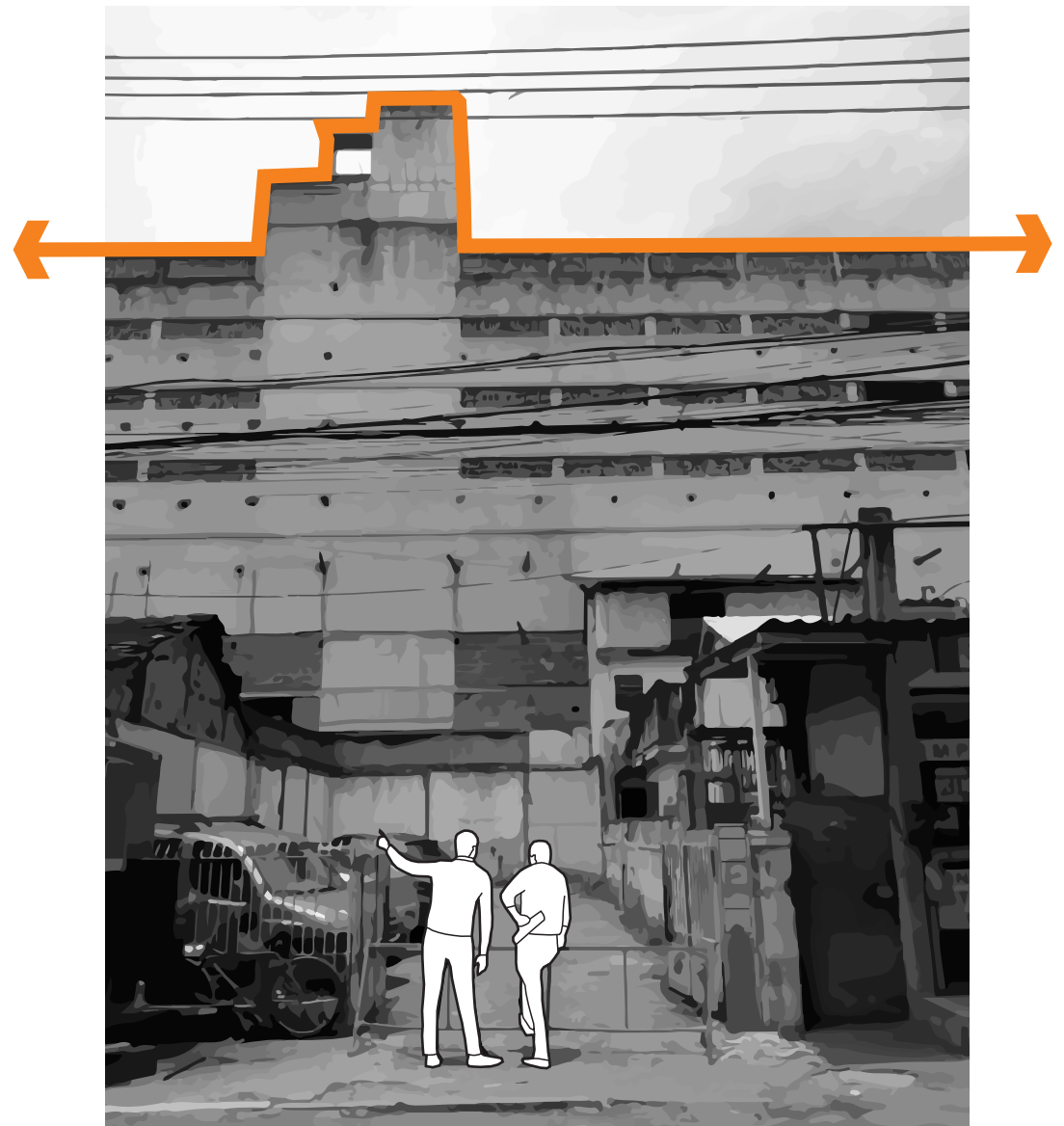


# HABILITAÇÃO DE ESPAÇOS OCIOSOS NO CENTRO DE NILÓPOLIS

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO II

AUTOR GABRIEL CAMPOS DA SILVA  
ORIENTAÇÃO RAFAEL BARCELLOS SANTOS



## RESUMO

A pesquisa dedica-se ao tema de cidades compactas, a partir de um estudo de compactação urbana em Nilópolis, município da Baixada Fluminense, Rio de Janeiro. Com isso, busca-se produzir novas formas de ocupação das cidades, através da habilitação de espaços vagos ou subutilizados: os denominados vazios urbanos.

