

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE ENGENHARIA CIVIL

VITOR VINICIUS DE JESUS OLIVEIRA

SITUAÇÃO DE ZONEAMENTO URBANO DO BAIRRO VILA
MOXOTÓ, NO MUNICÍPIO DE PAULO AFONSO, BAHIA

DELMIRO GOUVEIA / AL

2019

VITOR VINICIUS DE JESUS OLIVEIRA

SITUAÇÃO DE ZONEAMENTO URBANO DO BAIRRO VILA
MOXOTÓ, NO MUNICÍPIO DE PAULO AFONSO, BAHIA

Trabalho de Conclusão de Curso para
obtenção de graduação no curso de
Engenharia civil pela Universidade
Federal de Alagoas.

Orientador: Prof. Dr. Roberval Felipe
Pereira Lima

DELMIRO GOUVEIA / AL

2019

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca do Campus Sertão
Sede Delmiro Gouveia

Bibliotecária responsável: Renata Oliveira de Souza CRB-4/2209

O48s Oliveira, Vitor Vinícius de Jesus

Situação de zoneamento urbano no bairro Vila Moxotó, no município de Paulo Afonso, Bahia / Vitor Vinícius de Jesus Oliveira. - 2019.
50 f. : il.

Orientação: Prof. Dr. Roberval Felipe Pereira Lima.
Monografia (Engenharia Civil) – Universidade Federal de Alagoas.
Curso de Engenharia Civil. Delmiro Gouveia, 2019.

1. Projetos urbanos. 2. Intervenção urbana. 3. Impactos socioambientais. 4. Orla fluvia. 5. Vila Moxotó – Paulo Afonso – Bahia. I. Lima, Roberval Felipe Pereira. II. Universidade Federal de Alagoas. III. Título.

CDU: 624.05

FOLHA DE APROVAÇÃO

AUTOR: VITOR VINICIUS DE JESUS OLIVEIRA

Situação do Zoneamento Urbano do Bairro de Moxotó, no Município de Paulo Afonso, Bahia - Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Engenharia Civil da Universidade Federal de Alagoas – UFAL Campus do Sertão.

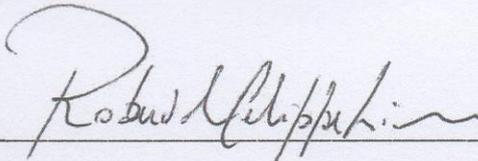
Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao corpo docente do Curso de Bacharelado em Engenharia Civil da Universidade Federal de Alagoas e aprovado em 13 de dezembro de 2019.

Banca Examinadora:

Orientador(a)

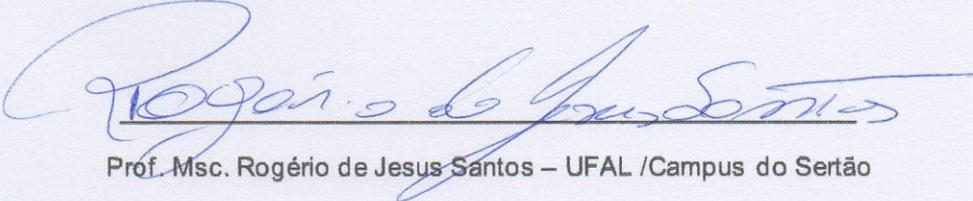
1º Examinador(a)

Orientador


Prof. Dr. Roberval Felipe Pereira de Lima – UFAL/Campus do Sertão

2º Examinador(a)

Avaliador Interno


Prof. Msc. Rogério de Jesus Santos – UFAL /Campus do Sertão

3º Examinador(a)

Avaliador Interno

Prof. Dr. José Alegn Roberto Leite Fchine – UFAL/Campus do Sertão

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo mais, agradeço à Deus por ter possibilitado que todas as condições me foram oferecidas ao longo do caminho para que chegasse até aqui, mesmo com todos os percalços que a vida pode apresentar.

Dito isto, não posso deixar de mencionar todas as pessoas que caminharam comigo, estas fazendo parte ou não da minha vida acadêmica, mas que foram fundamentais no sentido de companheirismo. Dentro da graduação, sinto importante agradecer a todos os professores que prestaram em suas aulas fontes de conhecimentos e auxílios para toda a aprendizagem durante o curso. Em especial, agradeço à professora Viviane Regina, a qual deste o início da graduação se mostrou não somente uma professora incrível, mas também de um coração e paciência enormes, sendo ela a orientadora responsável pelo desenvolvimento de boa parte do seguinte trabalho. E na finalização deste, o professor Roberval Felipe que aceitou orientar e me guiou para a conclusão desta importante etapa da vida acadêmica.

Aos meus amigos, que sempre estiveram ao meu lado nas mais diversas situações dentro e fora graduação, prestando seu apoio através de boa amizade, contribuindo também para o meu crescimento pessoal.

Às pessoas que posso chamar de família que ganhei ao longo da vida, D. Bárbara, Dr. Rosalino, Alita e Gabriel. A vida possibilitou que todos estivessem sempre ao meu lado, ofertando o conforto e o apoio que se fizeram importante para este caminho.

À minha querida Karina, meu pãozinho de ló, um presente que Deus me deu e se fez presente primeiramente através da amizade, do companheirismo, e hoje se faz presente como o meu amor, que me dá forças, a pessoa que enche meu coração de alegria, enche meu coração de coisas boas.

E por fim, à minha rainha, à minha mãe Rosecleide. Pessoa que batalhou com unhas e dentes para que todo o meu ser buscasse objetivos melhores na vida, sendo minha referência maior de admiração de luta que posso ter por alguém, de demonstração de amor, estando sempre ao meu lado, se fazendo de mãe, pai, tio, avô, amiga. Uma família inteira dentro de uma pessoa, uma vida de batalha para que me fosse proporcionada a busca por uma vida melhor, a realização de ser uma pessoa melhor, a realização de se tornar um Engenheiro Civil.

RESUMO

Os projetos urbanos têm se tornado ao longo do tempo importantes ferramentas no que diz respeito às dinâmicas populacionais dentro das cidades. No entanto, nada pode ser feito sem que haja um profundo estudo do espaço que se planeja intervir, partindo da real necessidade da intervenção e quais os impactos socioeconômicos e ambientais causados por um projeto urbano. Nesse sentido, buscou-se nesse trabalho determinar quais os principais pontos a serem considerados quando se propõe projetar uma orla fluvial dentro de um espaço urbano. Com base no estudo das diversas abordagens nas obras de diferentes autores, através de uma pesquisa bibliográfica de caráter exploratório, buscou-se apresentar quais foram os contextos históricos em que se fizeram necessárias intervenções urbanas, quais impactos socioambientais podem causar com ou sem um planejamento urbano e a caracterização físico-espacial através de um estudo de campo e análise gráfica de imagens geradas da região do Bairro Vila Moxotó. Com o estudo e conhecimento da região, fica definida qual a área e de que forma um projeto orla pode ser implementado, definindo e caracterizando os espaços divididos dentro da orla, assim como os seus principais impactos dentro do aspecto socioeconômico e ambiental. Dessa forma, concluiu-se a importância do projetista sobre a sua atuação além dos espaços do seu projeto, definindo a importância de um planejamento em um país, como o Brasil, carente de desenvolvimento em estrutura urbana e social.

Palavras chave: Projetos urbanos, Intervenção Urbana, Planejamento Costeiro

ABSTRACT

Urban projects have become important instrument over time for population dynamics within cities. However, nothing can be done without a thorough study of the urban space that is planned to intervene, starting from the real need for intervention and what are the socioeconomic and environmental impacts caused by an urban project. This way, it was searched in this work to determine which are the main points to be considered when proposing to design a waterfront park within an urban space. Based on the study of the various approaches in the works of different authors, through an exploratory bibliographic research, it was pursued to present which were the historical contexts in which urban interventions were necessary, which social and environmental impacts can cause with or without urban planning. and the physical-spatial characterization through a field study and graphic analysis of images generated of the Vila Moxotó neighborhood. With the study and knowledge of the space, it is defined which area and how a waterfront park project can be implemented, defining and characterizing the divided spaces within the waterfront park, as well as their main impacts within the socioeconomic and environmental aspects. Thus, it was accomplished the importance of the designer on his performance beyond the walls of his project, defining the importance of planning in a country, such as Brazil, lacking development in urban and social structure.

Keywords: Urban Projects, Urban Intervention, Coastal Planning

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Trecho 01 da Orla do Guaíba.....	23
Figura 2 - Trecho 01 da Orla do Guaíba concluído	24
Figura 3 - Trecho 01 da Orla Do Guaíba Concluído	25
Figura 4 - Localização de Paulo Afonso no estado da Bahia	26
Figura 5 - Representação parcial dos bairros de Paulo Afonso	26
Figura 6 - Vista aérea da Cidade Industria	28
Figura 7 - Posição do Bairro Vila Moxotó em Paulo Afonso	29
Figura 8 - Representação parcial do Zoneamento da cidade de Paulo Afonso.....	30
Figura 9 - Representação do Uso e ocupação do Solo	33
Figura 10 - Representação Parcial do Sistema Viário no Software AutoCad.....	34
Figura 11 - Representação parcial das Centralidades no Software AutoCad.....	35
Figura 12 - Representação das Áreas Verdes	36
Figura 13 - Área proposta para implementar a orla	39
Figura 14 - Planta de distribuição dos espaços dentro da orla.....	40

LISTA DE SIGLAS

GPU – Grandes Projetos Urbanos

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

CHESF – Companhia Hidrelétrica do São Francisco

PDDUA – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental

ZR – Zona Residencial

ZDE – Zona de Desenvolvimento Econômico

ZPAP – Zona de Proteção Ambiental e Paisagística

COELBA – Companhia de Eletricidade da Bahia

PA – Paulo Afonso

BTN – Bairro Tancredo Neves

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1. Objetivo Geral	11
1.2. Objetivos Específicos.....	11
1.3. Justificativa e Relevância	11
1.4. MATERIAIS E MÉTODOS	12
1.4.1. Escopo da Pesquisa	12
1.4.2. Estrutura da Pesquisa	12
1.4.3. Classificação da Pesquisa	12
1.4.4. Procedimentos Metodológicos	13
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	14
2.1. Intervenção urbana.....	14
2.2. Projetos urbanos.....	15
2.3. Gestão Sustentável	18
2.3.1. Impacto Ambiental	20
2.4. Estruturação de Orlas Interiores no Brasil	22
2.4.1. A Orla do Guaíba.....	22
2.5. O Município de Paulo Afonso	25
2.6. Bairro Vila Moxotó Bahia	28
2.7. Diagnóstico Físico Espacial.....	31
3. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	37
3.1. A Orla Fluvial	38
4. CONCLUSÃO	42
5. MELHORIAS OU SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS	43
REFERÊNCIAS	44
ANEXOS	47

1. INTRODUÇÃO

Os projetos urbanos são de fundamental importância para o desenvolvimento de uma sociedade com tantos problemas causados pelo mau planejamento e formação das cidades, muitas vezes como as vividas no Brasil. Geralmente esses projetos são buscados para sanar deficiências no bem-estar de vida da população, deficiências no âmbito da saúde, moradia, saneamento básico etc. Não se pode deixar de lado aqueles que visam a interação socioambiental e promoção de cultura e convívio, como é o espaço das orlas.

