barcelona e o Programa Integral de Melhoramento de Bairros Subnormais de Medellín (PRIMED).

Medellín chegou a ser considerada a cidade mais violenta do mundo, devido à elevada taxa de homicídios ao longo da década de 80, causada pelo narcotráfico. Ao longo dos anos 90, inicia-se uma queda na taxa de homicídios, que se acentua nos anos 2000, fruto da transformação ocorrida no país através da aprovação de uma nova Constituição em 1991 e da elaboração de um marco jurídico urbanístico inovador em todas as esferas governamentais. Além do surgimento de lideranças políticas engajadas com a questão urbana e da experimentação de políticas públicas urbanas exitosas no que se refere à transformação urbanística, social, ambiental e econômica, incluindo a urbanização integrada dos bairros

informais. No caso das favelas e comunidades urbanas, a retirada do crime organizado foi substituída pela presença do Estado por meio de políticas públicas permanentes e eficazes.

Desenho urbano

O projeto não previu uma transformação integral do perímetro de projeto, mas sim um conjunto de intervenções estratégicas com potencial para promover intensa transformação do território, especialmente a superação de problemas urbanísticos, sociais e ambientais. Podemos identificar as seguintes intervenções principais:

- * Implantação do sistema de transporte público por teleférico (Metrocable), com 3 estações, uma em cada setor (estações Andalucia, Popular e Santo Domingo, além da estação de integração com o metrô, Acevedo), como elemento estruturador e articulador das centralidades.



© QUESTÕES URBANAS

* Setor Andalucia:

- Requalificação da via 107 no setor Andalucia, com destaque para ampliação das áreas de pedestres.
- Requalificação habitacional e ambiental ao longo do córrego Juan Bobo.
- Implantação do Mirante Andalucia.
- Implantação da Centralidade Andalucia.

* Setor Popular:

- Implantação do parque linear ao longo do córrego La Herrera.
- Implantação de pequenos parques e praças.
- Melhoramento do sistema viário e de espaços públicos
- Requalificação habitacional

* Setor Santo Domingo:

- Implantação do Parque da Candelária.
- Implantação da Biblioteca Espanha.
- implantação do Centro de Desenvolvimento Empresarial (CEDEZO)
- Implantação de quadras esportivas e de pequenas praças para recreação.
- Requalificação urbanística da via 106.
- Implantação do parque do Mirante e das Crianças
- Implantação do restaurante Santo Domingo.

Integração multinível

Uma das principais características do projeto é a forte participação da comunidade em todas as etapas de desenvolvimento e de implantação, que proporcionou forte senso de pertencimento. Também ocorreu a articulação do Governo Municipal com a iniciativa privada, ONG's e diversas instituições públicas e privadas.

Processo de implementação

O projeto foi desenvolvido conforme as seguintes etapas:

- * Realização do diagnóstico social, físico e interinstitucional, com identificação dos problemas no território.
- * Elaboração do plano urbanístico geral.
- * Planejamento das intervenções a serem realizadas, com coordenação da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU) e de um grupo interinstitucional e intersetorial coordenado por uma secretaria municipal.
- * Definição de intervenções conforme os 3 setores (Andalucia, Popular e Santo Domingo).
- * Execução das intervenções.
- * Etapa pós ocupação: execução de ações de capacitação e engajamento da comunidade para assegurar manutenção das transformações promovidas.





Integração setorial

Conforme descrito anteriormente, uma das principais características do projeto é a articulação interinstitucional e intersetorial promovida pelo Governo Municipal, tendo a empresa EDU como operadora e executora de projetos, obras e estudos.

Custos e financiamento

Não se dispõe de informações sobre os investimentos realizados.

Instrumentos-chave

Conforme mencionado anteriormente, o elemento central para viabilização do projeto foi o Projeto Urbano Integrado (PUI), que apresenta 3 componentes principais: componente físico, componente social e componente interinstitucional.

O componente físico é baseado em intervenções urbanas com intensa participação da comunidade. A proposta se concentra em intervenções com alto impacto físico e de melhoria do espaço público, equipamentos sociais, habitação, mobilidade e o meio ambiente.

O componente social é baseada em uma metodologia de fortalecimento da comunidade, à organização comunitária e a promoção da liderança local, com vistas à recuperação do tecido social e à viabilização de um engajamento e participação perene da comunidade.

O componente interinstitucional coordena e articula as ações de todas as instâncias institucionais municipais e promove alianças intersetoriais com o setor privado, ONG's, organizações nacionais e internacionais e diferentes organizações comunitárias.

Restauração do Rio Cheonggyecheon

Seul, Coreia do Sul

Ano 2002 – 2005

Localização Seul, Coreia do Sul

Escala Cidade

Tamanho Médio (16 ha)



© LUCY WANG FOR INHABITAT

Breve descrição

O projeto de restauração foi centrado na revitalização do rio Cheonggyecheon que havia sido coberto por um viaduto por décadas. A cidade de Seul usou o rio como um recurso para trazer nova vida ao centro da cidade, melhorando o ambiente urbano. A restauração do rio levou à revitalização do centro de Seul, liberando o potencial para espaços públicos verdes.

O projeto foi integrado ao conceito mais amplo do Plano de Desenvolvimento do Centro. Como parte do processo de planejamento, os cidadãos foram envolvidos na tomada de decisões por meio de comunicação ativa e formação de consensos.

Destaques

A restauração do rio Cheonggyecheon é um projeto emblemático que iniciou um processo mais amplo de regeneração urbana no centro de Seul. Os principais setores envolvidos foram o transporte/mobilidade e os aspectos ambientais. A implementação foi apoiada por um Grupo de Pesquisa dedicado e um Comitê de Cidadãos.

Contexto

O declínio do antigo centro de Seul foi um problema persistente ao longo de muitos anos. Dos anos 70 aos anos 90, a população de Seul aumentou 44%, enquanto a população do centro da cidade diminuiu 52%, paralelamente à estagnação e até mesmo ao encolhimento

da área construída. Os níveis de educação da população e os padrões de moradia eram substancialmente mais baixos no centro da cidade quando comparados ao resto da cidade. O desafio mais significativo na regeneração do centro de Seul foi a rodovia elevada de 18 pistas que cobria o rio Cheonggyecheon.



© GRAYWOODSURREY

A restauração do rio não foi incluída nos documentos oficiais de planejamento urbano da época porque a ideia era vista como muito ambiciosa e além da capacidade do governo local. Além disso, como Cheonggyecheon estava localizado no centro da cidade com infraestrutura insuficiente, a área sofria com grandes volumes de tráfego e altos níveis de congestionamento, fazendo com que a desconstrução parecesse impossível.

A principal instalação de esgoto e drenagem de Seul para prevenção de inundações também estava localizada sob o rio. No início dos anos 2000, no entanto, a cidade anunciou o plano de demolir e reconstruir a rodovia elevada, em parte como resultado de uma investigação que revelou corrosão na construção da estrutura de aço da rodovia, o que tornou evidente que a estrada de 30 anos custaria somas substanciais de dinheiro para consertar e manter. Ao mesmo tempo, a restauração do rio foi reconhecida como um projeto importante para a revitalização do centro da cidade.

O Plano de Desenvolvimento do Centro foi anunciado em 2003. O objetivo do Plano era a reorganização sistemática do bairro de Cheonggyecheon e o desenvolvimento de longo prazo do centro da cidade. O plano

incluía: estratégias para o desenvolvimento do centro da cidade, planos urbanos para o bairro de Cheonggyecheon e outras áreas-alvo importantes e a revitalização das indústrias do centro da cidade. Como parte do processo de planejamento, os cidadãos foram envolvidos na tomada de decisões por meio de um processo eleitoral, o que permitiu a comunicação ativa e a formação de consenso entre o governo e seus cidadãos.

Desenho urbano

Junto com o plano de desenvolvimento do centro da cidade, foi criado o **plano diretor integrado** para a restauração de Cheonggyecheon que foi concluído em 2004. O plano diretor incluiu medidas específicas

para restaurar o ambiente natural de Cheonggyecheon e criar um espaço público voltado para o ser humano. Especificamente, incluía planos para restaurar e ajardinar o rio, proteger os recursos hídricos, tratar esgoto, lidar com o tráfego, construir pontes, restaurar ativos históricos e gerenciar conflitos sociais.

Integração multinível

O projeto de restauração de Cheonggyecheon foi iniciado em julho de 2002. O sistema de implementação triangular foi composto pelo comitê de cidadãos, pela sede do projeto e por um grupo de pesquisa. Cada uma dessas entidades era composta por funcionários do governo, especialistas e cidadãos. Essa estrutura foi projetada para promover simultaneamente



a implementação eficiente do projeto, coletar a opinião pública e construir relações públicas.

A Sede de Restauração de Cheonggyecheon serviu como o principal braço de implementação do projeto. Estava situada dentro da Prefeitura para garantir uma comunicação eficiente e a implementação do projeto. Com o objetivo de focar estritamente no trabalho real no local, o escritório da sede realizou uma reunião semanal organizada pelo prefeito para maximizar a eficiência e a colaboração.

O Grupo de Pesquisa Cheonggyecheon foi estabelecido sob o Instituto de Desenvolvimento de Seul para apoiar o projeto de restauração. Sua tarefa era conduzir projetos de pesquisa relacionados a dados básicos e projetos para a restauração de Cheonggyecheon. Especificamente, contribuiu para o projeto pesquisando questões como transporte, uso da terra, planejamento urbano, meio ambiente e cultura. Auxiliou no estabelecimento do plano de restauração e conduziu uma revisão completa do plano e monitoramento do processo.

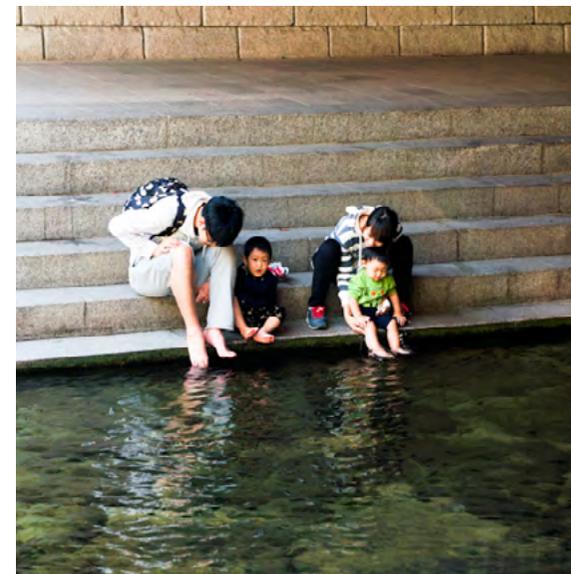
O Comitê de Cidadãos de Cheonggyecheon foi estabelecido para servir como um canal oficial para coletar as opiniões e preocupações dos cidadãos em relação ao projeto. Um foco especial foi na comunicação com os comerciantes

locais que se opunham ao projeto originalmente. Especialistas do Grupo de Pesquisa se juntaram ao comitê, juntamente com outros especialistas e representantes de cidadãos de várias origens. O comitê recebeu o direito de fornecer aconselhamento, realizar auditorias e monitorar o projeto. O comitê também tinha direitos juridicamente vinculativos em relação à promulgação de decretos.