Abordam-se questões relacionadas ao planejamento urbano e sustentabilidade, em meio a diversas urgências sociais, políticas e econômicas provocadas pelo aumento da população em meios urbanos e o intenso processo de espraiamento das cidades.

O sítio escolhido situa-se no bairro central do município, que concentra as principais atividades e serviços locais, marcado pela existência de uma série de espaços abandonados ou ocupados na forma de estacionamentos, em um processo de retenção de terras urbanas com acesso à infraestrutura pública e serviços.

Assim, é proposta a habilitação de um grupamento de vazios, composto por um edifício abandonado e um lote ocioso vizinho, a partir do desenvolvimento de uma edificação de uso misto e áreas verdes, uma das principais carências atuais do município.

Pretende-se otimizar as áreas centrais da cidade e diversificar suas atividades, de forma a influenciar a ocupação compacta dos territórios. E, dessa forma, reduzir a expansão da mancha urbana e as longas distâncias, liberar espaços para a promoção de usos públicos e promover maior qualidade de vida para a população.

**Palavras-chave:** Cidades compactas;  
Sustentabilidade urbana;  
Vazios urbanos;  
Habilitação;  
Nilópolis.



## **agradecimentos**

ao ensino superior público brasileiro.

ao meu orientador Rafael, por tanto acrescentar à minha formação. Pela paciência e incentivo, mesmo quando eu não possuía um tema de trabalho. Obrigado por tornar esse processo mais fácil.

aos amigos extraordinários que tive o privilégio de conhecer na FAU e que espero levar por toda a vida, em especial Larissa e Camila. Eu não teria chegado até o fim sem vocês.

à minha melhor amiga Thatiane, pelo companheirismo e por todo o apoio incondicional em mais de 10 anos de amizade.

ao meu amigo Ygor, pela melhor assistência técnica e motivacional nos momentos difíceis. Obrigado pelo apoio.

ao meu irmão Thiago, o melhor revisor de textos que eu poderia ter. Obrigado por toda a ajuda e incentivo.

aos meus pais, Elizabeth e Vladimir, que sempre fizeram o possível e o impossível pela minha educação. Por toda a compreensão e apoio, a proteção e o incentivo em meio às dificuldades. Por serem pais incríveis. Obrigado por sempre me incentivarem a ir mais longe.

e a todas as pessoas que contribuíram para a minha graduação e a realização deste trabalho. Chego ao fim desse ciclo extremamente grato por estar cercado de pessoas incríveis. Obrigado por tudo.

*para dona Penha*

# ÍNDICE

<b>1. APRESENTAÇÃO</b>	<b>04</b>	<b>4. ANTECEDENTES</b>	<b>35</b>
1.1 JUSTIFICATIVA	04	4.1 VAZIOS SELECIONADOS	35
1.2 OBJETIVOS	06	4.2 CONDICIONANTES	38
1.3 METODOLOGIA	07	4.3 LEGISLAÇÃO	39
		4.4 INTENÇÃO FORMAL	40
<b>2. EMBASAMENTO TEÓRICO</b>	<b>08</b>	<b>5. REFERÊNCIAS PROJETUAIS</b>	<b>43</b>
2.1 CIDADES COMPACTAS	08	5.1 REQUALIFICAÇÃO DE 530 UNID. HABITACIONAIS EM BORDEAUX	43
COMPACIDADE E DISPERSÃO		5.2 CENTRO GEORGES POMPIDOU	44
SUSTENTABILIDADE URBANA		5.3 FITAS PASSAGE	45
CONTEXTO BRASILEIRO		5.4 THE EAST END	46
2.2 VAZIOS URBANOS	15		
O VAZIO			
INTERVENÇÃO EM ESPAÇOS OCIOSOS			
<b>3. ÁREA DE INTERVENÇÃO</b>	<b>19</b>	<b>6. PROJETO DE INTERVENÇÃO</b>	<b>47</b>
3.1 BAIXADA FLUMINENSE	19	4.1 DIRETRIZES	48
3.2 NILÓPOLIS	20	4.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES	49
3.3 CONTEXTO URBANO	23	4.3 PROJETO	51
MOBILIDADE E SISTEMA VIÁRIO			
EQUIPAMENTOS URBANOS			
ASPECTOS AMBIENTAIS			
USO DO SOLO			
VAZIOS URBANOS			
		<b>CRONOGRAMA</b>	
		<b>BIBLIOGRAFIA E IMAGENS</b>	



# 1. APRESENTAÇÃO

## 1.1. JUSTIFICATIVA

Em meio a um cenário global de crise, marcado por diferentes problemáticas sociais, ambientais e políticas, como os avanços de mudanças climáticas, os conflitos por recursos naturais e os surtos epidêmicos, é importante discutir sobre os padrões de vida atuais, como um dos primeiros passos para a promoção de novas formas de desenvolvimento urbano e social mais sustentáveis.