Foi ao longo do processo de expansão das cidades e do seu crescimento populacional em que houve a necessidade de adaptar os centros urbanos para que eles viessem a absorver todo o contingente sem deixar de se desenvolver. Partindo dos menores e até os maiores projetos urbanos, todos esses têm o seu papel dentro de uma sociedade, dentro do seu espaço, como papel fundamental de modificação através da intervenção.

As orlas vêm a funcionar como um importante elemento de interação entre homem e meio ambiente, apesar de elas serem predominantemente ao longo da costa marítima. Menos vista ao longo de lagos e rios, a orla fluvial não é menos importante, visto que além desse elemento de lazer, ela pode funcionar como marco de estruturação do espaço em que ela é construída, atribuindo ao poder público ou privado uma gestão dentro de um espaço da cidade.

Sendo assim, o presente trabalho estabeleceu como problema de pesquisa de que forma uma intervenção através de um projeto urbano poderia impactar em um bairro da cidade de Paulo Afonso (BA), trazendo como objetivo geral a proposta de uma orla fluvial como esse instrumento de intervenção, delimitando a área de interesse e analisando possíveis consequências. Para tanto, a busca pelo histórico da necessidade de intervenção e a caracterização da área se fazem essenciais para atingir o objetivo de propor uma intervenção.

1.1. Objetivo Geral

O objetivo geral da pesquisa é apresentar uma proposta de intervenção urbana através da implementação de um projeto de Orla Fluvial no Bairro Vila Moxotó no município Paulo Afonso (BA).

1.2. Objetivos Específicos

Para que possa ser atingido, são apresentados os seguintes objetivos específicos:

- i. Caracterização da área a se propor intervenção;
- ii. Proposta de uma Orla Fluvial.

1.3. Justificativa e Relevância

Com o constante crescimento das malhas urbanas e de suas respectivas populações, pode-se notar que muitas áreas tendem a ficar isoladas dos chamados centros urbanos. E é justamente para essas áreas mais isoladas que muitas vezes devem se voltar os olhares, visto que é interessante não apenas no ponto de vista social, mas também do ponto de vista econômico e estrutural da cidade.

Cidades com um constante atrativo de pessoas apresentam um limite até onde seus centros suportam o crescente fluxo. A partir do momento em que se passa a atrair pessoas e serviços para outros pontos da cidade, é possível notar que a cidade pode crescer de uma forma saudável, desde que se haja um planejamento.

Mesmo a implementação de uma orla fluvial sendo um elemento mais turístico e voltado para o lazer, não se pode ignorar o fato de o turismo ser um objeto de fascínio das pessoas. A partir desses objetos, há envolvido diversos setores da sociedade que participam desde o planejamento, passando pela construção e vão até o seu uso. Dessa forma, há todo um atrativo econômico que vem a gerar empregos e serviços, como também uma busca pela estruturação e promoção do espaço, vindo a beneficiar fortemente a população local.

1.4. MATERIAIS E MÉTODOS

1.4.1. Escopo da Pesquisa

Na busca pela compreensão de uma realidade local, faz-se necessário o uso da pesquisa para buscar uma aproximação no conhecimento de fenômenos socioestruturais, “A finalidade da pesquisa não é só a acumulação de fatos, mas também a sua compreensão, o que se obtém desenvolvendo e lançando hipóteses precisas, que se manifestam sob a forma de questões ou de enunciados”. (SILVA, 2015, p. 50.). E nesse sentido, é buscado nesse trabalho explicitar o ambiente urbano e suas características físico-espaciais e sua formação, como também a função deste dentro do seu espaço maior em que se localiza, a cidade de Paulo Afonso.

1.4.2. Estrutura da Pesquisa

De forma clara, faz-se a busca através de uma revisão bibliográfica no que tange os principais pontos que interessam observar as causas para a formação do espaço urbano no Brasil, de forma a tentar compreender questões que interferem na tomada de decisão e na gestão de novos projetos a serem implementados. Visando, dessa forma, buscar também exemplos históricos que venham embasar uma nova proposta de projeto na intervenção do espaço urbano.

1.4.3. Classificação da Pesquisa

No ponto de vista da natureza da pesquisa, há no presente trabalho uma pesquisa aplicada, na qual objetiva levantar questões sobre a situação atual num espaço urbano, envolvendo interesses locais, possibilitando trazer soluções de problemas específicos da realidade local (SILVA & MENEZES, 2001).

Já quanto à abordagem, mostra-se uma pesquisa qualitativa, sendo que

há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa.

Não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. (SILVA & MENEZES, 2001, p. 20)

Dessa forma é essencial que uma análise no ponto de vista qualitativo possa ser feita quando se busca interpretar a realidade do contexto urbano daquele espaço quando se busca uma proposta ou solução de um problema ou melhoria de uma característica já existente.

A pesquisa ainda se busca ser exploratória e descritiva, visto que quando exploratória, busca-se responder à perguntas sobre as características sobre o objeto de estudo, “envolve levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; análise de exemplos que estimulem a compreensão” (SILVA & MENEZES, 2001, p. 21). Sendo nesse caso o espaço urbano a ser estudado e todo o seu contexto físico espacial dentro da cidade, levantando os principais problemas e suas variáveis e suas relações.

1.4.4. Procedimentos Metodológicos

Através de mapas obtidos por meio do Google Maps e de ferramentas de desenho como AutoCad 2018, foi possível determinar os principais elementos presentes no bairro a ser estudado. Algumas das representações espaciais foram obtidas juntamente à prefeitura da cidade, a qual fez um estudo físico-espacial da cidade e o detalhou em mapas no AutoCad 2018. Com esses, bastou delimitar a área de interesse, observando o que eles representavam no território.

O que não foi obtido através da prefeitura exigiu uma busca no Google Maps e a adaptação à realidade, no sentido de que foi feita uma atividade de campo através do bairro para obter melhores informações atualizadas do que havia representado no mapa e a partir deste fazer uma representação de acordo com o que se buscou analisar.

Através da pesquisa bibliográfica, em que se buscou materiais já publicados a respeito de projetos urbanos e nos exemplos de projetos orla, foi possível analisar de forma qualitativa quais elementos viriam a ser necessários para a implementação de uma orla.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A partir da década de 1950, passou-se a haver uma preocupação, principalmente na Europa e Estados Unidos, de como a expansão nos grandes centros urbanos vieram acarretar a necessidade de mudanças para adaptação da cidade. Essa expansão intensificada, sendo de forma planejada ou espontânea, exigiu dos centros urbanos algo que a princípio ele não estava capacitado, havendo uma degradação do mesmo (VARGAS & CASTILHO, 2015).

Sendo esse processo observado de forma mais intensa no Brasil a partir de 1980, pôde-se notar que para absorver e adaptar os grandes centros urbanos, teria de haver intervenções urbanas, através de projetos urbanos (VARGAS, 2006).

2.1. Intervenção Urbana

Cada intervenção urbana vem a partir da necessidade de causar um impacto que possa ser benéfico não apenas num sentido de “maquiar” a cidade, mas também se busca diversas outras maneiras para solucionar questões de quem ali reside. Questões essas socioeconômicas, ambientais ou da valorização do espaço.

Mas isso tudo vem a partir do estudo para a causar a mudança no espaço, no sentido de que “intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção” (VARGAS & CASTILHO, 2015, p. 03). Nesse sentido, vale ressaltar, a importância do diagnóstico físico a se realizar da área e do planejamento urbano, respeitando sempre as limitações físicas, culturais e econômicas.

Ainda nesse sentido, segundo Nobre (2003), o planejamento estratégico para a intervenção varia de cidade a cidade, mas sem deixar de apresentar a intervenção como uma promoção do espaço a ser restaurado ou renovado. Portanto, é de se notar como é fundamental o estudo do espaço, buscando sempre partir da necessidade, passando por quais dispositivos de intervenção viriam a salientar tal problema ou promover o espaço, até quais seriam os reais impactos ali causados.

2.2. Projetos Urbanos

Os Grandes Projetos Urbanos (GPUs), também denominados pela literatura especializada como Megaprojetos ou Grandes Intervenções Urbanas, são, até então, pouco explorados em solo nacional, porém, há alguns exemplos e movimentos crassos que evidenciam uma gênese dos mesmos em alguns locais específicos no Brasil sendo necessário que os mesmos sejam objeto de estudos detalhados tanto na elaboração de suas fases iniciais, quanto nos seus processos de efetivação, e posteriormente, no impacto ambiental e social que os mesmos acabam por formular nas áreas expostas após suas conclusões.

Prima facie é necessário estabelecer que este processo de implementação de GPUs historicamente vem ocorrendo em diversas cidades ao redor do mundo, o que causa uma dificuldade para estabelecer os fatores que originam e estimulam suas produções, porém, observa-se que os mesmos são fruto do movimento urbanístico nomeado como Renascença Urbana e aparecem com mais frequência nos países da Europa, nos Estados Unidos e em países considerados emergentes.

Ostensivamente presentes na Europa, nos Estados Unidos e em países emergentes, tais projetos têm caracterizado uma nova fase do urbanismo moderno, precocemente reconhecida como Renascença Urbana. Em países como o Brasil, tais intervenções na paisagem urbana concorrem com outros tipos de ação consideradas básicas à vivência urbana, tendo, portanto, reduzidas suas influências no cenário de nossas cidades. Assim, são reduzidas suas influências na malha urbana e ainda despertam pouco interesse da parte dos urbanistas brasileiros. Ao se analisar esses estudos, na maioria das vezes, limitam-se a um foco sobre os altos custos da obra, no lucro apropriado pelo setor privado e na relação discutível com outras ações governamentais. (ULTRAMARI, 2013, p. 02)

Em suma, ainda que haja discrepâncias entre os autores, os primeiros projetos que podem ser considerados como GPUs no Brasil, são observados em meados da década de 70, ainda durante os governos militares. Tais projetos, ainda que eivados por motivos políticos e econômicos, resguardam similaridades com a conceituação dos GPUs atuais pelos altos investimentos que foram feitos nestes e que, estavam muito além dos investimentos que eram realizados até então, assemelham-se também aos GPUs modernos devido ao fato de buscarem fomentar

uma nova política geográfica ao país, melhorando o desenvolvimento de regiões pouco exploradas urbanamente. Nesse sentido,

O termo “Grandes Projetos”, ou, neste caso, “Grandes Obras”, toma força nos anos 70, durante o período militar, ainda com um objetivo de declaração de poder, mas com um caráter mais geopolítico, de tomada ostensiva de territórios até então não ocupados e, máxima na época nacionalista, “sujeitos” ao domínio de forças estrangeiras. Assim, em nome dessa lógica, capital estatal e privado implantam a prática dos grandes projetos. Aliadas ao imaginário nacionalista, essas grandes intervenções, ao modo das atuais, transmitiam uma idéia importante para o período, que era a de “progresso” e integração de regiões atrasadas economicamente no contexto nacional. Adotando a prática dos grandes projetos com magnitude de tamanho, escala e complexidade, o poder central esperava: a) estimular novos processos urbanos que transformariam as cidades e trariam o desenvolvimento a todo o país; e b) atender a uma política de ordenação do território nacional que buscava diminuir as disparidades existentes. É nesse contexto que o regime militar brasileiro iria promover grandes obras, algumas inclusive conhecidas pelo adjetivo de faraônicas por seu tamanho e complexidade. (ULTRAMARI E REZENDE, 2007, p.10)

Ocorre que, enquanto o Brasil ainda dava seus primeiros passos nesses projetos, que malgrado existam opiniões divergentes, acabaram por falir nos seus objetivos principais, outros países começavam a reformular em diversas cidades todo o seu ambiente urbanístico, arquitetônico e valorativo tendo os anos 80, 90 e 2000, sido considerados a Renascença Urbana para estes. (CASTELLS; BORJAS, 1996, p.152-166).