Processo de implementação

As fases de planejamento e construção da restauração se sobrepuseram. O projeto final foi feito durante o período de construção, que durou dois anos. Esse processo simultâneo de planejamento e construção mostrou-se eficaz em termos de economia de tempo e custo. O trabalho simultâneo foi crucial no processo de negociação com comerciantes e proprietários de imóveis comerciais, pois eles estavam preocupados com o potencial de interrupções nos negócios e subsequentes perdas financeiras.

Como a implementação prolongada do projeto aumentaria os custos e perturbaria os comerciantes, os funcionários do governo decidiram implementar os projetos em fases. A primeira fase se concentrou em objetivos mais limitados,



© LUCY WANG FOR INHABITAT

incluindo o leito do rio e terras públicas. Isso se baseou na ideia de que a melhoria do espaço público principal pelo setor público levaria a um melhor ambiente urbano e incentivaria a regeneração do setor privado. O governo da cidade primeiro demoliu a rodovia elevada, criou uma orla ecológica e restaurou o valor histórico do rio por meio de investimentos públicos. O efeito cascata da restauração ajudou a revitalizar o centro da cidade e a área vizinha em parceria com o setor privado.



© THE COOL DOWN

Integração setorial

O planejamento de transporte estava entre as questões mais difíceis que o governo teve que resolver, dada a remoção de estradas movimentadas no centro da cidade. Em resposta, o governo da cidade planejou ônibus de rota circular, aumentou as taxas de estacionamento para desencorajar o tráfego, interrompeu estritamente o estacionamento ilegal e introduziu faixas reversíveis e de mão única, além



de planejar um melhor sistema de transporte público.

O governo também tentou abordar as muitas preocupações relacionadas à preservação histórica, e a restauração do patrimônio cultural ajudou a justificar o projeto e garantir o apoio. O município de Seul também decidiu preservar todos os itens patrimoniais escavados durante a construção.

Uma das prioridades no processo de restauração era a segurança, que incluía a tomada de medidas adequadas de prevenção de inundações. Além disso, o município tomou providências especiais para lidar com problemas de esgoto durante a implementação do projeto. Um número substancial de canos de esgoto foram enterrados perto do Cheonggyecheon porque a água de esgoto do centro de Seul tradicionalmente se acumulava ao longo dele. Encontrar maneiras de tratar esse esgoto era uma pré-condição para a restauração. Após uma série de testes durante a estação chuvosa, o novo Cheonggyecheon foi aberto ao público em setembro de 2005.

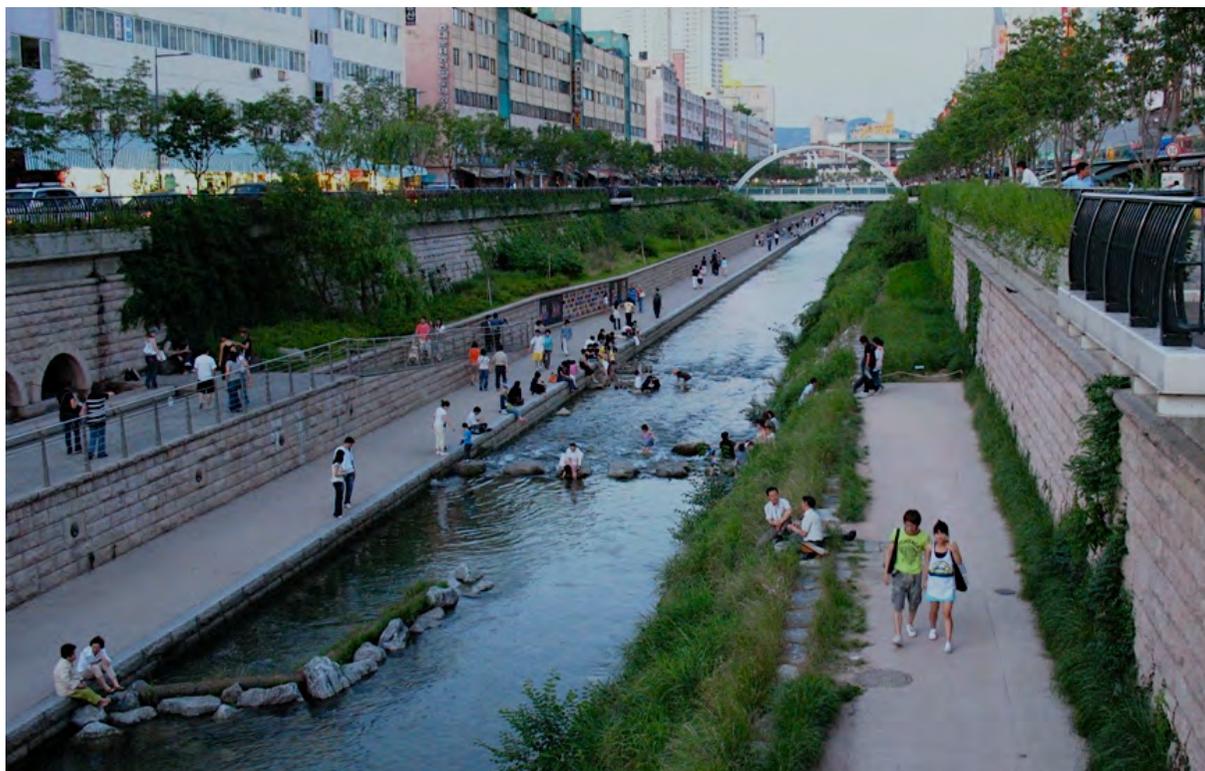
A restauração de Cheonggyecheon criou impactos diretos resultando no rio restaurado e impactos indiretos, como a criação de valores imobiliários mais altos na área. Os impactos diretos incluem a provisão de espaço público e ambiente natural. Os resultados indiretos incluem a revitalização do centro de Seul, que agora atrai pessoas e atividades comerciais. De forma mais ampla, a restauração resultou em mudanças na consciência cívica, bem

como em estratégias de planejamento urbano para o centro da cidade e na reforma do transporte público.

O projeto incluiu a criação de um novo espaço público verde ao longo de 8 quilômetros do rio e totalizando 16,3 hectares, 22 novas pontes foram projetadas como marcos e locais culturais. O projeto geral mostra uma transformação gradual da paisagem urbana para

o ambiente natural (oeste para leste). O novo espaço abriga atividades culturais e de pedestres, oferece habitats para animais e plantas e beneficia o meio ambiente ao reduzir as temperaturas. Do ponto de vista dos cidadãos, a maior contribuição da restauração foi a criação de um lugar agradável para relaxar, além de um local para eventos culturais.

O projeto foi monitorado continuamente para entender melhor o resultado. Os dados foram coletados em relação ao uso da terra, indústria e comércio, meio ambiente, ecologia, tráfego e desenvolvimento imobiliário. Alguns dos resultados registados incluem uma clara redução do tráfego automóvel e um aumento da utilização dos transportes públicos, a melhoria da qualidade do ar e a redução do nível de ruído, o alívio do efeito de ilha de calor, a criação de um corredor eólico, o surgimento de uma flora e fauna diversificadas no habitat e um aumento do valor dos terrenos nas zonas adjacentes de 25 a 50 %.



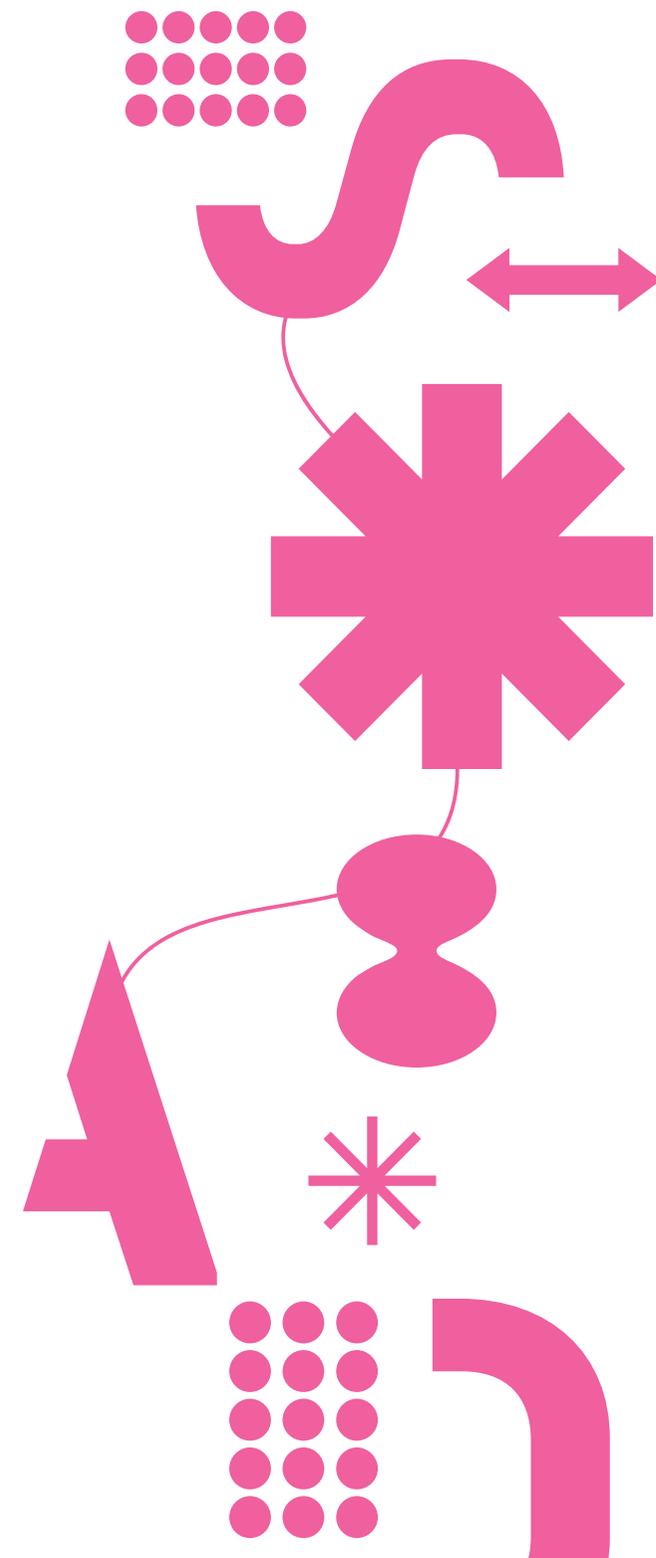
© URBAN WATERS

Custos e financiamento

O projeto foi totalmente financiado pela cidade de Seul. O orçamento final foi de aproximadamente 350 milhões de dólares. Parte do orçamento veio a partir da renovação anteriormente planejada da rodovia, outros meios financeiros vieram do adiamento de projetos menos urgentes e do aumento da eficiência da administração municipal. O restante do orçamento foi garantido pela contabilidade geral da cidade. Como o projeto estava programado para ser realizado de 2003 a 2005, cerca de 100 milhões de dólares foram adquiridos para cada ano de construção, totalizando cerca de um por cento do orçamento anual total do município.