As cidades contemporâneas, e os seus modelos de ocupação, também devem entrar nesse debate, para que seja possível refletir e apresentar soluções para as principais questões urbanas atuais, como o intenso processo de espraiamento dos núcleos urbanos, o aumento populacional e os longos congestionamentos diários.

Nesse contexto, a forma urbana compacta, caracterizada nos processos de formação das cidades ao longo da história, aparece como alternativa para fomentar modos de vida mais sustentáveis. Esse modelo é configurado por políticas e estratégias urbanas que induzem, dentre outros, ao gerenciamento mais eficiente do solo, a maior diversificação de funções e atividades em áreas centrais e a redução de deslocamentos motorizados (RUEDA, 2003).

Assim, a *cidade compacta* demanda a revisão das dinâmicas de uso e ocupação do solo urbano, a partir do reconhecimento de novas práticas e parâmetros urbanísticos, que permitem adotar o adensamento planejado e o incentivo à diversidade de usos como princípios para uma maior sustentabilidade urbana.

Dentro das estratégias e práticas inerentes a esse processo, a presente pesquisa busca realçar a habilitação de vazios urbanos, que têm estado em evidência por uma série de pesquisas teóricas e exemplos arquitetônicos construídos nas últimas décadas.

A fim de conceituar os vazios urbanos, buscou-se a definição de Solà-Morales (1996), que utilizou a expressão francesa *terrain vague* para definir os locais que passaram por processos de esvaziamento, encontrando-se abandonados e ociosos. Para o autor, o termo conta com mais de um sentido: *vague*, no sentido de vazio ou desocupado, e ao mesmo tempo, indefinido, sem quaisquer perspectivas futuras.

Ainda que possam ocasionar certo estranhamento, em razão do contraste da ausência de usos em conjunto com o restante da cidade, Sousa (2010) afirma que os vazios urbanos descrevem áreas abertas a diferentes possibilidades, com potenciais de reestruturação urbana. Uma vez reintegradas ao contexto social, essas áreas podem servir à coletividade através de usos diversos, principalmente em contextos de saturação urbana ou áreas afligidas por problemáticas ambientais.

Quando classificamos um espaço de “vazio urbano” (independentemente da questão se o estamos a classificar bem ou não), é porque vemos nele uma oportunidade de mudança, que pode implicar novo uso, nova construção, ou, pelo contrário, uma qualificação como um espaço de memória, espaço verde ou espaço de nova infraestrutura.

— SOUSA, 2010, p. 60

Em Nilópolis, o menor município da Baixada Fluminense e do Rio de Janeiro, é possível observar a presença de diversas problemáticas já citadas, comuns aos núcleos urbanos brasileiros, como os avanços das habitações sobre áreas vulneráveis e a existência de uma série de vazios urbanos, em especial no bairro central e em seus arredores.

Antes denominada Fazenda de São Mateus, a área ocupada por Nilópolis pertencia a um engenho, cuja primeira edificação é datada de 1637. A partir da venda do engenho e da construção da estação ferroviária Engenheiro Neiva (atual Nilópolis) em 1914, que fez parte da Estrada de Ferro Dom Pedro II, as áreas vizinhas às linhas férreas foram loteadas e ocupadas por operários e pequenos comerciantes.

O acelerado processo de urbanização que ocorreu ao longo das décadas posteriores não apresentou um planejamento adequado ao seu desenvolvimento, resultando na dispersão da população para os territórios ainda mais afastados da área central, avançando também sobre os rios que delimitam o município — Sarapuí e Pavuna.

Esse tipo de configuração repercute diretamente na qualidade de vida local, uma vez que demanda maiores deslocamentos e recursos para garantir o acesso à infraestrutura urbana, além das atividades e serviços que estão presentes exclusivamente no bairro central.

Atualmente, o Centro tem sofrido uma série de transformações, com diversas modificações em suas estruturas funcionais e espaciais, como a chegada de novos empreendimentos e a reorganização do comércio informal local. Esse desenvolvimento em curso evidencia a presença de espaços que estão há anos em estado de abandono ou subutilizados em meio à cidade, em sua maioria ocupados na forma de estacionamentos, aprisionando terras de alto potencial urbano.

Assim, com o objetivo de estimular os debates acerca das formas urbanas compactas, é proposta a qualificação de vazios urbanos nas áreas centrais de Nilópolis (Figura 1). Com isso, pretende-se otimizar os espaços da cidade e devolver áreas ociosas aos usos coletivos, de forma a viabilizar maior qualidade de vida à população.