Atualmente, entende-se que as causas que fomentam os GPUs são primordialmente: as situações pós-guerra; as demandas por transporte; o crescimento da mancha urbana e as novas demandas culturais da população. (POWELL, 2000).

É ainda uma característica recente no Brasil a volta dos Grandes Projetos Urbanos que vem se reestabelecendo em diversos municípios, decorrentes justamente da última motivação supracitada, as novas demandas culturais da população. Nesse sentido é salientado que:

No Brasil, a inexistência de conflitos armados que destruam estruturas urbanas exclui a primeira possibilidade; a demanda não atendida por serviços de transporte que tem exigido a superutilização de estruturas existentes não permite a adoção de novos usos para edifícios e espaços tais como terminais de massa e exclui a segunda possibilidade⁶; o crescimento da mancha urbana nas cidades brasileiras com fortes características de periferização, fruto de uma ocupação aos pedaços, num mosaico de invasões e loteamentos exclui a terceira possibilidade de ser essa uma oportunidade de se alterar a cidade com Grandes Projetos. É na quarta possibilidade de causa que se observará a razão dos principais Grandes Projetos no cenário urbano nacional. De modo geral, os Grandes Projetos aqui observados acontecem em áreas tradicionais da cidade, subutilizadas, com forte referencial histórico, agora adaptadas para usos de lazer e cultura. (ULTRAMARI, 2013, p. 5)

Com a volta destes de grandes projetos às políticas urbanas brasileiras, ainda que em pequena escala, é necessário que sejam observadas as principais características que permeiam esses projetos e costumam ser elencadas literatura específica.

Segundo Ultramari (2013) a primeira característica destes processos é a grande participação dos setores privados nesses projetos, que observam o lucro que estes GPUs em algumas regiões poderiam trazer para os seus negócios e desta forma participam com investimentos particulares visando seu retorno, criando-se a sensação de que há uma inversão das posições do setor público e privado nesses casos específicos.

A segunda característica é de acordo com o autor os crescentes gastos do na elaboração dos GPUs que ficam cada vez mais caros, sendo comum inclusive que no decorrer dos projetos perceba-se que a quantia previamente estipulada não é suficiente para terminá-lo em virtude das inúmeras intercorrências que projetos desta magnitude enfrentam na sua fase de concretização.

Outra característica bastante criticada acerca dos megaprojetos é a sua ligação íntima com o fenômeno da gentrificação, sendo este inclusive um dos objetivos afins de muitos destes processos, o que acaba por fomentar a periferização das pessoas com rendas mais baixas que estão nas regiões afetadas pelos Megaprojetos e que não conseguem acompanhar a valorização dos terrenos e dos próprios serviços urbanos ofertados na região, sendo forçados a saírem de suas

regiões de origem mesmo que não tenham sido formalmente por meio de mecanismos de desapropriação.

Como quarta característica o autor aponta uma que pode ser muito benéfica quando ocorre, é a integração do GPU com projetos maiores das cidades, como por exemplo, a reciclagem arquitetônica de uma região que necessitava daquilo, mas, acaba sendo realizada porque um megaprojeto naquela região se beneficiaria disto.

Por fim, uma das características mais importantes dos megaprojetos que o autor apresenta é a capacidade destes de gerarem diversos impactos ambientais e sociais, sendo necessário que sejam feitos estudos realmente sérios acerca destes fatores, visando reduzir os impactos negativos que possam ser ocasionados, e, diante das proporções gigantes dos megaprojetos, talvez não possam ser efetivamente sanados.

2.3. Gestão Sustentável

Levando-se em conta os altos padrões de consumo aos quais o meio ambiente tem sido submetido, deve ser considerado como as cidades virão a crescer para que não venha haver um esgotamento de recursos e crescente agressão ao meio ambiente. O mundo inteiro passou por uma urbanização disparada no século XX e foi na busca de adequar a cidade à vinda dessas pessoas para as cidades que os governos implementaram políticas de infraestrutura urbana, tomando como importante para seus respectivos programas de desenvolvimento social. Visto que como no Brasil há uma agenda atrasada de infraestrutura urbana e social, é preciso que hoje essa agenda venha a ser implementada tomando conceitos de políticas urbanas que busquem práticas sustentáveis.

Baseado no diagnóstico feito pela Agenda 21 Brasileira,

as cidades brasileiras cresceram desordenadamente; possuem carência de recursos e serviços públicos; as redes de infra-estrutura se encontram obsoletas, bem como os espaços urbanos; existem sérias agressões ao meio ambiente e aponta para a necessidade de mudança no processo decisório com integração de variáveis sociais, ambientais, de desenvolvimento econômico e de qualidade do ambiente urbano, bem como o fortalecimento das estruturas institucionais e a melhoria de mecanismos que facilitem a participação popular no processo decisório. (ORTH & ROSSETTO, 2006, p. 228).

Levando isso em consideração e como já afirmado, as cidades brasileiras necessitam trazer como prioridade para os próximos anos o que se tem de importante no ponto de vista social sustentável. Isso quer dizer que é preciso pôr em ação políticas públicas que englobem medidas de desenvolvimento que se adequem às novas práticas sustentáveis do século. Apesar da melhoria em infra-estrutura urbana ser uma agenda social atrasada, do século passado, os métodos para implementação desse desenvolvimento se fazem atual no ponto de vista ambiental.

Segundo Rossetto e Orth (2006), há desafios a serem tomados no que diz respeito à gestão e planejamento de novas políticas públicas que possam viabilizar o crescimento econômico e sustentável, levando esses dois benefícios à população ali residente, dando à mesma uma forma de vida digna. E nesse sentido, afirma Orth (2006, p. 2): “A gestão é um processo dinâmico de utilização de conceitos, princípios e instrumentos na elaboração e execução de políticas públicas capazes de satisfazer os indivíduos e atingir o bem comum”.

Faz-se necessário compreender, portanto, compreender a necessidade de uma gestão participativa de políticas públicas com participação popular. Visto que é através de políticas públicas que as mudanças socioeconômicas e ambientais podem ser empregadas e através de seus respectivos métodos serem feitos estudos de acompanhamento a cada variável de determinado local, sendo assim:

Cabe à gestão urbana atender a demanda em serviços públicos em atividades inerentes a circulação e transportes, comunicações, abastecimento de água, luz/energia, coleta de esgoto e lixo, controle de vetores de doenças, controle do uso e ocupação do solo, saúde, cemitérios e funerais, educação, cultura, esportes, segurança e justiça, habitação, feiras e mercados. Para isso necessita estrutura administrativa, recursos humanos, espaços físicos, equipamentos e materiais, tarifação e custeio, legislação, adequados e suficientes dados e informações municipais através de características autônomas, além de parceria com o Estado e com a iniciativa privada. (ORTH, 2006, p.5-6)

2.3.1. Impacto Ambiental

Neste tópico serão apresentadas breves discussões a respeito de impacto ambiental, o qual está inerente à maioria dos projetos urbanos e interfere não somente no meio ambiental natural como também na qualidade de vida das pessoas.

O conceito de impacto ambiental está diretamente ligado à atividade do homem num espaço natural, vindo a causar consequências que não haveria sem a ação humana. Também trazido por Sanchez (2015), o impacto se faz através da modificação do meio ambiente através de atividades, produtos ou serviços, podendo ser benéfico ou adverso, apesar de muitas vezes estar ligado a uma situação adversa.

Nesse quesito, é possível notar que o conceito é mais abrangente e se distingue de poluição, no qual há um aspecto apenas negativo. Desta forma, é trazido também pontos em que o impacto se faz positivo:

A possibilidade de ocorrerem impactos ambientais positivos é uma noção que deve ser bem assimilada. Um exemplo corriqueiro de impacto positivo, encontrado em muitos estudos de impacto ambiental, é descrito "como criação de empregos". Trata-se, como é evidente, de um impacto social e econômico, campo em que é relativamente fácil compreender que possa haver impactos benéficos. Mas também há impactos positivos sobre componentes físicos e bióticos do meio. Um projeto que envolva a coleta e o tratamento de esgotos resultará em melhoria da qualidade das águas, em recuperação do hábitat aquático e em efeitos benéficos sobre a saúde pública (SÁNCHEZ, 2015, p. 31).

Então vale ressaltar que é de suma importância que se haja uma previsão já no planejamento sobre como sanar tais impactos negativos ou potencializar os positivos. Através de uma projeção do impacto ambiental que o projeto venha a ser alterado, podendo ser adaptado a obedecer a uma legislação existente e diminuir os impactos.

Para Fernandez (2004), as alterações ambientais ocorrem por inúmeras causas, muitas denominadas naturais ou decorrentes de intervenções do homem, de forma não natural. E com o crescimento da população, especialmente nos

ambientes urbanos, essas intervenções têm se intensificado e contribuído para as alterações no meio ambiente. Essas alterações interferem no anseio por uma qualidade de vida melhor, independente da classe social.

No sentido de mitigar os impactos numa busca de adaptar os anseios pelo desenvolvimento urbano à proteção ambiental é que se busca ferramentas, como é trazido a seguir, em que:

merece especial atenção o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), a ser elaborado antes da instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente. Esse importante instrumento de planejamento e controle ambiental decorre do princípio da consideração do meio ambiente na tomada de decisões e diz com a elementar obrigação de se levar em conta o fator ambiental em qualquer ação ou decisão — pública ou privada — que possa sobre ele causar qualquer efeito negativo. (BENJAMIN, 1993, p. 01)

Levando em consideração os conceitos já apresentados sobre o assunto, pode-se entender que deve haver ferramentas que evidenciem a preocupação com as possíveis consequências da ação humana no meio ambiente. Dentro de projetos urbanos, a harmonia entre o contexto urbano e o projeto tem de começar desde o seu planejamento, e o aspecto socioambiental é um ponto de grande interesse quando se visa analisar os impactos.