Principais instrumentos

- * Projeto emblemático que demonstra esforços mais amplos de regeneração urbana
- * Liderança política
- * Coordenação central do projeto através da Sede da Restauração de Cheonggyecheon
- * Apoio científico do projeto através do Grupo de Pesquisa Cheonggyecheon
- * Participação pública contínua por meio do Comitê de Cidadãos de Cheonggyecheon
- * O plano diretor integrado leva em consideração os diferentes aspectos setoriais relevantes para regeneração do rio
- * Processo simultâneo de planejamento e construção
- * Acompanhamento de projetos



Plano Comunitário do Leste de Nova York

East New York, EUA

Ano Desde 2014

Localização East New York, EUA

Escala Cidade

Tamanho Grande (228 ha)



© FULTON STREET © NYC DEPARTMENT OF CITY PLANNING

Breve descrição

O Plano Comunitário do Leste de Nova York é um plano de bairro para promover a preservação e o desenvolvimento de moradias acessíveis, incentivar o desenvolvimento econômico, criar ruas amigáveis para pedestres e investir em recursos comunitários para apoiar o crescimento e a sustentabilidade de longo prazo da área. O plano faz parte do Housing New York, o plano habitacional da prefeitura para construir e preservar moradias populares por meio de iniciativas de desenvolvimento comunitário para uma cidade mais equitativa e habitável.

Destaques

O Plano de Bairro do Leste de Nova York foi desenvolvido por meio de um processo robusto de planejamento comunitário, de uma estreita colaboração com residentes, partes interessadas e autoridades eleitas. Os empreendimentos se concentram especialmente nas necessidades dos membros da comunidade, residentes e empresários para manter a acessibilidade.

Compromissos do plano de vizinhança do leste de Nova York

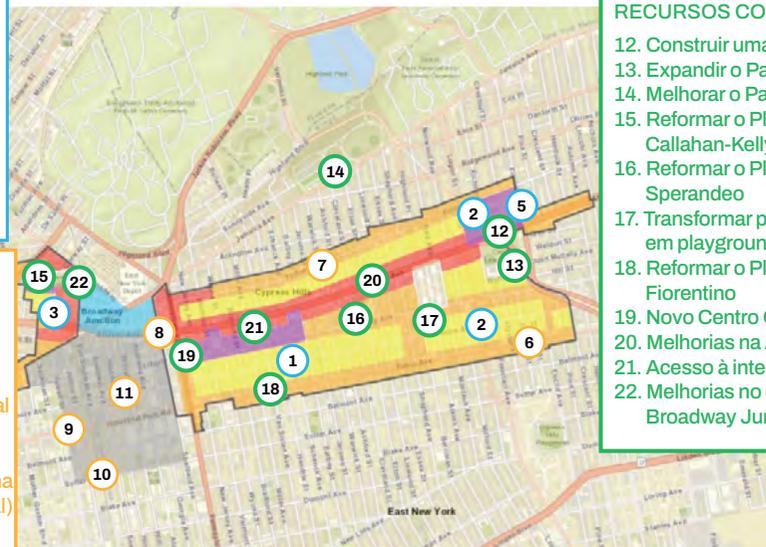
NYC
PLANNING

HABITAÇÃO

1. Preservar moradias econômicas
2. Proteger os inquilinos atuais
3. Apoiar os ganhadores de casas
4. 1200 unidades econômicas
5. Incentivar o desenvolvimento 100% econômico

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

6. Fortalecer os corredores comerciais
7. Apoiar os negócios locais
8. Oferecer treinamento profissional
9. Reformar prédio industrial de propriedade da cidade
10. Melhorar a paisagem urbana na IBZ (Zona Industrial Comercial)
11. Acesso à internet banda larga na IBZ



RECURSOS COMUNITÁRIOS

12. Construir uma nova escola
13. Expandir o Parque City Line
14. Melhorar o Parque Highland
15. Reformar o Playground Callahan-Kelly
16. Reformar o Playground Sperandeo
17. Transformar pátios escolares em playgrounds
18. Reformar o Playground Fiorentino
19. Novo Centro Comunitário
20. Melhorias na Avenida Atlantic
21. Acesso à internet banda larga
22. Melhorias no entroncamento Broadway Junction

Contexto

Localizado no Brooklyn, Nova York, o Plano Comunitário do Leste de Nova York foi o primeiro entre vários planos de rezoneamento na cidade. O plano visa criar unidades habitacionais acessíveis, proteger as existentes e fortalecer a economia da área composta por três distritos (Ocean Hill, East New York, Cypress Hills). Esta área contém três grandes corredores leste-oeste da Atlantic Avenue, Fulton Street e Pitkin Avenue:

- * A Atlantic Avenue é o corredor mais largo que atravessa a área de estudo e é uma das principais vias do Brooklyn. O corredor abriga uma mistura de usos comerciais e semi-industriais voltados para automóveis, como postos de gasolina, lavagens de carros, oficinas mecânicas, depósitos e restaurantes de fast-food. Existem muito poucos usos residenciais ao longo do corredor.
- * A Fulton Street é um corredor comercial local ativo repleto de prédios de dois a quatro andares com pequenas

lojas nos andares térreos e moradias acima; uma linha de metrô corre acima do nível ao longo de grande parte do corredor.

- * A Avenida Pitkin é uma rua larga e um corredor de trânsito geralmente caracterizado por edifícios residenciais de dois a quatro andares, com alguns andares térreos ocupados por lojas e outros convertidos para uso residencial. A linha A / C corre abaixo do nível ao longo da Avenida Pitkin.

As ruas laterais entre esses corredores, geralmente, são compostas de casas geminadas e pequenos edifícios de apartamentos intercalados com usos industriais.

A área tem altas taxas de pobreza, existem opções limitadas de trabalho e transporte. É uma área que poderia ser ampliada para permitir mais espaço de varejo, bem como novos empreendimentos habitacionais. O plano do governo busca criar moradias que incluam unidades com preços mais baixos ao mesmo tempo em que promove novos negócios e empregos com edifícios de uso misto, o que significa varejo no térreo com moradias no topo.

Equilibrar interesses paralelos e concorrentes foi um desafio - uma administração que queria priorizar o desenvolvimento habitacional; uma das comunidades queria mais acessibilidade do que a que estava sendo oferecida; e um bairro que precisava de empregos e desenvolvimento econômico após anos de estagnação. O processo de re-zoneamento do leste de Nova York foi um grande teste do compromisso do governo com a equidade no desenvolvimento e na garantia que o investimento nas comunidades não significasse gentrificação e dispersão, questões que terão que ser monitoradas com o tempo.

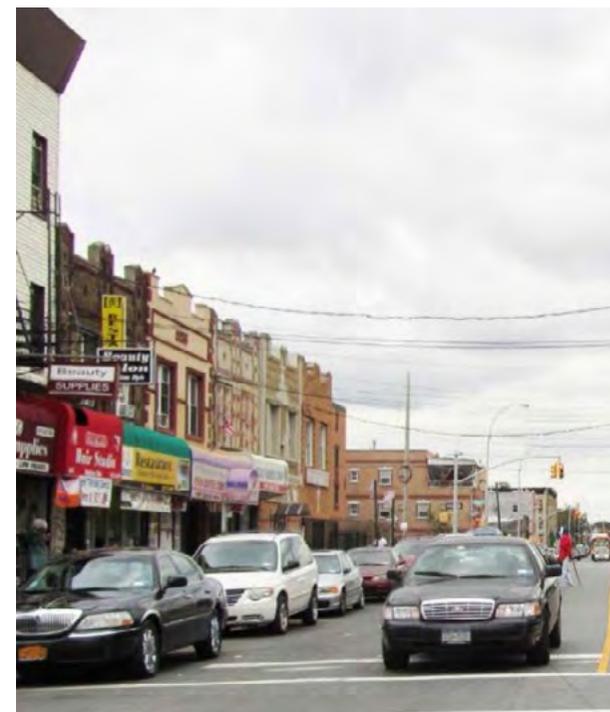
Integração multinível

O Departamento de Planejamento Urbano e outras agências da cidade trabalharam com residentes da comunidade, autoridades eleitas e partes interessadas para identificar necessidades e oportunidades de melhorias no sentido de apoiar o crescimento e a sustentabilidade de longo prazo do bairro.

Em 2014, vários eventos de divulgação ocorreram para incluir diferentes partes da comunidade local no processo de planejamento. Os eventos aconteceram em inglês e espanhol para melhorar a inclusão, o processo

de participação foi temático e relacionado a diferentes tópicos como habitação, economia local, questões sociais e comunitárias. Foram promovidos eventos de feedback com a comunidade e os resultados ajudaram a elaborar ainda mais os planos.

Esses eventos também aumentaram a aprovação da comunidade local, que temia processos de gentrificação pelos empreendimentos de alta qualidade pretendidos no bairro. Por meio



© NYC DCP

da abordagem orientada para o diálogo, diferentes programas foram garantidos para assegurar a disponibilidade contínua de unidades habitacionais a preços acessíveis, ao mesmo tempo em que visaram grupos-alvo mistos, o que também promoveu a inclusão social e a sustentabilidade.

A cidade de Nova York sofre de uma crise habitacional, parte da qual se origina na estratégia de zoneamento da cidade, que limita a capacidade de desenvolver novas moradias. Para poder desenvolver novas oportunidades de habitação na área de planejamento, os limites de zoneamento tiveram que ser aumentados drasticamente, isso exigiu muito esforço e coordenação da equipe do projeto. Com isso, as

possíveis densidades na área, que antes eram cerca de 1-2 vezes a área do lote, poderiam aumentar para 7 vezes a área do lote alcançada agora. Esse processo também possibilitou uma nova ferramenta de zoneamento chamada “Habitação Inclusiva Obrigatória¹”, que garante uma determinada parcela de novas unidades reservadas para moradias permanentes de custo acessível

Desenho urbano

Como Nova York carece de um plano diretor geral para toda a área da cidade, os planos de re-zoneamento de bairros podem preencher essa lacuna para alcançar um plano integrado para uma área predefinida. O plano desenvolvido para o leste de Nova York, portanto, excedeu meras medidas de re-zoneamento, previu a integração e o financiamento para investir em parques, escolas, infraestrutura

1 Habitação Inclusiva Obrigatória: exige que os desenvolvedores reservem uma certa porcentagem de unidades abaixo dos limites de aluguel em meio a outras unidades de taxa de mercado. Uma das faixas exige que 20% das novas unidades sejam criadas para famílias que representam até 40% da renda média da área (US\$ 31.080 para uma família de três pessoas) e a segunda opção exige 25% das unidades a 60% de AMI (incluindo 10% a 40% de AMI). Os desenvolvedores poderão escolher qual das duas opções preferem ao construir em um terreno.