Figura 1  
Edificação abandonada e lote não-edificado à frente,  
com acesso fechado por tapumes. Foto do autor (2021).

## 1.2. OBJETIVOS

O presente trabalho é resultado de uma série de inquietações e desejos acerca do espaço urbano abandonado ou subutilizado, e a possibilidade de transformação através de processos urbanos que visam um maior equilíbrio social e ambiental das cidades.

O objetivo geral é desenvolver um projeto de intervenção em espaços ociosos no Centro de Nilópolis, com base em um aporte teórico acerca de cidades compactas e sustentabilidade urbana.

A escolha por Nilópolis reflete os anseios do autor em intervir em sua cidade natal, inserida em um contexto periférico e afetada historicamente pela carência de gestão e planejamento urbano.

A edificação selecionada para a proposta de intervenção, em estado de abandono há mais de 20 anos, surge como o ponto de partida para o projeto (Figura 2). A inclusão de um lote adjacente à edificação visa maximizar a sua área de abrangência, e assim promover uma nova articulação entre os espaços selecionados.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Levantar e assimilar os conceitos, as diretrizes e práticas acerca de cidades compactas e sustentabilidade urbana;
- Investigar os processos de formação de vazios urbanos no Brasil;
- Estudar a ocupação do espaço urbano em Nilópolis ao longo dos anos, a fim de observar seu desenvolvimento formal e funcional;
- Analisar o estado de vacância e as atuais condições estruturais dos vazios selecionados para a proposta de intervenção;
- E propor um projeto de intervenção adequado, compatível com as estruturas urbanas existentes no município de Nilópolis.



Figura 2  
Fachada posterior da  
edificação selecionada.  
Foto do autor (2021).



### 1.3. METODOLOGIA

A metodologia adotada consiste, em um primeiro momento, nas leituras e pesquisas bibliográficas, pesquisa documental e estudos de caso. Também foram realizadas visitas à área de estudo, por meio de registros fotográficos (Figura 3), para maior embasamento.

Assim, as etapas de desenvolvimento da pesquisa são:

- Pesquisa bibliográfica, a partir da leitura das diversas expressões e conceitos utilizados por autores sobre os temas abordados;
- Pesquisa documental, por meio de arquivos públicos e mapas;
- Seleção da área de intervenção;
- Análise e diagnóstico da área, através do levantamento dos dados sociais, econômicos, históricos e culturais;
- Produção de mapas, textos e diagramas referentes à área;
- Apreensão das normas técnicas e da legislação municipal vigente, a fim de incorporá-las à proposta;
- Análise de projetos arquitetônicos de referência;
- Formulação conclusiva das bases para a realização de um projeto de intervenção arquitetônica.



Figura 3  
Circulação vertical e elementos inacabados  
destacados na edificação. Foto do autor (2021).

## 2. EMBASAMENTO TEÓRICO

### 2.2. CIDADES COMPACTAS

De acordo com dados da UN-HABITAT (2012), estima-se que 60% da população mundial estará vivendo nas cidades em 2030, percentual que excede os 80% na América Latina. O progressivo aumento das populações urbanas provoca a necessidade de um modelo de desenvolvimento capaz de suprir as novas demandas por infraestrutura, serviços e habitação, visando a preservação do equilíbrio social, econômico e ambiental dos núcleos urbanos.

Nesse contexto, as denominadas cidades sustentáveis têm sido objeto de diversos estudos que procuram apontar suas principais propriedades. Para Cunha e Bouchet (2003), a cidade sustentável é aquela que favorece uma forma urbana flexível e estruturada, e que permite a economia de terras, energia e de recursos naturais, com foco na eficiência do planejamento e nos usos dos espaços.

Ainda que não seja possível apontar uma determinada forma urbana que seja intimamente relacionada a um desenvolvimento sustentável, pode-se afirmar que a forma compacta, com maiores índices de densidade e a diversidade de usos, apresenta melhores respostas para um desenvolvimento urbano mais sustentável.

Para Rueda (2003), a cidade compacta é um território diverso e multifuncional, que favorece a eficiência energética, a redução do consumo de recursos e a caminhabilidade. O autor afirma ainda que a proximidade entre os usos e atividades urbanas aumenta a probabilidade de trocas e de contatos, identificada por ele como a verdadeira essência das cidades que deve ser preservada.

Jenks e Burton (1996) argumentam que as cidades compactas são modelos urbanos menos nocivos ao meio ambiente, uma vez que combatem o crescimento horizontal e, conseqüentemente, os

impactos sobre áreas naturais e áreas de produção agrícola.