Faz-se necessário, portanto, compreender conceitos relacionados à impacto ambiental, pois o desenvolvimento urbano tem que estar de acordo com preocupações evidenciadas ao longo dos últimos anos, como por exemplo a crescente escassez de recursos naturais, degradação do meio e a busca na qualidade de vida das pessoas no ambiente urbano.

2.4. Estruturação de Orlas Interioranas no Brasil

As orlas surgiram no Brasil no século XX, tendo como referência inicial e padrão de tratamento a Avenida Atlântica em Copacabana, no Rio de Janeiro – RJ, como pode ser observado que:

O que se cria e recria é o conceito de passeio ao longo de um corpo d'água, pelo qual é possível o andar e a prática de esportes. O tamanho da calçada e do passeio varia de acordo com a disponibilidade local, de largas faixas ajardinadas e pavimentadas até estreitos caminhos, por vezes com características muito rústicas. Nestes espaços ao longo da calçada, é comum a disposição de quiosques de alimentação, esculturas, postos de salvamento, equipamentos esportivos, envolvidos por jardins ora muito elaborados, ora bastante simples (MACEDO, 2012, p. 207).

É nesse sentido que as orlas marinhas ou ribeirinhas recebem um tratamento especial de órgãos públicos. No entanto é mais comum de se observar esse tipo de intervenção na costa brasileiras, adequando para orlas marítimas, não havendo muitas vezes o cuidado equivalente paisagístico e ambiental para áreas internas da cidade ou ao adotar orlas fluviais. Como afirma Garcia (2010), “nesse mesmo aspecto, é válido lembrar, que em margens de rios, lagoas e represas o processo de tratamento arquitetônico e paisagístico também ocorre e incita ao uso das faixas ribeirinhas”. Para o presente trabalho, serão usados dois exemplos de projetos urbanos em que a orla fluvial foi o instrumento de intervenção no espaço urbano. É a partir desses projetos que se tomará como um histórico recente para se basear na proposta a ser idealizada para a orla no Bairro Vila Moxotó.

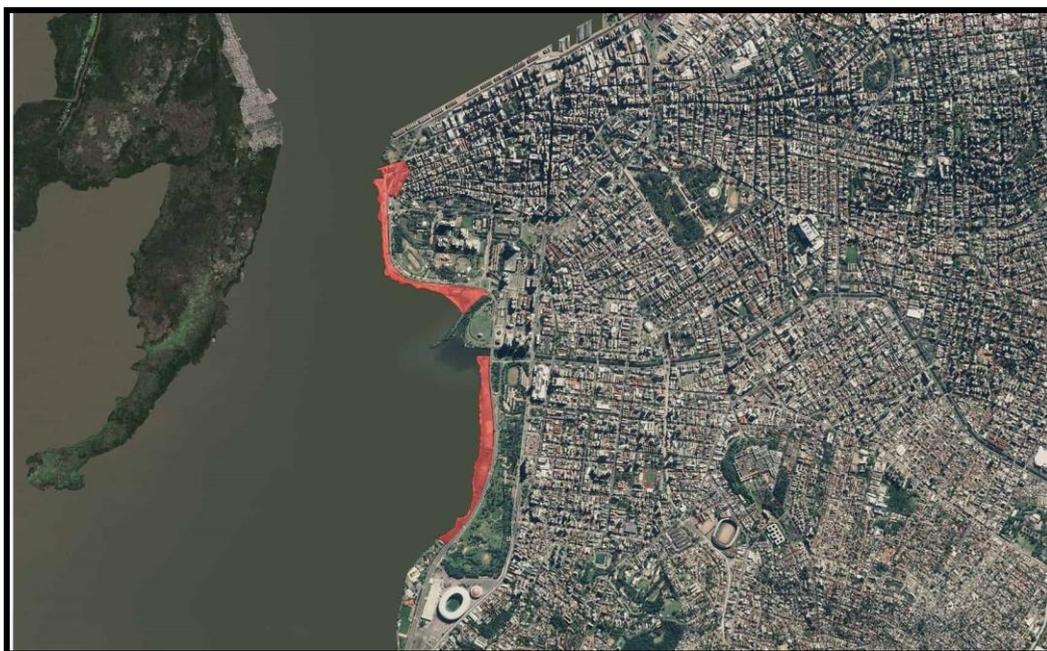
2.4.1. A Orla do Guaíba

Será usada como um exemplo aqui nesse trabalho, o projeto de Orla do Lago Guaíba que se localiza cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, e tem uma extensão de aproximadamente 70 km. Na orla do Guaíba, encontram-se diversos pontos turísticos e de referência da capital gaúcha, tais como: a Usina do Gasômetro, a área revitalizada da Orla, o estádio de futebol Beira-Rio, o Anfiteatro

Pôr do Sol, a Fundação Iberê Camargo, as ruínas do Estaleiro Só, entre outros. A orla também é o local de muitos clubes náuticos. (GARCIA, 2010)

Em 2010, prefeitura buscou promover uma série de ações que visaram requalificar a Orla do Guaíba, o Centro Histórico e as vias urbanas que viabilizam a mobilidade e a acessibilidade a estas áreas da cidade, qualificando de uma forma abrangente o espaço urbano (GARCIA, 2010).

Figura 1 - Trecho 01 da Orla do Guaíba



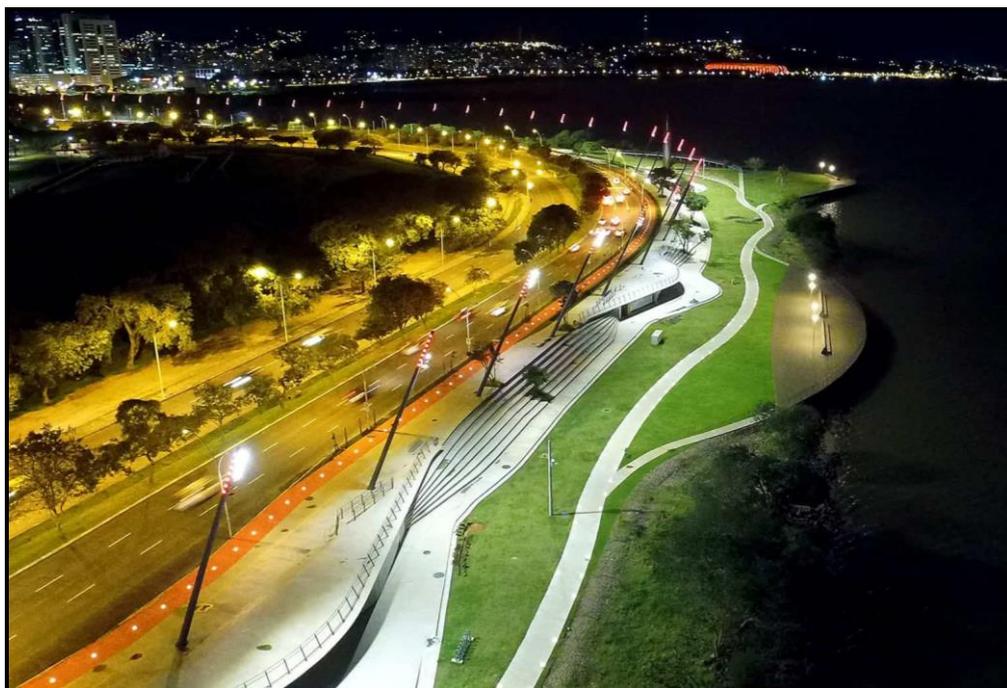
Fonte: Grifo Arquitetura (2018)

No entanto, só foi concluída uma parte dos trechos projetados para a orla, o qual possui uma extensão de 1500 metros provido de equipamentos para esporte, lazer, ancoradouro para barcos, bares, pequenos comércios, entre outros¹.

Inaugurado apenas em 2018, a orla se tornou um dos principais pontos de encontro e de atração turística. Segundo informa a matéria da página O Sul (2018), o espaço tem passado a receber nos fins de semana 60 mil pessoas².

¹ Disponível em <<https://grifoarquitetura.com.br/orla-do-guaiba-trecho-01-porto-alegre/>>, acessado em 10 de agosto de 2019.

² Disponível em <<http://www.osul.com.br/orla-do-guaiba-completa-um-ano-como-area-de-convivio-e-lazer-em-porto-alegre/>>, acessado em 10/08/2019.

Figura 2 - Trecho 01 da Orla do Guaíba concluído

Fonte: Grifo Arquitetura (2018)

Se antes já era um forte ponto de encontro dos cidadãos, como afirma Garcia (2010), a orla é um dos marcos para cidade hoje em dia, trazendo diversas atrações e promoção de eventos. Valendo nesse sentido que pode haver uma considerável elevação nas receitas arrecadas pelo órgão responsável pela administração e atraindo cada vez mais serviços. Não deixando de pensar área verde que envolve boa parte da orla, vindo a promover nesse sentido uma preocupação com o que se descarta tanto pelos moradores com a adequação também do órgão responsável.

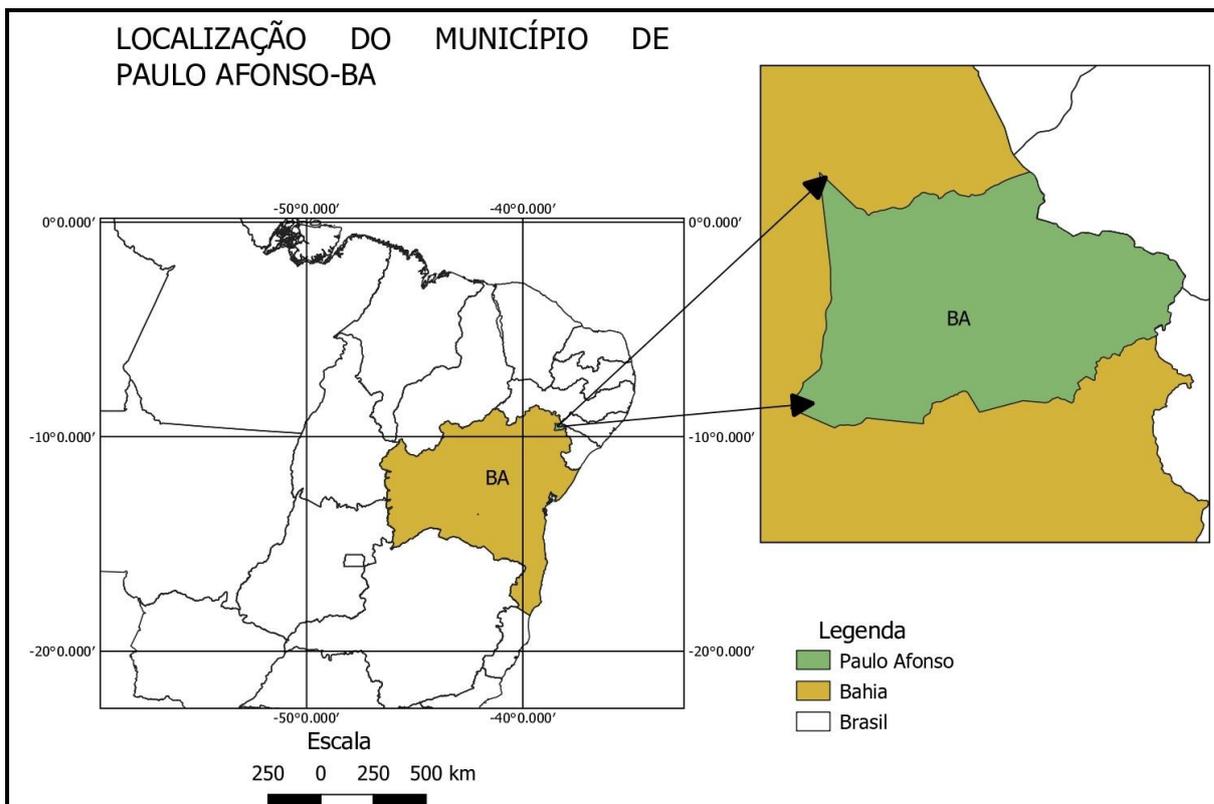
Figura 3 - Trecho 01 da Orla Do Guaíba Concluído