© NYC DEPARTMENT OF CITY PLANNING

e até mesmo no estabelecimento de um novo centro comunitário e de serviços sociais.

Por meio das mudanças feitas na política de zoneamento da cidade, novos limites de densidade foram alcançados principalmente por meio de edifícios mais altos e densidades concentradas ao longo dos eixos principais. Além disso, havia possibilidade de se construir novas moradias em vários locais dentro da área de planejamento, isso permitiu a chegada de 2.000 novas unidades, com cerca de metade delas sendo destinada para moradia de interesse social. O plano também visava o desenvolvimento e preservação de cerca de 200.000 unidades existentes - as áreas do programa de Habitação Inclusiva Obrigatória foram expandidas e promovidas nas áreas residenciais. O objetivo do ambicioso plano de rezoneamento era a preservação do caráter do bairro, mas também o ajuste dos critérios para instituições de saúde ou indústria pesada, por exemplo.

A renovação de parques e instalações comunitárias existentes permitiram maior diversidade e responsabilidade civil dentro do bairro. Os resultados visaram a renovação da infraestrutura e a viabilização de novos espaços públicos com equipamentos de lazer e recreação. As medidas de infraestrutura

abordaram também a gestão da água e acessibilidade universal, com grandes melhorias na infraestrutura de pedestres em relação à inclusão, segurança e atratividade.

Processo de implementação

O Plano Comunitário do Leste de Nova York foi aprovado em 2016. Desde então, a cidade pôde cumprir quase todos os seus compromissos. Além das já mencionadas melhorias de

habitação, espaço público e infraestrutura, uma nova escola para cerca de 1.000 alunos foi construída e um centro comunitário e juvenil estabelecido junto com o departamento de polícia (NYPD).

A implementação pôde ser alcançada através da combinação de diferentes instrumentos. Uma combinação de desenvolvimento territorial, apoio financeiro, comunicação, coordenação, prestação de serviços, assistência à comunidade e medidas políticas. Além da criação de escolas e centros cívicos dentro



da área que ajudaram na viabilidade do plano integrado. Essa combinação foi necessária para trazer um desenvolvimento completo e sustentável para a comunidade de baixa renda.

Garantir a aquisição de financiamento estável para os empreendimentos habitacionais era extremamente necessário, uma vez que a área de planejamento estava fraca economicamente. O financiamento foi usado para novas construções, subsidiando habitações e reformas para impulsionar a economia local, manter a estabilidade econômica e gerar empregos. Também foram oferecidos para a comunidade diferentes programas e serviços, como empréstimos a proprietários de baixa renda para manter o preço acessível das casas e permitir opções possíveis de moradia. Outra parte do financiamento vai diretamente para manter e melhorar as escolas existentes na região.

A coordenação, mediação e monitoramento dos processos foi essencial para a implementação do projeto. A coordenação entre as diferentes agências parceiras e os níveis governamentais foi igualmente importante, como o monitoramento e a comunicação com os proprietários de moradias populares.



© NYC DEPARTMENT OF CITY PLANNING

Essa coordenação diversificada exigiu muitos recursos, mas foi parte do motivo pelo qual a implementação sustentável conseguiu ser alcançada.

Embora os planos tenham recebido muito ceticismo da comunidade no início,

a implementação alcançou um sentimento de pertencimento e valor dentro da comunidade. Os efeitos positivos podem ser vistos especialmente quando os distritos vizinhos se referiram à área como um exemplo de boas práticas, vendo-a como um objetivo para o seu próprio desenvolvimento. A implementação de

planos de ação integrados nos bairros é agora uma tendência que pode ser registrada em toda a cidade de Nova York.

Integração setorial

Esse tipo de desenvolvimento de bairro requer uma abordagem integrada para a mudança para alcançar a transformação. O planejamento para aumentar a densidade de moradias com preços acessíveis, o desenvolvimento econômico equitativo, escolas e recursos comunitários são elementos chave do plano.

Para alcançar um desenvolvimento urbano integrado em diferentes setores, diferentes agências de planejamento tiveram que trabalhar juntas de perto, exigindo muita coordenação e comunicação do Departamento de Planejamento Urbano (DCP). Entre as outras agências envolvidas estavam o Departamento de Parques e Recreação (DPR), o Departamento de Preservação e Desenvolvimento Habitacional (HPD), o Departamento de Serviços para Pequenas Empresas (SBS), bem como outras autoridades e associações locais e municipais.

A cooperação das agências foi bastante fortalecida a partir de níveis mais altos de decisão, o que foi aprimorado ainda mais através da gestão dos fundos pelo DCP para alcançar a cooperação entre as diferentes agências envolvidas. A integração da coordenação vertical e horizontal simultaneamente entre as partes interessadas melhorou a implementação do plano.

Custos e financiamento

No geral, o projeto teve um orçamento de US \$ 250 milhões para habitação, escolas, parques e infraestrutura. A maior parte do financiamento foi fornecido por meio de fundos da cidade, entregues e administrados diretamente pelo departamento de planejamento. Diferentes programas municipais garantiram empréstimos e subsídios para o desenvolvimento sustentável de moradias populares, assim como as Parcerias Público-Privadas com incorporadoras habitacionais.

Principais instrumentos

- * Plano de Rezoneamento de Bairro
- * Mudanças de política nas limitações de zoneamento
- * “Zonas Habitacionais Inclusivas Obrigatórias” para garantir moradia a preços acessíveis
- * Assistência financeira e jurídica para membros da comunidade
- * Abordagem multilíngue
- * Parcerias público-privado
- * Processo de planejamento e finanças coordenados centralmente pelo Departamento de Planejamento Urbano de Nova York
- * Abordagem equilibrada de critérios rígidos e flexíveis
- * Participação pública no processo de planejamento
- * Estreita cooperação com instituições locais
- * Estudo e avaliação de acompanhamento

Aspern Seestadt

Viena, Áustria

Ano	Desde 2004
Escala	Cidade
Tamanho	Grande (240 ha)



© SUPERWIEN



© AKG / VIENNASLIDE / HARALD A. JA

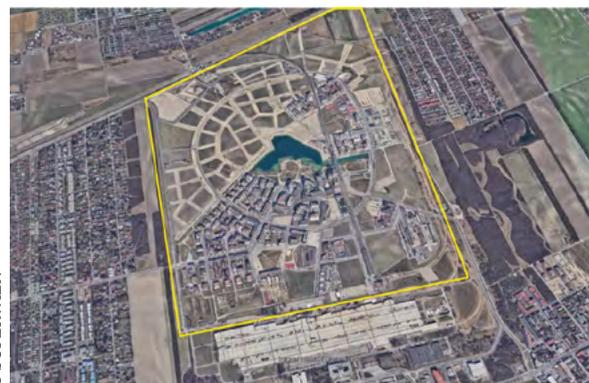
Breve descrição

Aspern Seestadt é um quarteirão localizado na cidade de Viena, na Áustria. É um dos maiores projetos de desenvolvimento urbano da Europa, um novo bairro que está se transformando em um centro regional com crescimento dinâmico. O projeto visa criar um espaço de alta qualidade de vida para mais de 25.000 pessoas, mais de 20.000 empregos e desenvolvimento econômico. Com base em conceitos inovadores, o Aspern Seestadt combina alta qualidade de vida com consciência ambiental e força econômica. Além disso, Aspern Seestadt é um “Laboratório Urbano” da Smart City Wien - um lugar onde ideias, conceitos e tecnologias inteligentes estão sendo experimentados. O processo de desenvolvimento deve ser concluído até 2032.

Destaques

Aspern Seestadt é um projeto de desenvolvimento integrado para um novo bairro em Viena que inclui aspectos vitais para os futuros residentes. O projeto não está focado apenas no desenvolvimento de novas habitações, mas traz também a construção de uma nova centralidade local, com espaços públicos

de alta qualidade, escritórios, áreas comerciais, institutos educacionais e tecnológicos. Além disso, a sustentabilidade é um tema transversal em todo o projeto.



© SUPERWIEN

Contexto

No contexto do constante crescimento populacional em Viena desde o final da década de 1980, a cidade assume a responsabilidade pelo desenvolvimento de novos distritos como projetos de expansão urbana. A Prefeitura de Viena visa a criação de bairros de uso misto que ofereçam habitação com preço acessível, infraestrutura social e técnica de alta qualidade, bem como atividade econômica diversificada. O Plano de Desenvolvimento Urbano de Viena identificou importantes áreas com potencial,

, incluindo o antigo aeródromo de Aspern, no nordeste da cidade.

Integração multinível

Em 2003, a cidade de Viena formou uma equipe de projeto com representantes de todos os proprietários do local para elaborar uma estrutura básica de planejamento para o desenvolvimento da área. Foi realizada uma Avaliação Ambiental Estratégica para o Nordeste de Viena, visando compreender os potenciais impactos do desenvolvimento urbano em grande escala nesta área. No ano seguinte, a cidade de Viena iniciou um processo de participação pública para os residentes e para as iniciativas cidadãs em torno da futura área.

Os proprietários públicos fundaram uma Corporação de Desenvolvimento público-privada com diferentes partes interessadas do setor público (nacional e municipal) e privado, incluindo um banco e uma companhia de seguros. A integração de stakeholders privados garantiu a entrada de capital, ao mesmo tempo que sinalizou transparência e empreendedorismo aos futuros investidores. A Corporação de Desenvolvimento está trabalhando em estreita

colaboração com a equipe de gerenciamento de projetos que coordena as atividades em nome da cidade de Viena. A Corporação de Desenvolvimento é responsável pela marca, marketing e desenvolvimento, e lidera o desenvolvimento urbano, incluindo o fornecimento de infraestrutura social e técnica adequada.

A Corporação de Desenvolvimento é assessorada por um Conselho Consultivo independente e interdisciplinar que analisa diretrizes e projetos, supervisiona os procedimentos de licitação e dá conselhos para todas as decisões relacionadas ao desenvolvimento e ao desenho urbano em Aspern Seestadt.

A cidade de Viena incentiva os residentes e vizinhos do distrito a participarem do processo de planejamento por meio de vários eventos e formatos de engajamento ao longo dos anos. A mais recente empreitada em discussão foi a projeto do próximo parque a ser construído na área norte do local. Para intercâmbio e engajamento contínuos, uma gestão de bairro foi estabelecida em Aspern Seestadt. Essa gestão promove a participação, fornece informações sobre as atividades atuais e apoia as pessoas na formação ativa da vida do bairro. Além disso, um centro de visitantes foi criado para informar as as pessoas de fora sobre o desenvolvimento urbano em Aspern Seestadt.