De forma geral, é possível determinar que os principais elementos que caracterizam as cidades compactas são:

#### DENSIDADE

otimização da infraestrutura e maior eficiência energética

#### MULTIFUNCIONALIDADE

menor segregação social e aumento da urbanidade

#### DIVERSIDADE

coexistência de múltiplas funções e incentivo à vitalidade urbana

#### CONTINUIDADE

ocupação de espaços ociosos e redução de percursos

Uma das principais formas de atingir tais princípios vinculados às cidades compactas é através do processo de intensificação do uso do solo, principalmente nas áreas centrais da cidade. Nesse processo, é possível aplicar índices de densidade passíveis de alocar a totalidade da população nas áreas já dotadas de infraestrutura urbana.

Assim, ao considerarmos que as áreas centrais abrigam a maior parte das atividades e empregos na cidade, os deslocamentos longos poderiam ser encurtados caso a população também os habitassem.

Esse modelo têm sido defendido internacionalmente como o mais adequado para a renovação dos núcleos urbanos contemporâneos, reforçado por sua aplicação em grandes metrópoles europeias como Paris e Madrid, e, em um contexto nacional, em São Paulo.

As cidades também têm seu papel, embora muitas vezes sejam mal compreendidas e não totalmente apreciadas como centros de trocas, comércio, criatividade e cultura. Todas as boas cidades têm identidades e personagens distintos, até mesmo um pulso ou ritmo de vida cotidiana. Estimulam os sentidos de muitas maneiras, mais do que é possível planejar aderindo à uma ordem visual.

—MONTGOMERY, 1998

A diversidade de usos em um bairro, com maiores densidades e mistura entre habitação, serviços urbanos e comércios, viabiliza o contexto adequado para que as trocas sociais aconteçam. Uma vez aproximados os diferentes grupos sociais — jovens, adultos, idosos, famílias inteiras, espaços compartilhados, etc., é possível promover mais interações e a distribuição igualitária de recursos.

Outro aspecto que pode ser ligado à diversidade diz respeito à diversidade de atividades econômicas localizadas em uma área. A proximidade entre diferentes atividades produtivas, sejam elas primárias ou complementares a outros serviços, são geradoras de criatividade e fomentam a economia dessas áreas.

Por fim, a continuidade espacial dos territórios, pretendida nas cidades compactas, permite a racionalização dos recursos para a urbanização e os serviços urbanos, como as redes de mobilidade e de saneamento básico. Assim, é possível garantir a urbanidade e o acesso pleno à infraestrutura pública, além de proporcionar a maior eficiência na prestação dos serviços urbanos.

A cidade dispersa tem sua origem conceitual nas propostas do movimento Modernista para o planejamento das cidades, através da separação espacial dos usos urbanos (habitar, trabalhar, etc.) a partir de suas funções, setorizando os núcleos urbanos em uma malha espalhada dependente de uma densa rede de estradas.

Tal modelo é arduamente criticado por arquitetos e urbanistas pós-modernos e contemporâneos, pois, segundo Nesbitt (2006), trata-se de uma tentativa de simplificar os processos urbanos por meio da racionalização dos espaços. As várias funções da cidade são fisicamente separadas, originando grandes espaços urbanos com funções limitadas, em muitos casos monofuncionais.

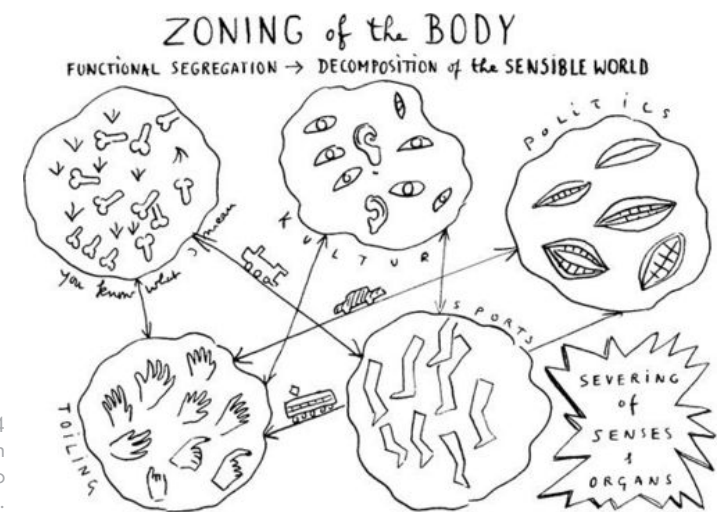


Figura 4  
Ilustração de Léon  
Krier como crítica ao  
zoneamento urbano.  
Fonte: KRIER, 2009.