Fonte: Agência Preview (2018)

2.5. O Município de Paulo Afonso

O município de Paulo Afonso está localizado no nordeste do estado Bahia, estando muito próximo aos limites com os estados de Pernambuco, Alagoas e Sergipe, tendo como principal marco suas usinas hidrelétricas. O município faz parte da Mesorregião Vale do São Francisco da Bahia. Ocupando uma área territorial de 1.545,191 km², sua população era de 108.396 habitantes, apresentando uma densidade demográfica de 68,62 hab/km², segundo o censo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de 2010, sendo estimada para 2019 a população de 117.782 habitantes, segundo o IBGE.

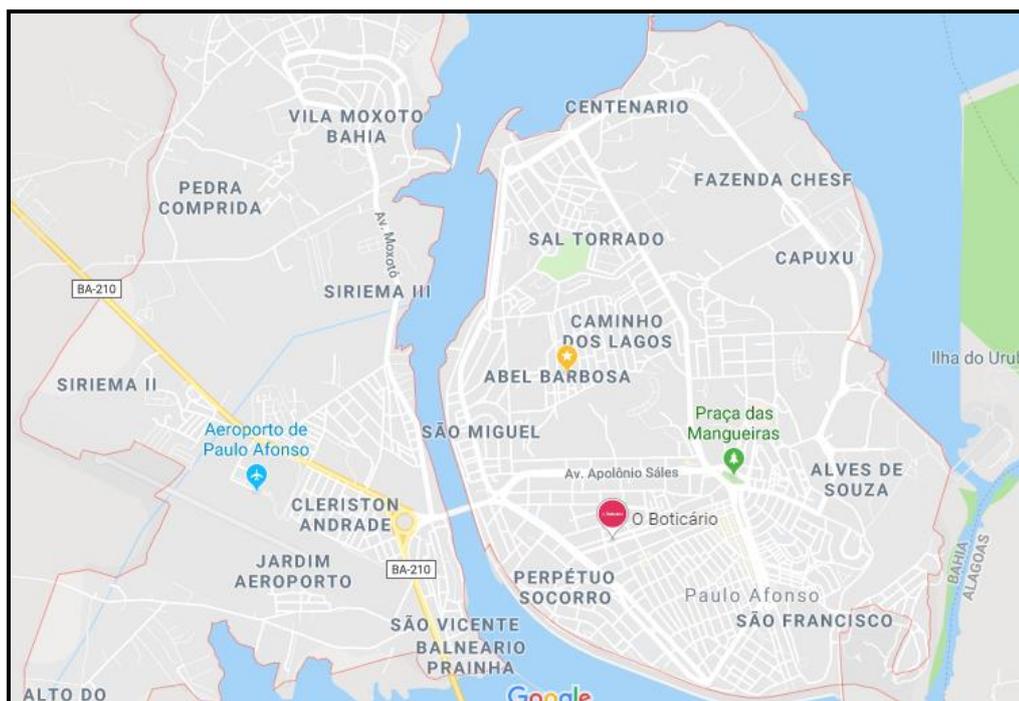
Figura 4 - Localização de Paulo Afonso no estado da Bahia



Fonte: malha do território brasileiro, IBGE, 2010.

Adaptado por: Vitor Oliveira, 2019.

Figura 5 - Representação parcial dos bairros de Paulo Afonso



Fonte: Google Maps (2019)

O crescimento urbano e populacional de Paulo Afonso está diretamente ligado ao uso do potencial hidrelétrico das águas do Rio São Francisco, mais precisamente à Cachoeira de Paulo Afonso. A cachoeira está localizada na divisa com o município de Delmiro Gouveia, Alagoas, e foi a partir dela que começou a exploração da potência hidrelétrica que resultou em outras usinas que fomentaram a formação do espaço da cidade.

A chegada de vários operários foi a principal motivação para se pensar na organização do espaço que ali havia. Nesse sentido, a primeira forma de planejamento urbano é descrita:

A vila da CHESF (Companhia Hidrelétrica do São Francisco), que foi subdividida entre vila dos operários, técnicos e engenheiros, também era conhecida como Acampamento da CHESF ou genericamente de Vila Operária e foi concebida com base no urbanismo moderno, seguindo as diretrizes de planos da época, notadamente baseado no modelo de cidade jardim. O programa básico do conjunto planejado, para construção da cidade da CHESF, seguia uma lógica já utilizada em modelos de “cidade jardim”, sendo previstos: vias hierarquizadas com traçado radial e concêntrico; baixa densidade construtiva; segregação entre vila operária e vila dos técnicos e Engenheiros; casas construídas de forma isolada em seus respectivos lotes; clubes; centro médico; hangar e campo de aviação; casa de hospedes; mercado; padaria; escolas; áreas administrativas; conjunto de praças, áreas verdes e lagos artificiais. (OLIVEIRA, 2015, p. 600)

Dessa forma, o espaço que ali havia tornou forma através do planejamento e ainda hoje pode observado como a parte central da cidade cresceu seguindo a organização do espaço estabelecida na época. Abaixo segue imagem como um exemplo dos primeiros assentamentos e da organização espacial deles:

Figura 6 - Vista aérea da Cidade Indústria



Fonte: Memorial CHESF (1949)

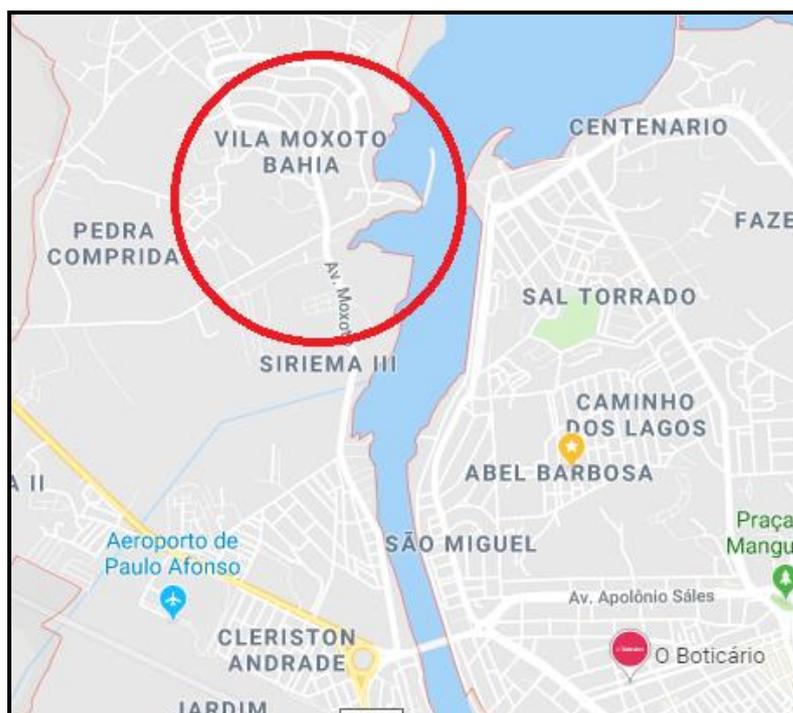
Além do espaço urbano definido como Acampamento da CHESF, não ocorreu da mesma forma com a chegada de pessoas em busca de emprego e foram se abrindo de forma desordenada, sem uma infraestrutura urbana básica para os novos moradores. Ainda assim, não paravam de chegar pessoas de todos os lugares, o que foi expressivo para a formação do espaço da cidade (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL DE PAULO AFONSO, 2016).

2.6. Bairro Vila Moxotó Bahia

O bairro está situado fora da ilha, na parte noroeste da cidade, e teve seu início a partir de assentamentos feitos para operários da CHESF. O fato de estar isolado impediu que ele tivesse um maior desenvolvimento, mas permitiu com que o bairro viesse a prover a princípio de grandes lotes e ruas relativamente largas (PDDUA,

2000). Com o crescimento da cidade e à medida em que a população foi sendo afastada do que pode se chamar de “centro da cidade”, a região veio a se estruturar para atender às necessidades daqueles que chegavam.

Figura 7 - Posição do Bairro Vila Moxotó em Paulo Afonso



Fonte: Google Maps (2019)

Os grandes lotes no bairro permitiram nos últimos anos a construção de alguns condomínios, tanto privados como de habitação popular, o que atraiu uma parcela da população. Nesse sentido, o poder público ainda não fornece o serviço e a estrutura necessária que a população crescente demanda.

O estudo feito a partir do PDDUA (2018) veio a delimitar a cidade de Paulo Afonso por zonas e para o seguinte trabalho, buscou-se especificar quais zonas se apresentam dentro do Bairro Vila Moxotó Bahia.

Figura 8 - Representação parcial do Zoneamento da cidade de Paulo Afonso



Fonte: PDDUA de Paulo Afonso (2018)

Como pode ser observado na divisão no zoneamento acima, a área do bairro Vila Moxotó Bahia contém algumas zonas que são de importância para a escolha dessa área como instrumento de intervenção. Cada zona é detalhada a seguir, conforme estabelece o PDDUA (2018).

Nas Zonas Residenciais, há uma prioridade habitacional, comércios e serviços de escala local e de baixo impacto urbano:

- ZR3: compreende áreas vazias no perímetro urbano destinados à expansão de uso residencial e misto caracteriza-se pela presença de grandes glebas, passíveis da implantação de novos parcelamentos residenciais e de uso misto.
- ZR4: compreende áreas mais adensadas de configuração urbana espontânea, sendo algumas de urbanização planejada; são característicos dessas áreas imóveis geminados ou justapostos, e lotes com área média de 150,00 m².
- ZR5: corresponde às áreas menos adensadas com ocupações posteriores ao acampamento da CHESF. Estas áreas têm maior possibilidade de verticalização em relação a outras áreas da cidade por

possuírem infraestrutura menos sobrecarregada e potencial para ampliação. Esta zona caracteriza-se pela presença de lotes com área média superior a 300,00 m² (PDDUA, 2018, p. 30).