Pessoas interessadas de outras partes de Viena, bem como especialistas de todo o mundo e até turistas vêm aprender sobre o plano diretor, conceitos de desenvolvimento e implementação deste mega projeto.

Desenho urbano

Em 2005, a cidade de Viena anunciou um concurso internacional de duas etapas para o plano diretor do novo distrito urbano no terreno de 240 hectares. O júri recomendou a contratação da empresa sueca Tovatt Architects para elaborar o plano diretor. Tovatt trouxe a ideia de criar um lago no centro do novo distrito urbano, o que mais tarde levou ao seu novo nome “Seestadt” (*cidade do lago*).

Assim que os princípios básicos do partido urbanístico foram esclarecidos, a cidade de Viena se envolveu em um diálogo mais amplo com as pessoas que vivem e trabalham nas proximidades. Em 2007, um Ponto de Informação (Info Point) foi aberto no futuro canteiro de obras e os primeiros usuários temporários foram convidados para o aeródromo. Um estudo separado foi realizado para avaliar o conceito espacial de uma perspectiva de integração de gênero. Em maio de 2007, o plano diretor do novo distrito foi aprovado

por unanimidade pela Câmara Municipal de Viena. No ano seguinte, um concurso internacional para um conceito coerente de espaço público para todo o local foi conduzido e vencido pelo escritório Gehl Architects, liderado pelo renomado Jan Gehl.

Processo de implementação

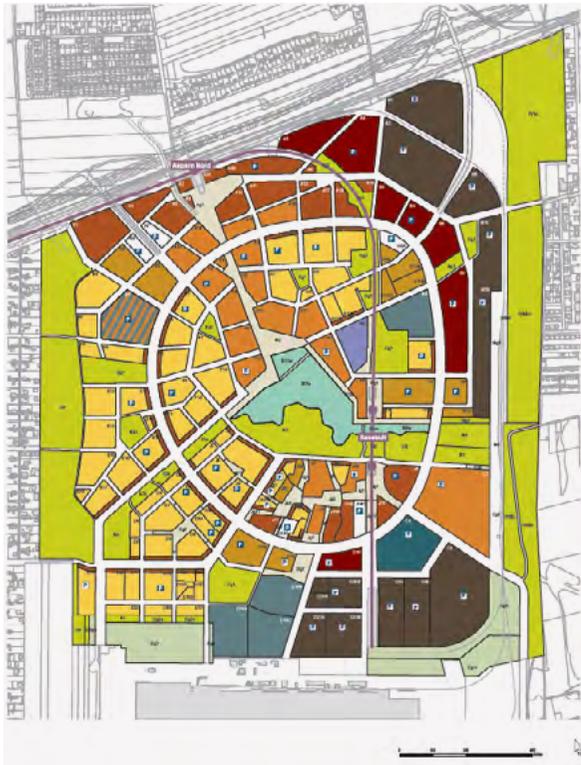
Em 2010, foi aprovada a Avaliação de Impacto Ambiental para a seção sul de Aspern Seestadt, juntamente com o plano de uso e zoneamento da terra para a primeira fase de desenvolvimento. A partir daí, começaram as obras de construção com a escavação do lago e a instalação de infraestrutura técnica, como estradas e sistemas de esgoto. Um concurso para o parque à beira do lago foi lançado e o processo de planejamento para o primeiro bairro residencial começou. Outros concursos foram realizados para importantes espaços e edifícios públicos (por exemplo, campi escolares), bem como para prédios de apartamentos subsidiados.



Integração setorial

Em Aspern Seestadt, uma mistura diversificada de formas de habitação e de construção criam espaços de vida para pessoas de diferentes faixas etárias e origens socioeconômicas. Cerca de dois terços das unidades habitacionais são subsidiadas ou habitações sociais, de propriedade de incorporadoras sem fins lucrativos ou mesmo da própria cidade de Viena. Existem opções para comprar e alugar; apartamentos para famílias, estudantes e idosos.

Em Aspern Seestadt, 50% da área total são espaços abertos: parques, praças e ruas. Todas as praças e ruas são entendidas como espaços públicos reais que devem servir para fins recreativos, bem como para necessidades de transporte. Há um foco especial no desenho de espaços públicos de alta qualidade, refletido na elaboração de um conceito geral para o espaço público, bem como em muitas competições para áreas públicas maiores e menores. Espaços semi-públicos (como pátios abertos) são projetados em lotes para garantir uma experiência coerente no espaço público. Existem vários parques grandes em Aspern Seestadt e atraentes conexões caminháveis para as áreas verdes circundantes.



O conceito de mobilidade para Aspern Seestadt visa uma ambiciosa divisão modal: 40% de mobilidade ativa, 40% de transporte público e 20% de tráfego de automóveis. A estação de metrô de Seestadt foi inaugurada, antes que os primeiros moradores se mudassem para o bairro (desenvolvimento orientado para o transporte). As seções transversais das estradas mostram um foco claro na caminhada e no ciclismo na distribuição do espaço.

Não há estacionamento no espaço público, mas garagens coletivas compartilhadas entre vários blocos de construção. Medidas adicionais de mobilidade sustentável são frequentemente introduzidas e financiadas por meio de um fundo de mobilidade específico. Os efeitos do conceito de mobilidade são monitorados por um projeto de pesquisa de acompanhamento, o Aspern.mobil LAB.

A fim de construir uma área verdadeiramente compacta e de uso misto, Aspern Seestadt almeja criar um espaço de trabalho para quase todos os residentes. Condições atraentes para start-ups, institutos de pesquisa e desenvolvimento, bem como locais que permitam a instalação de grandes empresas ou várias pequenas empresas. A primeira rua comercial gerenciada por uma parceria público-privada da Áustria permitiu o fornecimento local de

bens desde o início e se tornou uma área térrea animada que se estende por todo o bairro.

O desenvolvimento do Aspern Seestadt é acompanhado pelo projeto Aspern Smart City Research, que se baseia em dados atualizados em tempo real sobre o bairro recém-construído para desenvolver soluções para um uso mais eficiente e sustentável da energia nas cidades.

Custos e financiamento

Os custos totais de investimento para a construção do Aspern Seestadt são estimados em cerca de 5 bilhões de euros. Em um Acordo de Cooperação entre a cidade de Viena e a Corporação de Desenvolvimento público-privada estabeleceram as responsabilidades organizacionais e financeiras de cada entidade. Enquanto a Corporação de Desenvolvimento se encarrega do fornecimento de infraestrutura técnica, a infraestrutura social é fornecida pelas autoridades públicas responsáveis. Os custos de construção do edifício são, obviamente, suportados pelos desenvolvedores individuais de cada lote. Custos adicionais para a cidade de Viena decorrem dos subsídios para moradias populares.

Principais instrumentos

- * Cooperação público-privada de desenvolvimento
- * Equipe de gerenciamento de projetos na cidade de Viena (coordena todos os departamentos/setores envolvidos no processo de planejamento)
- * Conselho Consultivo de Desenho Urbano e Arquitetura
- * Concursos internacionais (masterplan, espaços públicos, edifícios)
- * Participação do público em todas as fases do projeto, incluindo a gestão de bairros
- * Placemaking e atividades culturais
- * Avaliação Ambiental Estratégica e Estudos de Impacto Ambiental
- * Diretrizes de desenvolvimento para cada parcela
- * Habitação acessível
- * Avaliação para a integração da perspectiva de gênero
- * Rua comercial gerenciada por uma parceria público-privada
- * Acompanhamento de projetos de pesquisa (aspern.mobil Lab, Aspern Smart City Research)



Bairro George Dimitrov

Maputo, Moçambique

Ano	2013 - 2016
Escala	Bairro
Tamanho	Grande (100 ha)



© CONSELHO MUNICIPAL DE MAPUTO

Breve descrição

O projeto do Bairro Dimitrov faz parte de um esforço do município de Maputo para melhorar as favelas e comunidades urbanas e proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores. O projeto integrado levou em consideração os aspectos físicos, ecológicos e sociais e reconheceu a comunidade como uma parte central interessada. Os territórios de intervenção foram escolhidos em conjunto com a comunidade. As atividades transformadoras incluíram a reabilitação de uma escola, melhoria de ruas, incluindo sistemas de drenagem, esgoto e abastecimento de água, desenvolvimento de barracas de mercado e outras.

Destaques

A urbanização do bairro abordou vários aspectos em conjunto, incluindo a economia local, o risco de inundações, falta de infraestrutura e outras necessidades identificadas pelos moradores. Além disso, a população local participou como protagonista durante todas as fases de planejamento. O projeto está documentado através do *Manual Metodológico de Intervenção Integrada em Assentamentos Informais*, elaborado pela fundação AVSI.



© CONSELHO MUNICIPAL DE MAPUTO

Contexto

Um dos principais desafios da Cidade de Maputo são as favelas que abrigam cerca de 70% da população da cidade. Esta é uma consequência dos movimentos migratórios durante a luta pela independência e a guerra civil em Moçambique, quando muitas pessoas se mudaram para a capital, provocando um crescimento urbano acelerado. A infraestrutura urbana

nesses novos assentamentos, no entanto, não foi implementada na mesma velocidade, resultando nos atuais assentamentos precarizados, que sofrem com a falta de abastecimento de água, esgoto, drenagem e outras infraestruturas básicas.

A reabilitação do Bairro George Dimitrov foi iniciada no contexto dos atuais esforços da Prefeitura de Maputo para melhorar as

condições das comunidades urbanas, que incluem muitos projetos e programas. Dada a complexidade desses assentamentos, muitos dos projetos e partes da legislação municipal preveem uma abordagem integrada para regular e melhorar os bairros autoconstruídos.

A área piloto do projeto tem um total de 100 ha, com 12.867 habitantes. Antes da intervenção, o bairro sofria com altos índices de criminalidade, inundações no espaço público e na escola local. Além da falta de infraestrutura básica, como mencionado anteriormente. O objetivo do governo local era abordar diferentes setores para melhorar a área e incluir a população em todas as fases do planejamento por meio de um processo de participação social.

Integração multinível

Depois de escolher o bairro piloto e a área de intervenção, o município identificou os desafios locais, incluindo infraestrutura, questões sociais e ambientais. Com a análise dos dados coletados e consultas contínuas à comunidade, foi possível desenvolver diretrizes para escolher e priorizar as atividades de regeneração urbana.