Uma vez separadas as funções urbanas, a ocupação do território depende diretamente das redes de mobilidade, visto que as ligações entre elas só podem ser realizadas por meio de uma rede de estradas e rotas segregadas. Nesse processo, a expansão urbana para novas áreas ocorre de acordo com o crescimento de tais redes, que serão as verdadeiras responsáveis pela estruturação das cidades.

A rede de mobilidade fica saturada e as tentativas de libertá-la do congestionamento, com mais quilômetros de rede, levam a um aumento do congestionamento e das variáveis relacionadas a ele. Na prática, na cidade dispersa, as emissões de gases para a atmosfera, a superfície exposta a níveis de ruído inaceitáveis, o número de acidentes e o número de horas perdidas durante as viagens aumentam necessariamente.

— RUEDA, 2003

Os veículos, e o transporte motorizado em geral, ocupam a maior parte dos espaços públicos e alteram as relações de sociabilidade na cidade. As possibilidades de contato e as relações de afetividade e de identidade com o lugar são diluídas quando a mobilidade é feita de forma individual. Nesse contexto, a cidade é esvaziada de conteúdo: deixa de ser um espaço gerador de contato e intimidade para tornar-se um local que dá oportunidades à alienação em relação ao outro.

A ocupação dispersa das cidades segrega, também, a população em seus próprio territórios, já que ela passa a acessar somente partes específicas da cidade a partir de suas condições econômicas.

A população de rendimentos mais baixos é empurrada, de forma impositiva, para longe dos centros urbanos em direção às periferias, espaços em que a infraestrutura e os serviços urbanos habitualmente carecem de investimento público e de manutenção.

O crescimento desordenado das cidades é gerador de grande parte dos problemas atuais de gestão e de infraestrutura urbana. O somatório entre o espraiamento horizontal e as necessidades de transporte de pessoas, recursos e energia para áreas cada vez mais distantes resulta na saturação de diversos serviços urbanos, demandando recursos que muitas vezes não são suficientes.

Portanto, é possível afirmar que a cidade dispersa é baseada em diretrizes urbanas insustentáveis a longo prazo, dada a limitação dos recursos necessários para a sua manutenção e os impactos sobre o meio ambiente e a qualidade de vida da população.

O novo planejamento das cidades deve considerar estratégias e diretrizes urbanísticas que promovam uma cidade social, ambiental e economicamente sustentável. As terras urbanizadas, um dos recursos mais críticos nas cidades contemporâneas, devem abrigar o máximo de funções, reduzindo as lacunas deixadas pelo atual espraiamento.

## • SUSTENTABILIDADE URBANA

O conceito de cidades sustentáveis reconhece que a cidade precisa atender aos nossos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, bem como aos objetivos econômicos e físicos. É um organismo dinâmico tão complexo quanto à própria sociedade e suficientemente ágil para reagir rapidamente às suas mudanças.

—ROGERS, 1995, p. 167

As características urbanas das cidades compactas conduzem a processos de ocupação do solo mais sustentáveis e eficientes, ao propor a densidade do ambiente construído e a intensificação das suas atividades. A diversificação de usos urbanos permite alocar a população em locais servidos de infraestrutura pública, reduzindo as distâncias e incentivando a caminhabilidade.

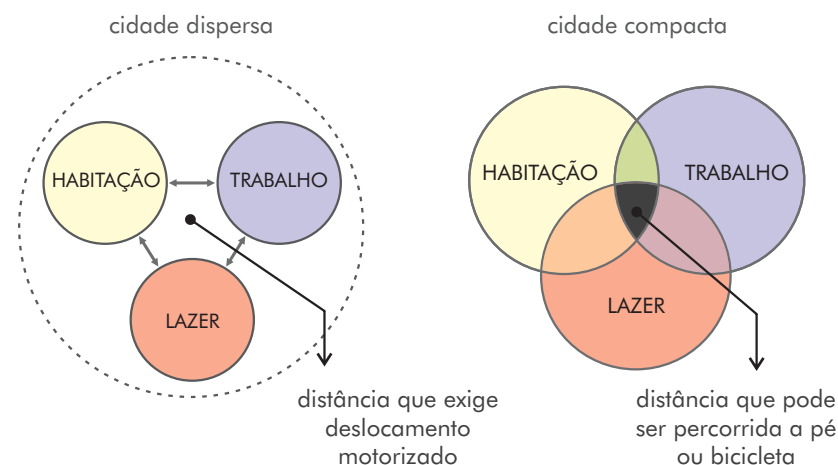
Rogers (1995), ao argumentar a favor das cidades compactas, ressalta ainda os benefícios ligados à urbanidade e vitalidade nos espaços urbanos: as ruas e as áreas públicas são de domínio das pessoas, que se sentem pertencentes ao território ao desfrutá-lo.