Já nas Zonas de Desenvolvimento Econômico (ZDE), há uma preocupação quanto ao fluxo de pessoas e mercadorias, objetivando promover instrumentos que facilitem esse processo, como por exemplo a implementação de ruas que suportem uma maior carga de transporte público, ciclovias, estacionamento etc. (PDDUA, 2008). A ZDE presente na área estudada se caracteriza da seguinte forma:

ZDE4: corresponde à área com maior potencial construtivo e propícia a receber equipamentos que criam demanda de fluxo, e caracteriza-se pela presença de avenidas de maior largura, e pela presença de lotes com áreas superiores a 500,00 m²(PDDUA, 2018, p. 33).

Partindo para as Zonas de Proteção Ambiental e Paisagística (ZPAP), busca-se estabelecer áreas que venham a promover espaços de lazer e promoção cultural, mas levando em consideração como uma área de proteção ao Meio Ambiente ou restauração do mesmo (PDDUA, 2008). Dessa forma, pode ser caracterizada no bairro Vila Moxotó da seguinte forma:

ZPAP 3: são áreas em que deverá manter a configuração paisagística atual, como a presença de grandes áreas verdes, e sem taxa de ocupação, sendo áreas restritivas com impedimento de exploração ambiental, preservando as áreas verdes resultantes da compensação ambiental das Usinas Hidroelétricas da CHESF (PDDUA, 2018, p. 36).

2.7. Diagnóstico Físico Espacial

Como mencionado em capítulos anteriores do presente trabalho, para que possa ser feita qualquer proposta de intervenção, é necessário o maior conhecimento possível da área em que se pretende promover a mudança. A partir do diagnóstico físico espacial é possível observar quais são os aspectos físicos e

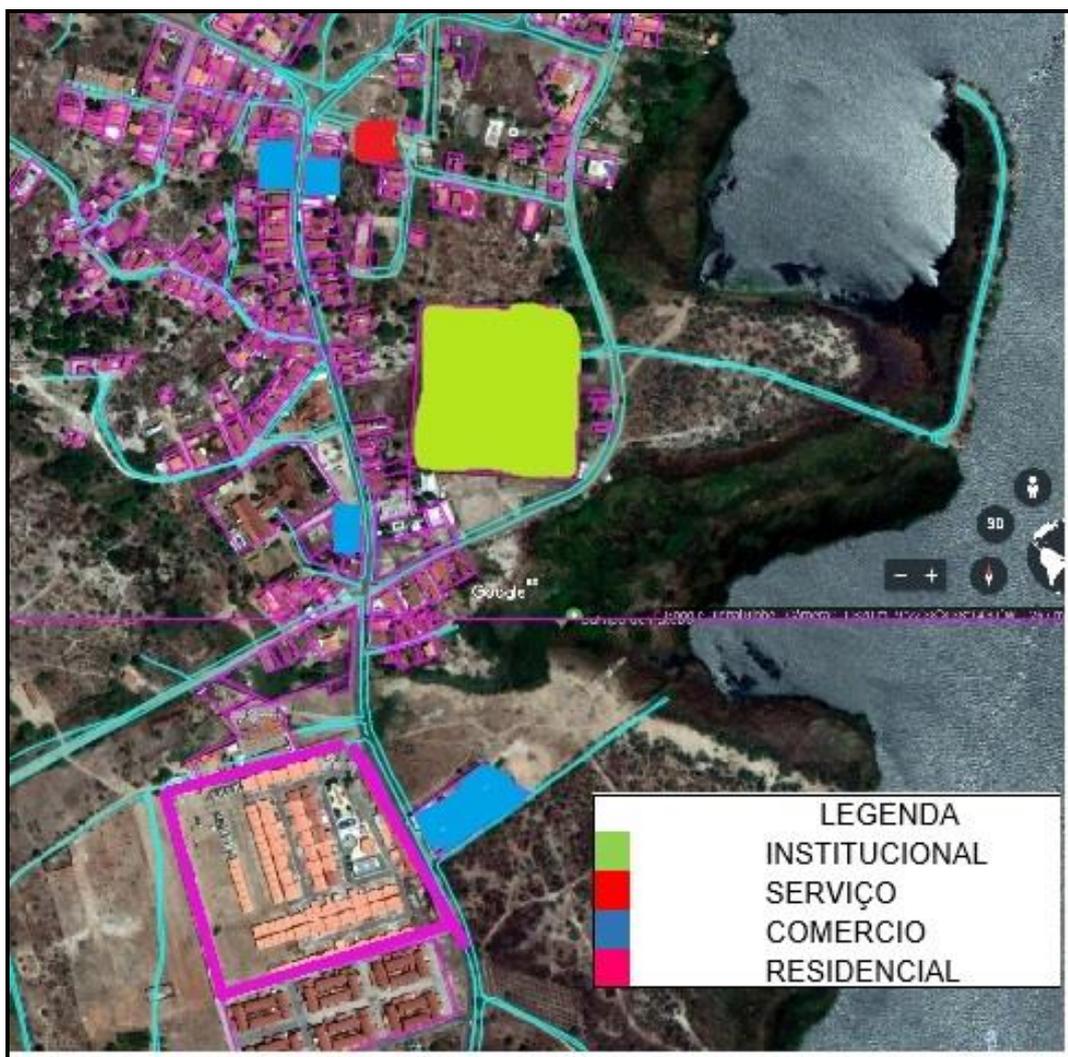
sociais hoje presentes para que possa promover um bom instrumento de intervenção.

O presente tópico vai servir justamente para exibir a análise do maior número possível de aspectos que estão presentes na área em que se propõe intervir. Desde já, poderá ser notada que a área é majoritariamente um ambiente residencial, mas que exibe um potencial para ser uma centralidade dentro da cidade e ainda subestimado por conta de sua localização mais isolada.

- **Uso do Solo**

Como afirmado anteriormente, a região é predominantemente uma região de uso residencial, com poucas opções de serviço e comércio, apesar da presença de alguns condomínios recém construídos. Mas ainda assim, há a presença de 3 mercearias dentro da região marcada e 1 loja de material de construção que abastecem as residências próximas. Dentro da região, há uma subestação da Companhia de Eletricidade da Bahia (COELBA). A escola mais próxima à região fica num bairro próximo, da mesma como o posto de saúde. Esses aspectos poderão ser observados na imagem a seguir, em que se nota justamente a predominância residencial como apontada anteriormente:

Figura 9 - Representação do Uso e ocupação do Solo



Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor (2019)

- **Sistema Viário**

Através do bairro há a constante circulação de transporte público, sendo um ônibus que faz o trajeto dentro do bairro de 40 em 40 minutos, ligando o centro da cidade aos bairros na região em que está inserido o Bairro Moxotó, tendo a Avenida Moxotó como via principal de ligação e outras diversas vias locais.

Com a implementação de condomínios nos últimos anos, a via principal tem se desgastando cada vez mais, o que torna o trajeto dentro do bairro um pouco mais dificultado, mesmo que a maioria de suas ruas sejam asfaltadas. O atual fluxo de veículos requer uma nova ferramenta que viabilize o trajeto que os moradores façam para o centro da cidade.

Vale ressaltar que é pensada uma maior integração do bairro com outros pontos da cidade, como pode ser observado a seguir no destaque às vias projetadas, essas pensadas pelo poder público:

Figura 10 - Representação Parcial do Sistema Viário no Software AutoCad

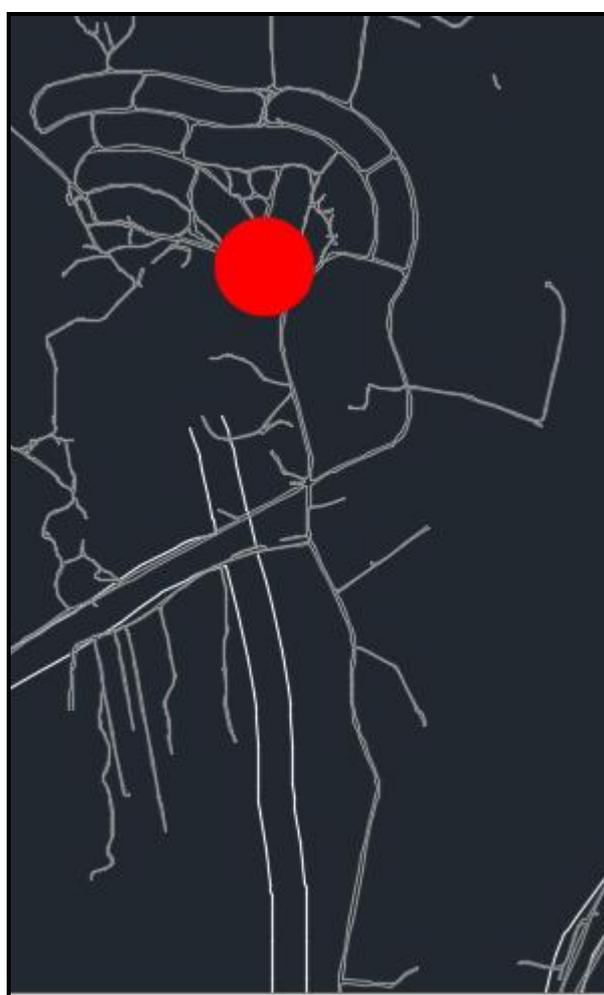


Fonte: Prefeitura de Paulo Afonso (2016)

- **Centralidades**

Por ser um bairro residencial, há poucos locais que possam atrair um grande fluxo de pessoas para si. O único objeto ainda dessa natureza é a Escola Municipal Guiomar Pereira, a qual atrai estudantes do ensino fundamental e médio que residem tanto nos bairros da região onde está localizado também o bairro Vila Moxotó . Abaixo, a localização aproximada da escola é mostrada no ponto vermelho.

Figura 11 - Representação parcial das Centralidades no Software AutoCad



LEGENDA
■ Centralidades

Fonte: Prefeitura de Paulo Afonso (2016)

- **Áreas Verdes**

As áreas verdes são basicamente compostas por vegetação rasteira, típica da caatinga, presente nos espaços vazios e normalmente próximas ao rio. Como já trazido na representação parcial de zoneamento do bairro, essas áreas são destacadas como áreas de proteção ambiental e paisagística (ZPAP), havendo nesse caso um maior rigor quanto à construção de empreendimentos, mesmo que ainda seja de cunho turístico. A implementação de elementos geridos através da participação pública pode racionalizar e melhor estruturar essas áreas no que tange à proteção e impedimento de ocupação ilegal.