Para garantir a participação da comunidade local, a primeira intervenção foi a construção de um centro comunitário na área do projeto, que se tornou um ponto de encontro para os moradores discutirem todos os temas relacionados as intervenções. Este centro foi utilizado durante todo o projeto para abrigar debates, atividades participativas com os moradores, para apresentar e explicar detalhes sobre as intervenções e responder a perguntas. A construção do centro comunitário foi considerada crucial para o sucesso do projeto: pois representou sua presença dentro da comunidade, onde os moradores sempre puderam encontrar os responsáveis pelo projeto – o que é muito importante para criar uma relação de confiança entre a comunidade e o governo. Além disso, um morador local foi contratado para ser membro da equipe do projeto e facilitador entre a população local, o município e outras partes interessadas. Essa medida aumentou ainda mais a confiança dos habitantes locais e permitiu uma melhor comunicação durante os processos de desenvolvimento e implementação.

Integração setorial

Um dos principais objetivos do projeto era trazer infraestrutura urbana para o bairro, incluindo coleta de resíduos sólidos, abastecimento de água e energia, iluminação, estradas pavimentadas e drenagem. A drenagem em si era um grande problema na área, por exemplo, as crianças não podiam ir à escola local durante a estação chuvosa por causa das constantes inundações. Em relação à pavimentação de ruas e construção de um sistema de drenagem, o objetivo era fazê-lo com requisitos mínimos de reassentamento. Graças às constantes reuniões e diálogos com a comunidade, muitas famílias e lojistas entenderam a importância das intervenções e permitiram a demolição dos muros frontais de seus prédios para ampliar as ruas e construir dutos de drenagem. Em troca, o município construiu novas paredes frontais para as casas, resultando em fachadas bonitas e duráveis para os habitantes locais.

O mau estado da escola local também foi destacado pela comunidade. Como resultado, foi melhorado durante o projeto de reabilitação, incluindo medidas para evitar inundações. De acordo com um professor, a reforma da escola melhorou a qualidade do aprendizado, uma vez

que as crianças estão se sentindo confortáveis e felizes no novo ambiente. A medida resultou em uma importante melhoria social que foi muito elogiada pela comunidade

A fim de ativar a economia, o projeto incluiu também o desenvolvimento de bancas de mercado para vendedores locais. Esta parte do projeto foi realizada através da parceria com a Câmara Municipal de Maputo, a Fundação AVSI em Moçambique e a Faculdade de Arquitetura da Universidade Eduardo Mondlane. Os estudantes de arquitetura projetaram protótipos para as barracas de roupas e alimentos, que foram apresentados aos vendedores que deram seu feedback para chegar ao desenho mais adequado. No final, cada vendedor comprou um quiosque por 30% do seu valor e os outros 70% foram financiados pela Fundação AVSI.

Outros elementos que foram construídos dentro do projeto de reabilitação incluíram uma cantina, um espaço público com playground e banheiros públicos. Todos esses elementos também foram desenvolvidos em estreita cooperação com os moradores, considerando também as estratégias de manutenção.

Processo de implementação

É importante destacar que foram contratados trabalhadores locais para a execução de todas as obras, a fim de envolver ainda mais os moradores na melhoria de seu próprio bairro e evitar deslocamentos. Por exemplo, carpinteiros e serralheiros foram equipados com os materiais e máquinas para construir o protótipo das barracas do mercado e depois puderam continuar produzindo as barracas em parceria com a universidade.

A reabilitação do bairro George Dimitrov é considerada um projeto urbano integrado porque incluiu obras de infraestrutura, bem como melhorias econômicas, sociais e ambientais. Além disso, a população local foi a principal protagonista do projeto, trabalhando lado a lado com o município e outras partes interessadas. A implementação destas intervenções melhorou significativamente a qualidade de vida dos residentes e cumpriu o seu objetivo de permitir o desenvolvimento de uma metodologia a ser replicada em outras áreas informais de Maputo.

Esta metodologia já foi replicada noutras povoações de Maputo e foi exaustivamente descrita no *Manual Metodológico de Intervenção*



© CONSELHO MUNICIPAL DE MAPUTO

Integrada em Assentamentos Informais. Além disso, a metodologia foi utilizada como base para o desenvolvimento de um programa de mestrado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Eduardo Mondlane, financiado pelo Banco Mundial e pela Agência Italiana de Cooperação para o Desenvolvimento.

Custos e financiamento

A reabilitação do Bairro George Dimitrov fez parte do programa ProMaputo, financiado pelo Banco Mundial. O programa mais amplo visa a melhoria de áreas informais, incluindo regularização fundiária, capacitação de técnicos e gestores públicos, coleta de resíduos

sólidos etc. Neste programa, o bairro George Dimitrov foi escolhido para ser um bairro piloto para a regeneração urbana. O custo total da atualização do bairro não pôde ser determinado a partir de fontes abertas.

Principais instrumentos

- * Desenvolvimento de uma metodologia para a regeneração urbana integrada e participativa, além da produção de um manual para seu uso posterior
- * Priorização de obras de acordo com as necessidades da população
- * Construção de um centro comunitário na área de intervenção para ser utilizado durante o desenvolvimento do projeto
- * Contratação de um residente local para facilitar o diálogo entre a cidade e a comunidade local
- * Contratação de mão de obra local para implementação do projeto
- * Parceria com universidade local
- * Política mínima de reassentamento
- * Financiamento através de fontes internacionais



Superquadras (Supermanzanas)

Barcelona, Espanha

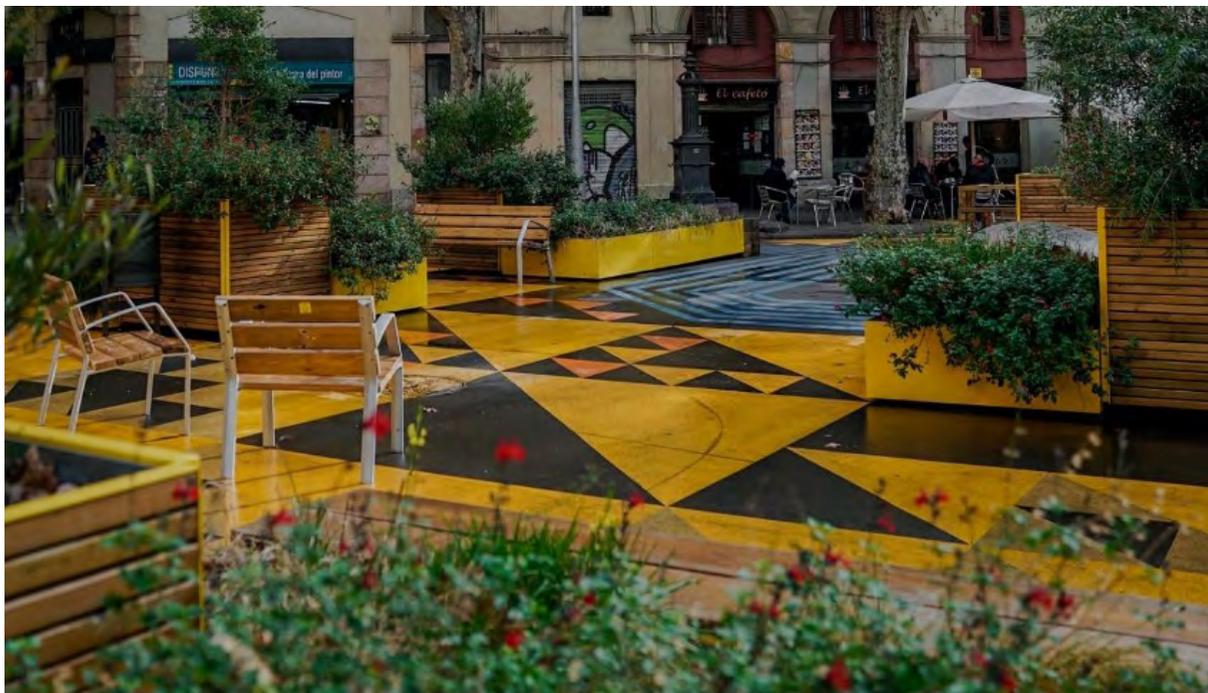
Ano Primeira implementação 2015

Escala Local

Tamanho Médio (16 ha)



© AJUNTAMENT DE BARCELONA



Breve descrição

O modelo das chamadas “Supermanzanas” foi desenvolvido em Barcelona em resposta aos desafios decorrentes da alta densidade populacional, da poluição sonora e do ar, do aumento das temperaturas e número insuficiente de áreas verdes. Uma Supermanzana, ou Superquadra, compreende um certo número de quarteirões da cidade, minimizando o tráfego interno, conduzindo-o circularmente

para as avenidas principais circundantes em um limite de velocidade de 20 km/h. Dentro da Superquadra, é dada prioridade aos modos de transporte ativos e sustentáveis e à vida urbana pública nas ruas. O modelo tem como objetivo minimizar os carros no espaço público dentro do quarteirão.

Destaques

O modelo Supermanzana visa permanecer flexível e ajustável para ser moldado e redimensionado, se adaptando a diferentes necessidades locais, sejam elas sociais ou físicas. Para cumprir seu potencial de transformação da cidade de uma forma economicamente viável, o projeto não envolve grandes mudanças físicas, mas sim medidas suaves e de fundo perdido (recursos financeiros não reembolsáveis, provenientes de fundos públicos ou privados) que são fáceis de implementar e adaptáveis se os requisitos para o espaço público mudarem no futuro. Promove um conceito de transformação urbana baseado em um forte foco na participação e responsabilidade cidadã em todas as fases do projeto.

Contexto

Como uma das cidades mais densamente povoadas da Europa, Barcelona sofre de desvantagens, em parte resultantes da forma urbana da cidade, como a falta de espaços públicos abertos e verdes, má qualidade do ar, aumento das temperaturas devido as mudanças climáticas e mobilidade centrada

no carro. Foi em resposta a esses desafios que a cidade buscou introduzir o conceito conhecido como Supermanzanas. Ele redefine a vida urbana nos níveis micro, meso e macro, mudando a distribuição do espaço público, elevando o bairro como uma unidade social de planejamento e representando uma nova maneira de se deslocar e viver na cidade.