Assim, é possível apontar características urbanísticas inerentes aos núcleos compactos que se alinham à sustentabilidade urbana almejada para a renovação das cidades atuais, como:

- uso eficiente do solo urbano
- otimização do uso de energia e recursos
- acesso mais igualitário à infraestrutura urbana
- retenção do avanço da mancha urbana sobre áreas naturais
- diminuição das viagens motorizadas e da emissão de poluentes
- incentivo aos deslocamentos a pé ou de bicicleta

Hoje, as redes de mobilidade motorizada são um dos sistemas de maior consumo de espaço e de recursos nas cidades. Os problemas derivados da invasão dos automóveis sobre as áreas públicas, como o aumento da impermeabilização do solo e da emissão de poluentes na atmosfera, atuam também sobre a percepção pública em relação ao meio urbano: a cidade torna-se insuportável, promovendo o fluxo de retirada da população para os condomínios e bairros privados.

Apesar dos agravantes de um ambiente urbano planejado para o automóvel, e dos benefícios conhecidos da caminhabilidade, grande parte das cidades brasileiras gastam enormes recursos para manter as infraestruturas do transporte motorizado, o que também influencia ainda mais o seu uso. Uma cidade sustentável deve compreender as necessidades dos pedestres, promovendo os deslocamentos a pé de forma segura e conectada às diferentes atividades urbanas.





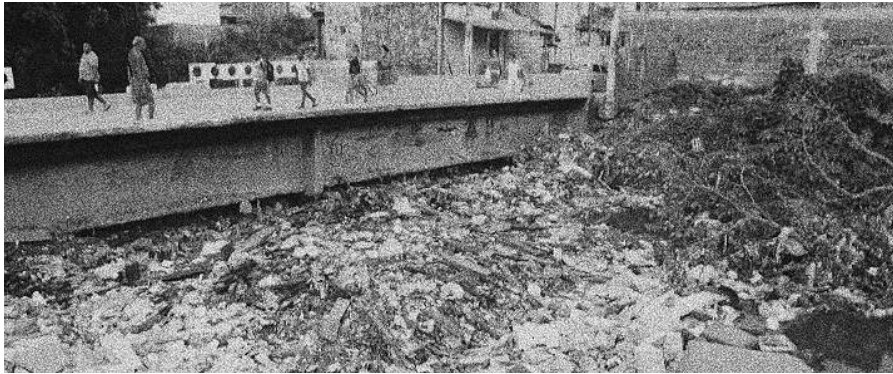


Figura 5  
Lixo acumulado no rio Sarapuí em Mesquita (RJ), resultado da ocupação humana não planejada. Foto: O Globo.

No cenário urbano atual, em que muitas cidades não possuem mais espaço disponível para crescimento, é comum observarmos o avanço da mancha urbana sobre áreas prestadoras de serviços ambientais. Parcelas da população não encontram espaço dentro dos limites formais da cidade, sendo obrigadas a ocuparem áreas vulneráveis próximas a corpos hídricos e encostas (Figura 5).

A partir das estratégias de uso mais eficiente do solo, é possível abrigar mais pessoas em locais servidos de infraestrutura urbana, além de liberar áreas para a manutenção do equilíbrio ecológico das cidades e incentivar a recuperação de espaços degradados.

As estratégias e diretrizes urbanas para o desenvolvimento de cidades compactas não representam uma retomada dos núcleos historicamente reconhecidos como densos: as cidades industriais dos séculos XVIII e XIX, caracterizadas pela superpopulação e por condições sanitárias precárias, ou ainda as cidades medievais.

Hoje, já foram realizados diversos estudos teóricos e propostas urbanas, além dos instrumentos técnicos e legais disponíveis, que objetivam responder às questões de saúde, higiene, segurança e acesso igualitário aos serviços urbanos. O propósito é conciliar as melhores estratégias e tecnologias para o controle das disfunções atuais da cidade, sem retornar aos problemas antigos.

Portanto, pode-se afirmar que tanto pelos parâmetros urbanos que fundamentam as cidades compactas, como pelos traços que não são desejáveis nas cidades dispersas, é possível se pensar em um planejamento urbano inteligente, que possa maximizar o uso da infraestrutura existente e promover um maior equilíbrio social, ambiental e econômico em meios urbanos contemporâneos.