Figura 12 - Representação das Áreas Verdes



LEGENDA
■ Áreas de vegetação

Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor, 2019.

3. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A partir do que se foi mostrado anteriormente, o trabalho vem a propor uma requalificação de uma parte do bairro para que este possa ser uma nova ferramenta de desafogo de pessoas e serviços do centro da cidade. Nesse sentido, haveria o início da valorização de uma área que tem um potencial residencial, comercial e turístico. É através da proposta de uma Orla Fluvial que área viria a se valorizar, e atrairia desde a sua concepção alguns benefícios econômicos e sociais.

É notório que atualmente o poder público precisa atender melhor a população residente e ao mesmo tempo se faz necessária uma descentralização do centro da cidade, que se caracteriza por ser uma ilha. No entanto, a proposta não segue vazia, no sentido de que ela é um complemento das propostas que são pensadas e planejadas através do Plano Diretor (2018) que viriam a beneficiar a cidade como um todo. Dentre os vários planos para a cidade, alguns podem ser destacados pelo impacto direto no bairro Vila Moxotó Bahia:

Construção de uma nova ponte, interligando a área de borda do canal ao bairro Moxotó: Projeto de construção de nova ponte na extremidade norte do Canal da PA-IV, interligando a área de expansão urbana, na altura do bairro Moxotó ao Bairro Centenário e ao centro da cidade. Este projeto reduz o grau de vulnerabilidade do acesso atual a Ilha de Paulo Afonso, constantemente comprometido com o volume de tráfego e acidentes, o que resulta em transtornos e interrupções frequentes do acesso à Ilha.

Implantação de ciclovia BTN – Vila Moxotó: O uso da bicicleta como meio de transporte urbano na cidade de Paulo Afonso já é uma tradição. A sua condição de cidade plana induz este meio de transporte, que se mostra bastante econômico para a sua população. A falta de uma estrutura adequada para este meio de transporte, no entanto vem gerando problemas e conflitos na cidade, cujo ordenamento já se torna um reclamo popular. Uma das fortes reivindicações da população, a ciclovia de articulação do BTN até o bairro Moxotó e da Siriema ao interior da ilha, compõe o sistema de integração dos três núcleos urbanos de Paulo Afonso, e deverão ser implantadas ao longo das rodovias existentes

Fortalecimento de núcleos de serviços e comércios nos bairros: A proposta visa compor uma estrutura econômica complementar de suporte (em termos de comércio e serviços). Deverá se exprimir também através da legislação urbana, que criará indicações de incentivos e permissividades para este fim. A criação de centros terciários nos bairros é fundamental do ponto de vista de aproximação de comércio e serviço com a população, contribuindo para o incremento dos impostos nos diversos espaços da cidade (PDDUA, 2018. p. 80).

É possível notar, portanto, que de fato essa área é de fundamental importância e que se há planos e programas pensados para a cidade que incluem a área que aqui é estudada. A proposta de um espaço de orla nessa área não poderia ser feita no vazio, sem ser parte de uma série de projetos de intervenção. Na verdade, ela se faz até necessária por haver essa série de projetos pensados para a cidade. Um espaço de lazer e turismo, dedicado à interação da população, é tão necessário quanto os novos meios que são construídos para se chegar ao bairro.

Na região da Vila Moxotó, a urbanização se dá principalmente ao longo da sua principal via: A Avenida Moxotó. No entanto, em espaços não muito distantes, mas que não são adjacentes à essa via, há espaços em que a urbanização ainda a ser explorados. Incentivar a ocupação destas áreas é uma medida de economia urbana extremamente necessária para a racionalização dos serviços públicos, da infraestrutura e do funcionamento geral da cidade, minimizando os problemas de sua gestão.

3.1. A Orla Fluvial

O espaço a que se destina a proposta orla ocupa dentro da cidade uma área de aproximadamente 135 mil metros quadrados, criando um perímetro urbano de aproximadamente 1725 metros e ocupando distância de pouco mais de 1000 metros juntos ao rio, nos quais viriam a ser oferecidos diversos turismo e lazer. No sentido da preservação natural da área, haveria a promoção conservação do espaço facilitada para o órgão público de fiscalização. A seguir, é destacado o espaço pensado para orla:

Figura 13 - Área proposta para implementar a orla



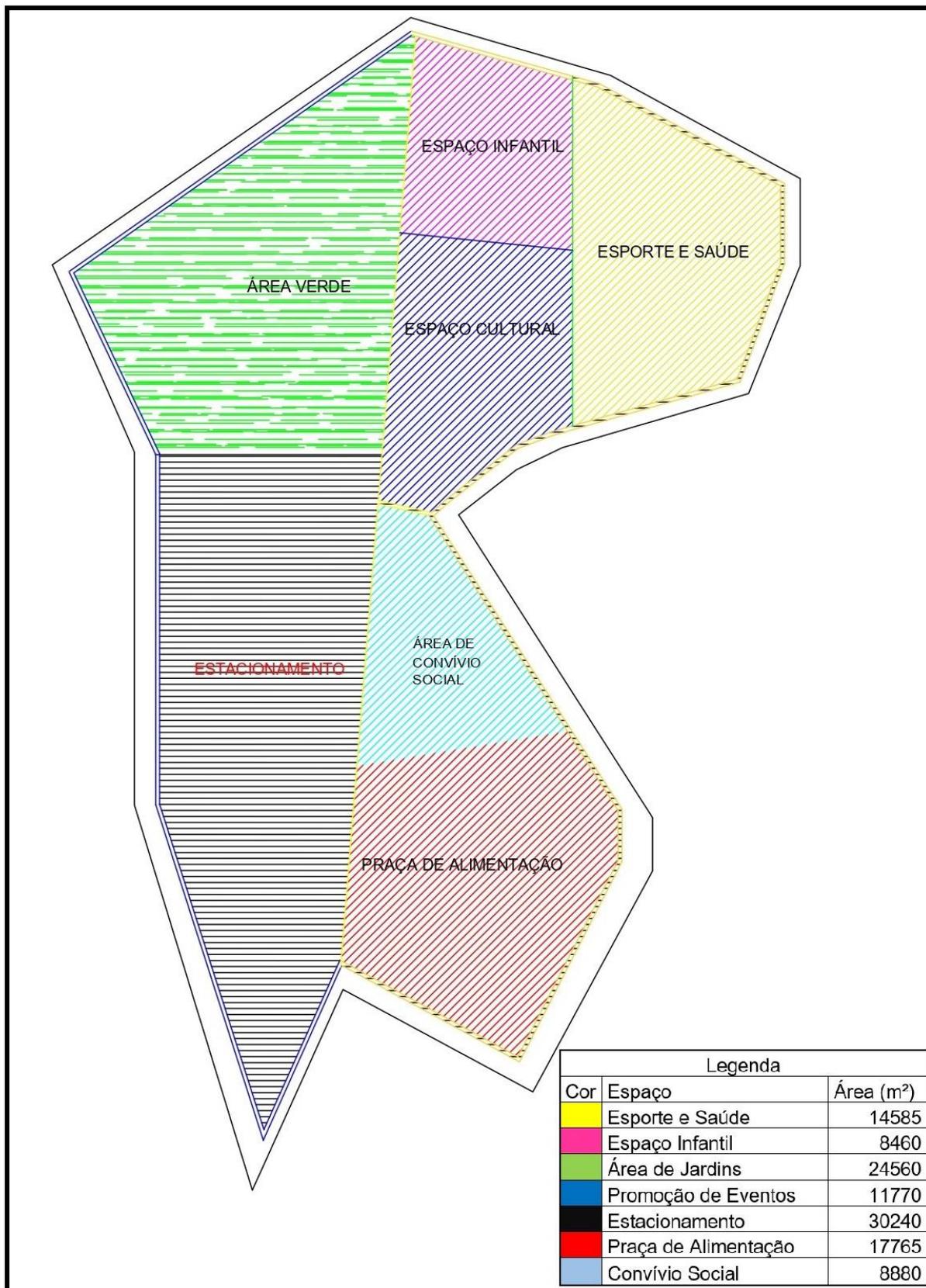
Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor, 2019.

Tomando como um modelo de maior expressão como o projeto para Orla do Guaíba, podem ser pensados alguns itens para acrescentar à uma proposta orla para a cidade de Paulo Afonso

- ✓ Quadra poliesportiva
- ✓ Academia da saúde
- ✓ Pista de cooper
- ✓ Praça de Alimentação
- ✓ Bares/restaurantes
- ✓ Jardins
- ✓ Espaço para promoção de eventos culturais

Esses equipamentos podem ser distribuídos de ao longo dos espaços planejados como se abaixo, com as áreas aproximadas:

Figura 14 - Planta de distribuição dos espaços dentro da orla



Fonte: Realizado por Vitor Oliveira (2019)

Como consequências, podem ser pensados diversos pontos específicos positivos a implementação dessa orla:

- ✓ Geração de empregos
- ✓ Aumento do nível de renda da população
- ✓ Diversificação da atividade econômica regional
- ✓ Desenvolvimento infra-estrutural local
- ✓ Fixação da população da área e atração de novos moradores
- ✓ Valorização do patrimônio cultural e natural
- ✓ Conscientização dos valores paisagísticos
- ✓ Aumento da segurança na área

4. CONCLUSÃO

Esta monografia como pesquisa acadêmica buscou estabelecer a atual situação em termos de planejamento e gestão urbana, no município de Paulo Afonso, no bairro Moxoto, para que se possa entender que não se pode planejar o que não se conhece.

Ao longo do que foi visto no trabalho nada mais salienta a importância e responsabilidade no que se diz respeito às mudanças provocadas pelo homem dentro da urbanização.

A boa qualidade de vida das populações municipais depende de levantamento e conhecimento de como o território se apresenta. É a informação a possibilitadora das intervenções de forma qualificada e possibilitando um constante processo de adequação e melhoria para a população. O ato de se planejar, projetar ou construir vai além da obra em si, ela requer do projetista (arquiteto/engenheiro) um olhar para os impactos causados nos espaços adjacentes.

No Brasil, o modo de expansão da malha urbana ainda é discutido como um dos principais pontos que levam o país a ter sérios problemas no que tange a infraestrutura das cidades, impactando diretamente em suas populações. É nesse sentido que vale ressaltar a importância de se planejar a partir da necessidade de intervir e a quem viria impactar.

Para a cidade de Paulo Afonso/BA, a proposta de um projeto de orla em um dos seus bairros considerado de bom potencial urbano, mostra o quanto não apenas a população daquela área tem a ganhar. Foi importante analisar, antes de tudo, o contexto físico espacial presente no bairro para que justifique uma possível intervenção.

A orla viria a ser um instrumento de centralidade que traria enormes benefícios para a população. Viria a ser além de apenas uma atividade turística ou de lazer. Viria a despertar um novo olhar para aquele espaço da cidade, promovendo toda uma mudança em termos socioeconômicos e ambientais.