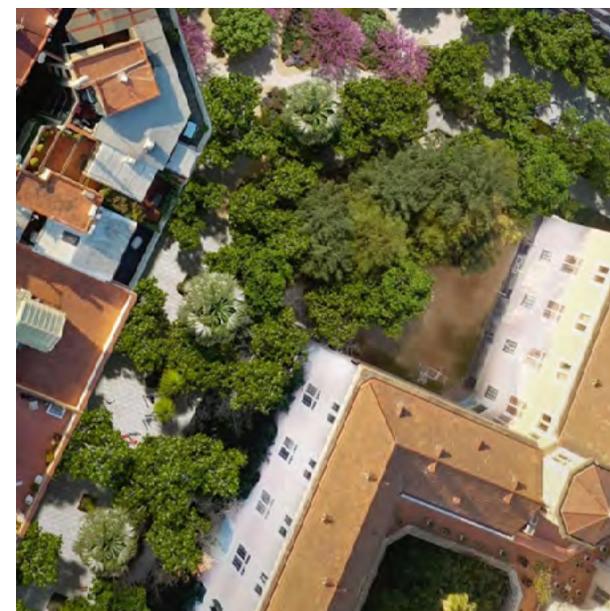
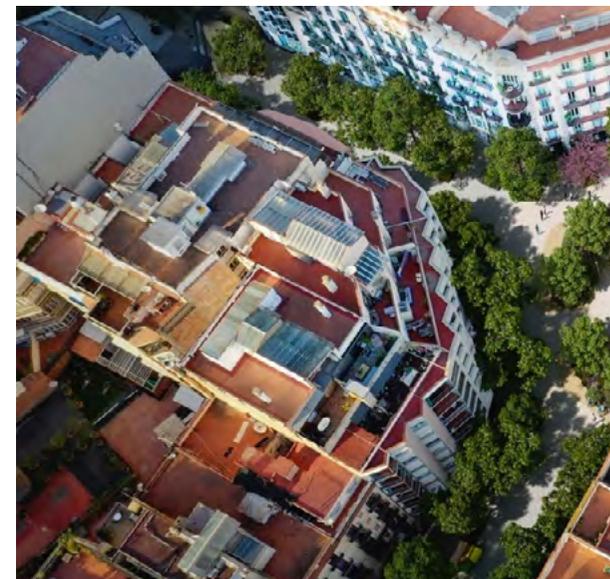
A estrutura para a transformação da cidade é o *Programa Vamos Encher as Ruas com Vida (Let's Fill the Streets with Life Program)*, introduzido pela Comissão de Ecologia, Planejamento Urbano e Mobilidade em 2016. O documento constitui um conceito de planejamento integrado que define o processo, as metas, as partes interessadas e os níveis que devem ser considerados na implementação de todas as futuras iniciativas de superquadra. A Comissão integra a Área de Ecologia, Urbanismo e Mobilidade, responsável pela prestação de serviços municipais ligados ao espaço público e aos serviços urbanos. Além disso, o Plano de Mobilidade Urbana de Barcelona (UMP) estipula que toda a cidade deve ser organizada em Superquarteirões. O plano inclui uma rede de mobilidade como estrutura para todos os novos projetos a serem realizados na cidade. O plano estabelece critérios flexíveis que podem ser adaptados às

características de cada bairro da cidade, garantindo também os usos e funções previstos para todos os tipos de ruas.

O modelo Supermanzana foi testado pela primeira vez em 2015 na área de Poblenou. O projeto piloto transformou 75% das ruas outrora dominadas por carros em um espaço público diversificado composto por ciclovias, infraestrutura recreativa e praças como espaços de interação por meio da redistribuição do tráfego ao redor do quarteirão. Desde 2017, a cidade de Barcelona vem implementando essa estratégia em outros locais no centro da cidade.

Integração setorial

O objetivo principal do Supermanzana é a transição para modos de transporte sustentáveis, que também está associado a dar um passo em direção a um ambiente urbano mais saudável. As ruas devem permitir a coexistência de diferentes modos de transporte, priorizando a caminhada, o ciclismo e o transporte público. Isso melhoraria a qualidade do ar e reduziria as emissões de gases poluentes. O modelo Supermanzana reduz o acesso de veículos às ruas dentro do quarteirão e prevê uma redistribuição do espaço público. As calçadas



ficam mais largas e as ciclovias podem ser integradas.

Como consequência, e o segundo grande objetivo do modelo Supermanzana, a qualidade do espaço público é melhorada. A redistribuição dos espaços viários permite o estabelecimento de pequenas praças, microespaços públicos e áreas de lazer dentro dos quarteirões. São criados espaços públicos para encontro social, recreação e atividade econômica. O monitoramento das Supermanzanas implantadas mostrou que as atividades econômicas nas zonas térreas foram revitalizadas, com frequência de pedestres aumentada e espaços públicos mais atraentes.

Como resposta ao aumento das temperaturas nas cidades e à crise ecológica mundial, elementos verdes e naturais são integrados às novas paisagens urbanas da Superquadra. Como parte de uma estratégia urbana mais ampla, as superquadras estão conectadas e fazem parte de uma rede verde geral. A provisão de infraestruturas verdes é crucial em todos os bairros e melhora a qualidade de vida, bem como as qualidades ambientais de uma cidade, por meio da criação de “micro-habitats” que apoiam a biodiversidade local.

Finalmente, as questões de saúde desempenham um papel significativo na promoção do programa Supermanzanas. O aumento da mobilidade ativa, a diminuição do tráfego de veículos, a melhoria da qualidade do ar e os espaços recreativos acessíveis levam a uma melhoria geral da saúde na comunidade que, em última análise, trará benefícios sociais e econômicos para toda a sociedade.

Integração multinível

Em geral, o processo é conduzido por uma Secretaria Técnica que fornece apoio profissional e é composta por representantes da Área de Ecologia Urbana da Câmara Municipal de Barcelona. O desenho do processo de transformação das Supermanzanas inclui as partes interessadas em vários níveis.

Esquema do processo participativo



Um Grupo de Condução de Supermanzana é criado em cada distrito onde o programa é implementado. É composto por um grupo de pessoas e/ou órgãos representativos que acompanham o projeto. O grupo atua como um elo entre a equipe técnica e os residentes, validando as diferentes etapas e ajudando a definir os momentos certos para a participação, além de traduzir os resultados das oficinas de participação. Além disso, as Associações de Cidades estão adicionando seus conhecimentos sobre os objetivos e valores mencionados anteriormente. A administração do distrito deve ampliar o conhecimento territorial no processo. Isso se concretiza por meio do Plano de Ação da Área da Superquadra, que descreve todas as medidas propostas para a respectiva superquadra. Além disso, diferentes especialistas externos apoiam a equipe de planejamento com pesquisas, se necessário. A constelação de atores públicos e privados garante a variedade temática e a abrangência do projeto e representa um forte foco no planejamento inclusivo e participativo.

Um dos objetivos estratégicos do programa é promover a participação e a corresponsabilidade do público em geral. O objetivo da cidade aqui é envolver associações de bairro locais e residentes para determinar e aplicar critérios

específicos, reunindo seus conhecimentos e experiências locais. A implementação do superbloco integra vários modos de participação ao longo de suas várias etapas de trabalho. Os critérios de participação específicos seguidos pelo projeto são: abordagens municipais e locais, abertura e inclusão, monitoramento e prestação de contas, transparência e monitoramento. A gestão comunitária e a participação na manutenção do verde desempenham um papel significativo no estabelecimento de formas de responsabilidade conjunta, onde os cidadãos projetam, implementam e avaliam o modelo de superquadra em conjunto com os funcionários públicos.

Processo de implementação

Para garantir a qualidade em toda a cidade, valores e objetivos comuns foram identificados para orientar cada iniciativa local da Supermanzana. No entanto, a cidade e seu território não são homogêneos, e cada distrito tem sua própria morfologia específica. O nível de alcance dos objetivos do programa deve, portanto, ser adaptado a cada situação e deve oferecer flexibilidade em relação a propostas e iniciativas. Por esse motivo, o nível mais adequado para atingir esses objetivos em

cada distrito é determinado antes do desenvolvimento da superquadra, de acordo com as condições sociais e morfológicas da área. Aqui, podem ser identificados diferentes níveis de execução:

- * **Nível básico:** Espera-se que a área consolide uma mudança no funcionamento da mobilidade;
- * **Nível tático:** Além da reestruturação da mobilidade na área, a qualidade e a funcionalidade do espaço público podem ser aprimoradas por meio do urbanismo tático.
- * **Nível estruturante:** Espera-se que as medidas na área representem projetos consolidados de requalificação urbana que implementem mudanças funcionais, aumentem a igualdade do espaço público e estabeleçam áreas verdes como habitats locais para a flora e fauna urbanas.

O programa Supermanzana também estabeleceu um sistema de avaliação que determina o grau de realização, identifica espaço para melhorias e abre caminho para uma implementação aprimorada em iniciativas futuras. Este sistema de avaliação pode ser caracterizado como um sistema de classificação

qualitativa que considera vários setores, como usos diversos, qualidade do espaço público, mobilidade, vegetação, coesão social, eficiência processual e metabolismo urbano.

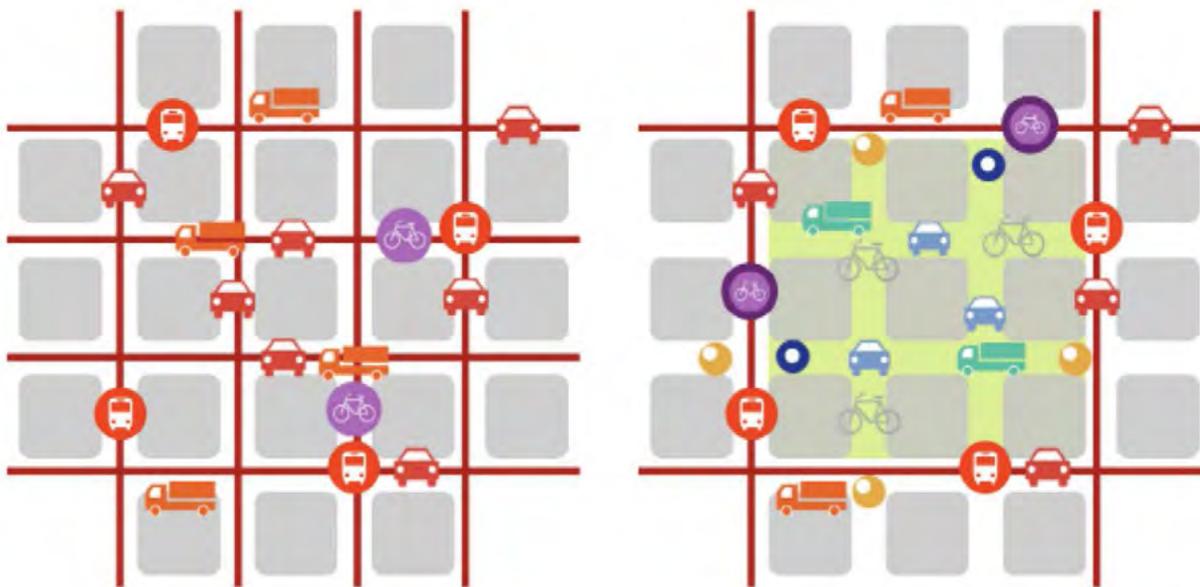
Desenho urbano

O foco do modelo de superquadra está na reorganização e diversificação do espaço, redistribuindo a rua entre veículos motorizados, usuários de mobilidade ativa e moradores locais. Isso está sendo realizado por meio de um processo incremental de transformação de bairros de 400 x 400 metros, que consistem em uma pequena grade ortogonal de nove quarteirões e as ruas intermediárias. Os veículos motorizados estão restritos às vias externas, com exceção dos residentes ou veículos de entrega, sujeitos a um limite de velocidade

de 20 km/h. Para compensar as limitações resultantes na mobilidade, a cidade está promovendo modos ativos de transporte, como ciclismo e caminhada, bem como transporte público. Novas ciclovias e uma rede de ônibus ortogonal, com paradas nos centros dos bairros recém-criados de cada Superquadra, estão sendo desenvolvidas.

