



**SINGEURB**  
Simpósio Nacional de Gestão e Engenharia Urbana



Resumo Expandido INOVATCC

## Respiro verde: Minimizando impactos de uma barreira urbana

### Green breath: Minimizing impacts of an urban barrier

**Beatriz G. Provatti**, Universidade Anhembi Morumbi,  
b.provatti@gmail.com

**Fernanda F.D'agostini**, Universidade Anhembi Morumbi,  
fernanda.agostiini@anhembibr.br

#### 1 INTRODUÇÃO

Os sistemas de transportes são fundamentais para o desenvolvimento e manutenção das cidades, tendo um papel de destaque na consolidação das malhas urbanas. Na Revolução Industrial no século XIX o ferro começou a ser produzido e usado em maior escala, sendo utilizado na fabricação dos trilhos do trem, meio de transporte que facilitaria movimentos de locomoção com mais rapidez e conforto, instalado assim em muitos locais no mundo, não sendo diferente com São Paulo.

A mobilidade urbana é caracterizada por deslocamentos realizados na cidade pelos seus moradores e transeuntes pelos mais determinados objetivos: trabalho, estudo, lazer, etc., ou seja, tem objetivo de dispor esses movimentos com fluidez e praticidade, podendo ser relacionados mais de um modal de transporte em uma mesma via (RIBEIRO, 2017).

A área de intervenção está localizada na Zona Leste do município de São Paulo, é composta pelos distritos de Vila Prudente, São Lucas, Sapopemba e São Mateus. Grande parte de seu território é considerado precário e os movimentos pendulares continuaram com caminhos muito difíceis aos usuários, e já que as necessidades criam iniciativas para se construir infraestruturas de baixo custo e rapidamente (LEFEBVRE, 1968), então atualmente se destaca devido ao transporte sobre trilhos ter sido ampliado.

O sistema implantado foi o Monotrilho Linha 15-Prata, que se desloca sobre um único trilho e é considerado de maior custo benefício e menor tempo de construção (PASQUALETTO; SOUZA, 2014). Criando-se pequenos pontos de barreira durante a construção, e depois de finalizado, o modal por si só, torna-se uma barreira urbana única, cortando e separando a cidade e deixando automaticamente espaços individuais, que sem usos e completamente abandonados, demonstrando que o impacto da ruptura da paisagem urbana não foi devidamente tratado.

Como citar:

PROVATTI, Beatriz G.; D'AGOSTINI, Fernanda F. Respiro verde: Minimizando impactos de uma barreira urbana. In: III SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA: SINGEURB, 2021, Maceió. **Anais...** Porto Alegre: ANTAC, 2021. p. 624-627.

Disponível em:  
<https://eventos.antac.org.br/index.php/singeurb/issue/view/14>

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Foram realizadas pesquisas para se compreender o contexto histórico e como houve a fundação, urbanização e ocupação da área; já para a retirada de informações atuais utilizou-se sites e programas relacionados ao urbano, como Qgis, GeoSampa, Google Earth e Google Maps.

Efetuaram-se também levantamentos “in loco” e estudos de caso, sendo recolhidos materiais fotográficos e elaborando um questionário para entrevistar moradores ou pessoas que frequentam o local.

E após identificação das potencialidades e fraquezas foram evidenciadas mudanças e consequências causadas durante e depois de sua construção e quais foram às reações de satisfação ou não para as pessoas que se apropriam tanto do transporte quanto dos espaços em seu entorno. Buscando propostas ou ações que possam diminuir impactos causados pelo mesmo, sendo essas de cunho ambiental, social e econômico e priorizando assim, o pedestre e os incentivando cada vez mais a apropriação do local.

Através das análises, buscou-se evidenciar o que ocorreu ou não; o que mudou ou não; e se tiveram consequências ou não; propondo assim para os espaços residuais novas formas uso, ao passo que esses possam levar algum sentimento e melhor bem-estar não só para os que permanecem ali, mas também para os que possam estar só de passagem, independente do modal de transporte que estiver utilizando.

## 3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nota-se que os trilhos tiveram influência na expansão da cidade, contribuindo para o desenho urbano, com tecnologias que a conectou, trouxe capital, e, até hoje, ainda se mantém essa relação de desenho urbano induzido pelos sistemas de transporte.

A área das três subprefeituras - Vila Prudente, Sapopemba e São Mateus, após a implantação do Monotrilho Linha 15 Prata induziu uma série de ajustes no desenho urbano que como observado nessa pesquisa possuem aspectos positivos e negativos para os moradores e usuários. Com isso as características da região estão mudando aos poucos, com a valorização decorrente dos ajustes territoriais e do próprio sistema de transporte há um maior investimento do mercado imobiliário, mas infelizmente sem solução alguma para os assentamentos precários. Em relação à massa arbórea e aéreas de drenagem não foi feita nenhuma ação a respeito já que as enchentes continuam causando transtornos anualmente para aqueles que ali vivem ou frequentam.