5. MELHORIAS OU SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

- Proposta de uma reestruturação para a região noroeste da cidade através de outros equipamentos sociais e infra-estrutura urbana

REFERÊNCIAS

ALLIS, Thiago. **Projetos Urbanos e Turismo em Grandes Cidades: O caso de São Paulo**. 2012. 269 p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ARANTES, Olivia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único**. 3. ed. Petrópolis, RJ: E. Vozes, 2002.

Autocad ® autodesk® 2018.

BENJAMIN, Antônio Herman De Vasconcellos E. **O Impacto Ambiental**. 1993.

CASTELLS, M.; BORJA, J. **As cidades como atores políticos**. *Revista Novos Estudos*. CEBRAP, São Paulo, n. 45, p. 152-166, jul. 1996.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DELIJAICOV, Alexandre. **Os Rios e o Desenho da Cidade**: Proposta de Projeto para a Orla Fluvial da Grande São Paulo. 1998. 112 p. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

FERNANDEZ, F. A. dos S. **O poema imperfeito**: crônicas de Biologia, conservação da natureza, e seus heróis. 2. ed. Curitiba: UFPR, 2004.

GARCIA, C. M; MIRANDA, M. M. **A Paisagem Como Local de Interação Social: A Orla do Guaíba em Porto Alegre**. In: IX COLÓQUIO QUAPÁ-SEL, 2014. Anais. Vitória, Quapá.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo 2010**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/paulo-afonso/panorama>>. Acesso em 10 de agosto de 2019.

MACEDO, Silvio S. **Paisagismo Brasileiro na Virada do Século – 1990-2010**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da UNICAMP, 2012

MIOTTI, L.; ORTH, D. **Gestão Urbana: Perspectivas Quanto à Participação do Gestor Urbano nas Decisões Administrativas Municipais**. REEC - Revista Eletrônica de Engenharia Civil, v. 2, n. 1, 18 jul. 2011.

NOBRE, E. A. C. **Intervenções urbanas em Salvador**: turismo e gentrificação no processo de renovação urbana do Pelourinho. In: X ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2003. Anais. Belo Horizonte, Anpur.

NOBRE, P. J.; PESSOA, M. F. **Espaços De Lazer Em Área "Non Aedificandi"**: Uma Experiência Didática Em Paisagismo. *Paisagem e Ambiente*, n. 24, p. 19-30, 31 dez. 2007.

NUNES, Débora A.; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair C. **(Sobre)vivências ribeirinhas na orla fluvial de Marabá-Pará: agentes, processos e espacialidades urbanas.** Novos Cadernos NAEA, [S.l.], v. 15, n. 1, ago. 2012. ISSN 2179-7536.

OLIVEIRA, Antônio M. L. **Paulo Afonso: O Patrimônio Moderno Silenciado.** Primer Encuentro de Comités Latinoamericanos de Icomos del Siglo XX, Buenos Aires, Argentina, 2015, p. 596-611.

OLIVEIRA, Ricardo C.N. **Projeto Orla Fluvial (Profluvio): Uma Metodologia Em Defesa Da Preservação e Requalificação De Rios No Brasil.** 2018. 343 p. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

ORTH, D. **Apostila Didática.** Disciplina de Pós-Graduação Gestão Urbana. Florianópolis, março de 2006.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL DE PAULO AFONSO, Prefeitura Municipal de Paulo Afonso: 2018.

POWELL, Kenneth. **City Transformed: Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century.** Londres: Laurence King, 2000.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Projetos de Intervenção Urbana (PIU).** Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/piu/>>. Acesso em 05/06/2019.

RODRIGUES, Adyr B. **Turismo e espaço: Rumo A Um Conhecimento Transdisciplinar.** 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

ROSSETTO, A. **Proposta de um sistema integrado de gestão do ambiente urbano (SIGAU) para o desenvolvimento sustentável de cidades.** Florianópolis, 2003. 404 p. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC.

ROSSETTO, Adriana Marques e ORTH, Dora Maria. **Gestão integrada do ambiente urbano, uma opção para o desenvolvimento sustentável.** In: Alcance. Itajaí: Editora Univali. vol.13, n.2, mai/ago 2006.

SÁNCHEZ, Luis Enrique. **Avaliação de Impacto Ambiental.** 2 ed, São Paulo: Oficina de Textos, 2015.

SCHLEE, Monica B. *et al.* **Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras: Um Debate conceitual.** Paisagem e Ambiente, n. 26, p. 225-247, 30 jun. 2009.

SILVA, E. L. da; MENEZES, E. M. **Metodologia de pesquisa e elaboração de dissertação.** Florianópolis: Laboratório de Ensino à Distância da UFSC, 2001.

SOUZA, Glaucia R. F. **Desenho Urbano: Um Instrumento de Intervenção Para a Cidade de Delmiro Gouveia – Alagoas.** 2018. 60 p. Universidade Federal de Alagoas, Delmiro Gouveia, 2018.

ULTRAMARI, C. **Grandes projetos urbanos no Brasil**: conceitos, contextualização e discussão de três casos. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, v. 1, n. 1, p. 1-20, 3 abr. 2013.

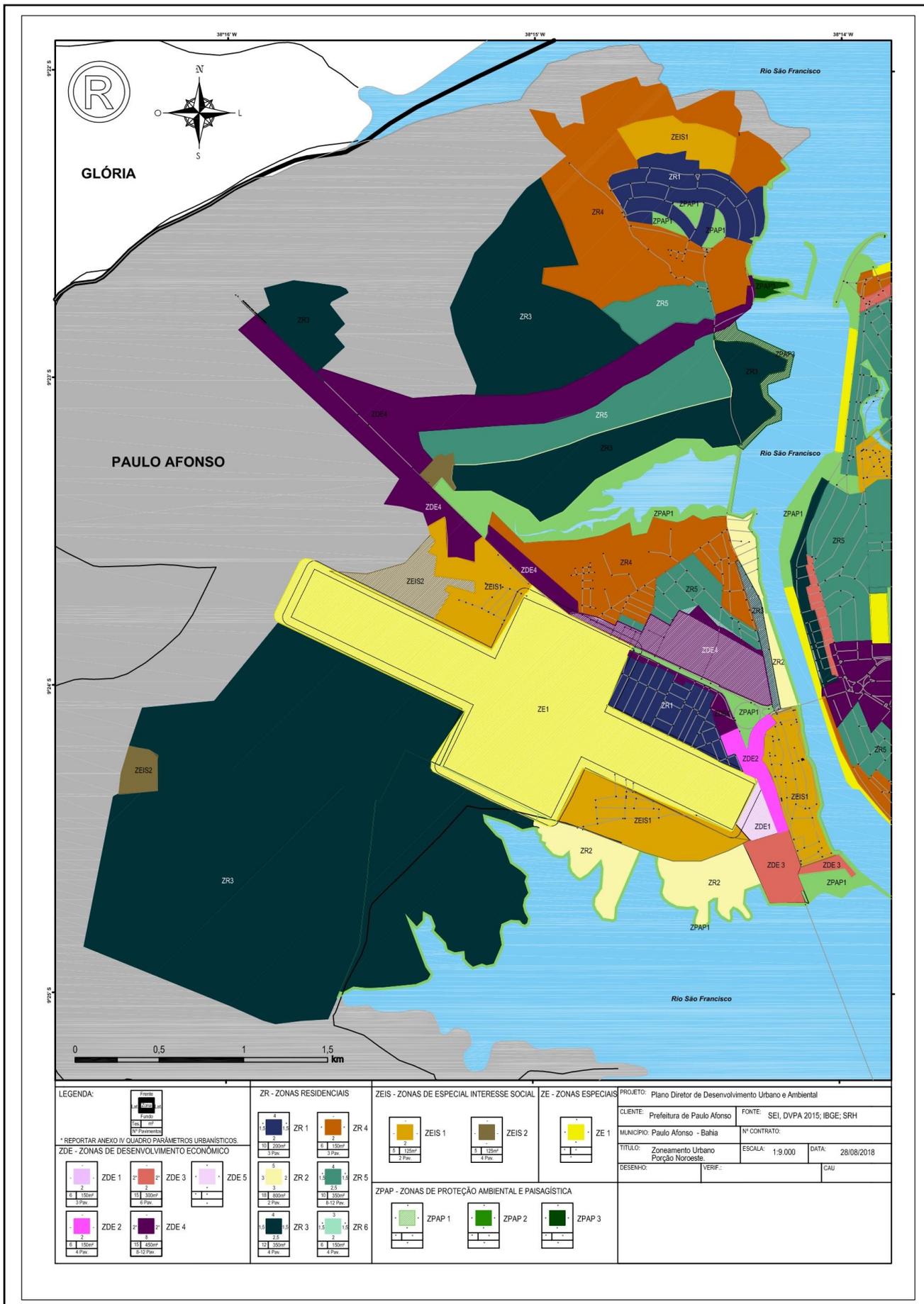
VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana L. H. (Orgs.). **Intervenções em centros urbanos**: Objetivos, estratégias e resultados. 3. ed. Barueri: Manole, 2015.

VARGAS, Heliana C. **Centros Urbanos**: Por que Intervir? In: Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais, 2006. São Paulo: EPUSP, 2006.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. **Metodologia da pesquisa**. Florianópolis: SEaD/UFSC, 2006, 144p

ANEXOS

ANEXO I – Mapa de zoneamento da porção noroeste do município de Paulo Afonso/BA.



LEGENDA: * REPORTAR ANEXO IV QUADRO PARÂMETROS URBANÍSTICOS. ZDE - ZONAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO ZDE 1: 100m ² / 3 Pav. ZDE 2: 150m ² / 4 Pav. ZDE 3: 100m ² / 3 Pav. ZDE 4: 150m ² / 4 Pav. ZDE 5: 100m ² / 3 Pav.		ZR - ZONAS RESIDENCIAIS ZR 1: 100m ² / 3 Pav. ZR 2: 100m ² / 3 Pav. ZR 3: 100m ² / 3 Pav. ZR 4: 150m ² / 4 Pav. ZR 5: 100m ² / 3 Pav. ZR 6: 100m ² / 3 Pav.		ZEIS - ZONAS DE ESPECIAL INTERESSE SOCIAL ZEIS 1: 100m ² / 3 Pav. ZEIS 2: 100m ² / 3 Pav.		ZE - ZONAS ESPECIAIS ZE 1: 100m ² / 3 Pav.		PROJETO: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental CLIENTE: Prefeitura de Paulo Afonso MUNICÍPIO: Paulo Afonso - Bahia TÍTULO: Zoneamento Urbano - Porção Noroeste DESENHO: _____ VERIF.: _____ CAU: _____	
		ZPAP - ZONAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL E PAISAGÍSTICA ZPAP 1: 100m ² / 3 Pav. ZPAP 2: 100m ² / 3 Pav. ZPAP 3: 100m ² / 3 Pav.		FONTE: SEI, DVPA 2015, IBGE, SRH Nº CONTRATO: _____ ESCALA: 1:9.000 DATA: 28/08/2018					