Como as Superquadras serão desenvolvidas de forma incremental, cada iniciativa projeta sua respectiva área de planejamento individualmente em um processo participativo pré-definido. O enquadramento geral do desenho urbano é determinado pelo Plano de Mobilidade e pelo Programa Vamos Encher as Ruas de Vida. As iniciativas podem ser de baixo orçamento, temporárias e reversíveis (iniciativas táticas) ou ser estáveis ao longo do tempo, capazes de envolver orçamentos mais substanciais (iniciativas estruturantes).

© AJUNTAMENT DE BARCELONA

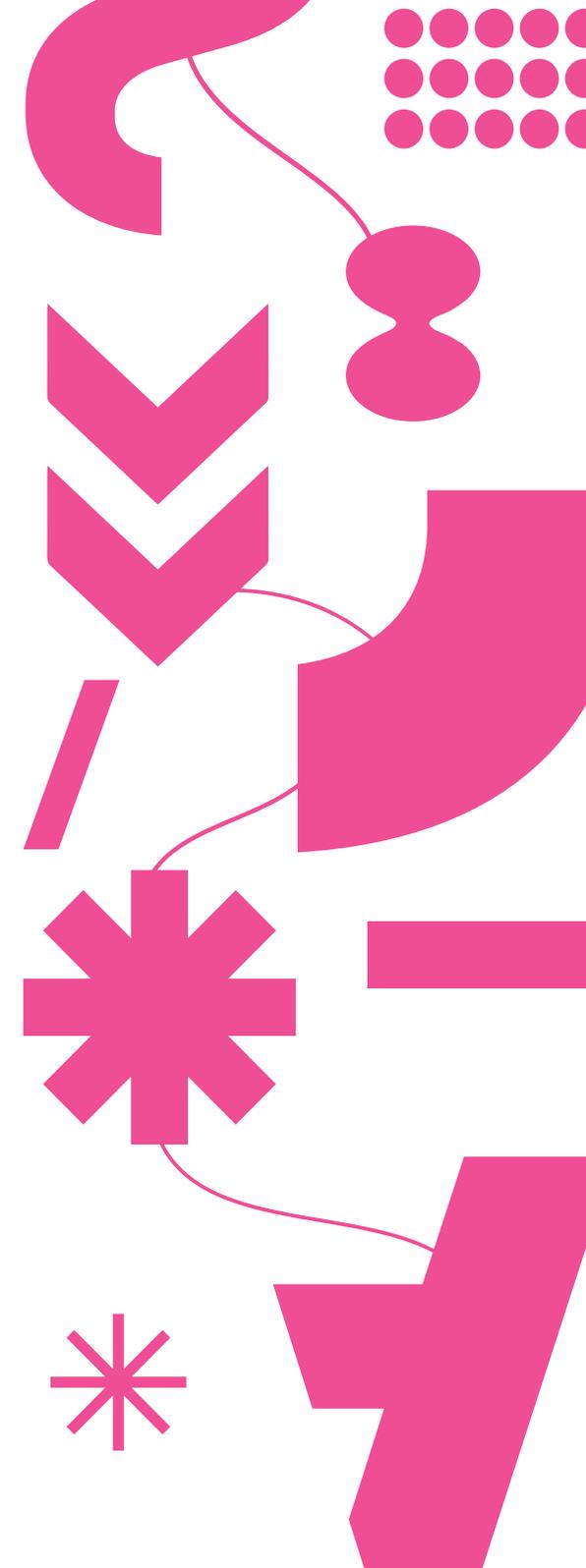


Custos e financiamento

O Programa Supermanzanas foi inicialmente apoiado com 11 milhões de euros em 2016. Desde então, algumas superquadras foram concluídos e o alcance do Programa foi ampliado depois que o Banco Europeu de Investimento prometeu apoiar outras 40 iniciativas com 95 milhões de euros em 2020. No entanto, os resultados dos primeiros processos de execução mostraram que o orçamento era muito limitado e não satisfazia os requisitos dos projetos. Ao mesmo tempo, um estudo recente descobriu que os potenciais benefícios ambientais e de saúde do programa podem levar a uma economia de cerca de 1,7 bilhão de euros no orçamento público.

Principais instrumentos

- * Conceito estratégico integrado “*Vamos encher as ruas com vida*”
- * Coordenação global com o *Plano de Mobilidade Urbana*
- * Projetos-piloto e implementação gradual permitem um processo de aprendizado contínuo
- * Um grupo de condução técnica horizontal e verticalmente integrado para cada Supermanzana
- * Valores, metas e processos claramente definidos para projetos replicáveis
- * Plano de Ação da Área de Supermanzana para cada projeto
- * Participação pública no planejamento, implementação e manutenção de projetos
- * Urbanismo tático
- * Acompanhamento de projetos



Referências bibliográficas

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade.** Brasília: [S.n], 2001.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP, 2005.

FELDMAN, Sarah (org.). **Instituições de urbanismo no Brasil: 1930 – 1979.** São Paulo, Annablume, 2021.

MDR, Ministério do Desenvolvimento Regional. **Guia para Elaboração e Revisão de Planos Diretores.** Brasília: 2022.

_____. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU. Texto base.** Brasília: 2021.

MONTANDON, Daniel Todtmann. **Zoneamento e projetos urbanos: Estudo das matrizes do planejamento urbano em São Paulo.** São Paulo: Tese de doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

MONTANDON, Daniel Todtmann e SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos (org.). **Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas.** Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Cidades IPPUR/UFRJ, 2011.

ONU, Assembleia Geral. **Nueva Agenda Urbana Declaración de Quito sobre Ciudades y Humanos Sostenibles para Todos.** S.l., 2016. ONU. **Agenda 2030, Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).** Nova Iorque, setembro de 2015.

ROSSBACH, Anaclaudia e CARVALHO, Celso Santos: **O Estatuto da Cidade Comentado.** São Paulo: Ministério das Cidades e Aliança de Cidades, 2010.

ROSSBACH, Anaclaudia. **Estatuto da Cidade - a velha e a nova ordem urbana: uma análise da implementação da lei.** São Paulo: Cities Alliance, Publisher Brasil, 2016.

Project Description by World Bank: <https://urban-regeneration.worldbank.org/Seoul>

Presentation by the Seoul Metropolitan Government: <https://seoulsolution.kr/sites/default/files/policy/%5BEN%5D-Cheong%20Gye%20Cheon%20Restoration%20Project.pdf>

Wikipedia article about the project: <https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon>

Key dates on the project: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/special-conditions/elevated-structure-removal-case-study-cheonggyecheon-seoul-korea/>

Site municipal sobre Superquadras: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca>

Site da Área Municipal de Ecologia, Urbanismo, Infraestruturas e Mobilidade: <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/about-us/companies-and-independent-bodies>

Apresentação de um exemplo de distrito: <https://www.barcelona.cat/urbanismetactic/en>

“Vamos encher as ruas de vida” Programa: https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/en_gb_MESURA%20GOVERN%20SUPERILLES.pdf

Artigo sobre aspectos financeiros do Programa Superbloc: <https://www.intelligenttransport.com/transport-news/103493/barcelonas-superblocks-model-given-funding-boost-by-the-eib/>

Artigo sobre Superquadras do BERD: <https://www.ebrd-greencities.com/policy-tool/urban-planning-with-superblocks-barcelona-spain-2/>

Artigo sobre Superquadras da iniciativa C40: <https://www.c40.org/case-studies/barcelona-superblocks/>

Dissertação de mestrado focada em Simulação de Calor de Superblocos: <https://repositum.tuwien.at/handle/20.500.12708/6350>

Artigo sobre estudos de caso europeus bem-sucedidos: <http://www.prosfet.eu/PROSFET/wp-content/uploads/2018/05/Transitioning-Urban-Consolidation-Centres-initiatives-in-successful-operations.pdf>

Impactos na saúde do estabelecimento de superquadras: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/Changing_urban_design_Superblock_Model_web.pdf

Aplicabilidade do conceito de superbloco: <https://www.nature.com/articles/s41893-022-00855-2>

Artigo publicado pela “Fondazione AVSI”: <https://www.avsi.org/en/news-and-press/news/restored-playing-fields-for-the-young-residents-of-the-george-dimitrov-neighborhood-in-maputo>

Relatório do Banco Mundial: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/777631588168466281/text/Mozambique-ProMaputo-Maputo-Municipal-Development-Program-MMDP-I-and-II.txt>

Artigo publicado pelo “Banco Mundial”: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2017/01/31/in-maputo-neighborhood-makeover-changes-residents-lives-better>

Manual Metodológico de Intervenção Integrada em Assentamentos Informais: <https://e-35.it/wp-content/uploads/2019/11/3.-Manual-Metodol%C3%B3gico-de-Interven%C3%A7%C3%A3o-Integrada-em-Assentamentos-Informais.pdf>

Article Folha de Maputo: <https://www.folhademaputo.co.mz/pt/noticias/nacional/moradores-de-george-dimitrov-satisfeitos-com-novo-visual/>

Article Jornal Noticias online: <https://jornalnoticias.co.mz/capital/grande-maputo/requalificacao-acomoda-crescimento-urbano/>

Relatório da primeira participação pública “Coletando Ideias”: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/pdf/ideensammlung-bericht.pdf>

Site da Corporação de Desenvolvimento público-privado: https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/wien_3420_ag

Revisão do Plano Diretor em 2017: https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_masterplan_2017_EN_2019-08-30_1208911.pdf

Estudo sobre a integração da perspectiva de gênero no planejamento de aspern Seestadt (2006): <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/pdf/studie-gendermainstreaming.pdf>

Brochura sobre o Conselho Consultivo da aspern: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/positions_on_the_production_of_urba/1

Plano diretor revisitado (2017): https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_masterplan_2017_EN_2019-08-30_1208911.pdf

Processo de planejamento explicado pela cidade de Viena: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/aspern-seestadt-planungsprozess>

Artigo da Wikipedia sobre o projeto: https://de.wikipedia.org/wiki/Seestadt_Aspern

Descrição do projeto pela cidade de Nova York: <https://www.nyc.gov/site/planning/plans/east-new-york/east-new-york-plan.page>

As medidas do Plano Comunitário do Leste de Nova York foram concluídas em pdf: http://www.eastbrooklynbid.org/uploads/6/4/5/8/6458522/east_new_york_plan.pdf



Por meio da



MINISTÉRIO DAS CIDADES