Os espaços residuais deixados com a construção do monotrilho estão sem sinalização para pedestres e ciclistas, falta de arborização e alguns moradores de rua se apropriam desses locais. E, apesar de ser uma área mapeada e monitorada devido aos grandes alagamentos e enchentes, toda essa estrutura de espaços residuais não apresenta soluções que mitiguem esses problemas, além do próprio déficit de áreas verdes em toda a região.

Dentro deste contexto, o projeto buscou soluções para a área, em relação ao social, ambiental e economia todas conectando-se entre si, com o objetivo de criar transposições e fluidez em uma barreira urbana fixada em um local - que não necessariamente deveria estar lá. Também se buscou “quebrar” fluxos lineares e setorizações não utilizadas, criaram-se então linhas mais orgânicas constituídas pela paginação de piso e biovaletas para melhoria da drenagem, além da adoção de arborizações específicas para composição da paisagem urbana e mobiliários adequados de acordo com cada uso sugerido.

As propostas se dão, nos espaços acima descritos com o propósito de fomentar a educação ambiental por meio da criação de áreas verdes e permeáveis, com aplicação de elementos e técnicas de infraestrutura verde para minimizar os problemas de drenagem, também, foi proposta uma horta urbana comunitária para a inserção de práticas sustentáveis para população local.

Trazendo mais cultura para todos, foram propostas arte urbana nas empenas cegas dos edifícios das estações, ao mesmo tempo em que produz espaços livres públicos qualificados em áreas deficitárias desses equipamentos para atividades esportivas e lazer; voltadas também a inclusão de todas as idades; e centralidades para gerar economia e os moradores precisam se deslocar para realizar suas atividades diárias para outros locais da cidade.

Atendendo a mobilidade e caminhabilidade, para melhor circulação, foi proposto a separação de fluxos entre pedestres, veículos e bicicletas, tendo em vista também melhor iluminação e arborização e usos de terrenos que estão subutilizados ou não utilizados, agregando-os ao corredor verde propondo os mesmos usos.

#### 4 CONCLUSÃO

Conclui-se que por meio da adoção de elementos de infraestrutura verde correlacionadas aos espaços livres públicos é possível minimizar e, em alguns casos até extinguir problemas comuns na cidade como os alagamentos e ilhas de calor que impactam na qualidade de vida das pessoas. Ao mesmo tempo, foi possível, ainda, levar construir uma paisagem urbana interessante com a composição vegetal e arte urbana junto as grandes estruturas de concreto do sistema de transporte. Assim o objetivo do trabalho foi alcançado com a democratização dos espaços, garantindo o direito a cidade a todos.

Os impactos positivos esperados com a implantação do projeto é, principalmente, a mitigação dos riscos constantes de alagamentos, reduzir os impactos causados também por desconfortos climáticos, nas específicas áreas com ilhas de calor, e a melhoria do espaço público por meio da conexão, caminhabilidade e equipamentos urbanos exclusivamente pensados para atender a necessidade de cada área específica do perímetro, devolvendo o direito à cidade aos moradores e atenuar também, processos considerados históricos, sendo esses, principalmente de urbanização de várzeas e transeuntes desses bairros como colocado por Lefebvre (1968).

#### 5 REFERÊNCIAS

BATALLER, Maria Alba Sargatal; BOTELHO, Maurilio Lima. **O Estudo da Gentrificação**. *Revista Continentes*, [S.l.], n. 1, p. 9-37, jul. 2012. ISSN 2317-8825. Disponível em: <<http://www.revistacontinentes.com.br/continentes/index.php/continentes/article/view/5>>. Acesso em: 12 out. 2020.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5ª Edição. Editora Centauro, 1968;

PASQUALETTO, Antônio; SOUZA, Fábio de. **A Tecnologia de Monotrilho para o Transporte de Passageiros**. Disponível em: <[ser.pucgoias.edu.br/index.php/estudos/article/viewFile/3722/2159](http://ser.pucgoias.edu.br/index.php/estudos/article/viewFile/3722/2159)>. Acesso em: 03 Mar. 2019;

RIBEIRO, Thaísa Prado. **Pesquisa de Mobilidade em áreas urbanas: Complexidade e proposta de abordagem.** Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/156940/000906157.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 03 Mar. 2019;

VILLACA, F J M. Terra como capital. **Espaco e Debates**[S.l.], v. 5 , n. 16, p. 5-14, 1985;