## • CONTEXTO BRASILEIRO

Os processos de formação do espaço urbano brasileiro foram pautados pela segregação social da população pobre, a maioria caracterizada por negros recém-libertos. Essencialmente rural ao final do século XIX, grande parte da população residia no campo, com poucas cidades a alcançarem a marca de 100 mil habitantes ou mais, a exemplo de Salvador, Recife e Rio de Janeiro.

As cidades brasileiras nesse período eram ocupadas de forma compacta, preenchendo áreas reduzidas e com altas densidades. Assim, a ocupação dos territórios era pautada pela diferenciação entre os tipos de moradia: enquanto as classes altas residiam em bairros mais bem urbanizados, a população mais pobre ocupava as áreas informais de morros e cortiços, mas ainda assim situados dentro ou junto às áreas centrais e às linhas de trem e bondes.

Essa proximidade nos centros urbanos foi, ao longo dos anos, sistematicamente combatida, através de políticas higienistas que foram responsáveis por empurrar a população pobre para longe das áreas centrais em diversas cidades. Esses processos, ausentes de políticas habitacionais, motivaram a ocupação de novas áreas ainda mais afastadas, muitas vezes carentes de infraestrutura.

No Rio de Janeiro, as reformas urbanas realizadas pela gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906) expressam o ápice de um anseio higienista das elites brasileiras, com a extinção de cortiços no Centro. Inspirado pelas obras promovidas em Paris pelo Barão Haussmann, no século XIX, o prefeito procurou, também, adaptar a cidade para a chegada do automóvel, meio que simbolizou um novo momento no processo de formação das cidades brasileiras.

A partir da chegada dos carros e a consolidação do transporte

motorizado, foi possível romper com os limites de deslocamentos e espraiamento urbanos até então conhecidos. Nesse contexto, as demandas por estruturas rodoviárias e a urgência de espaço para acomodá-las deram início aos movimentos de ocupação urbana indiscriminada, característicos dos modelos de cidades dispersas, em processos indiferentes aos limites naturais dos territórios.

Na década de 1970, já com a ocupação consolidada do carro no meio urbano, iniciou-se um movimento de fuga da população para uma promessa de nova realidade: os condomínios privados. Fugindo do caos urbano provocado pela presença dos carros nas cidades, as classes com rendas mais altas se instalam em espaços segregados de acesso restrito (Figura 6), que ilustram a sensação de afastamento das mazelas urbanas, ao passo que se mantém o acesso à cidade através do transporte motorizado individual.



Figura 6  
Condomínio Península,  
um dos maiores cond.  
habitacionais do Rio de  
Janeiro. Foto: O Globo.

De forma geral, é possível afirmar que os modelos de cidades dispersas têm prevalecido no cenário urbano nacional, com base em dois fenômenos urbanos antagônicos:

1. As iniciativas de expulsão da população pobre dos centros urbanos, e a sua posterior locação em solos periféricos, distantes das áreas centrais e dos postos de trabalho e conectados à cidade por meio de transporte público — geralmente de baixa qualidade e com altos custos urbanos, econômicos e sociais.

2. A fuga da população de renda mais alta, por opção, para os condomínios e bairros privados: isolados, pouco adensados e altamente dependentes do transporte motorizado individual.

O principal efeito desses fenômenos é a tendência à expansão urbana das cidades brasileiras, contribuindo para o aumento das disfunções em meio urbano e dos impactos sobre a população e o meio ambiente. Esse processo é ainda mais agravante por ocorrer também em áreas ocupadas por parcelas da população de renda mais baixa, provocando altos custos sociais, além de financeiros.

Esse cenário urbano insustentável demonstra uma carência de estratégias e políticas urbanas orientadas para a rearticulação do território. São raros os exemplos nacionais de ações projetivas de orientação do crescimento das cidades. As atuações de diferentes forças, como o capital investidor, o mercado imobiliário, as ações e os (des)serviços das administrações públicas são os verdadeiros ordenadores do espaço urbano atual, encontrando novas áreas e alargando as cidades para qualquer direção.

Assim, é necessário propor novos sistemas articulados de funções urbanas diversas e conjuntas, que permitam integrar a população às redes de infraestrutura existentes de forma sustentável e adaptável às urgências e às novas demandas contemporâneas. Trata-se, portanto, de uma nova elaboração das cidades, como espaços que atingem os direitos fundamentais à vida em meio urbano.

As políticas urbanas têm como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

— ESTATUTO DA CIDADE, art. 2.

## 2.2. VAZIOS URBANOS

### • O VAZIO

Os vazios, os espaços urbanos ociosos, apresentam uma série de expressões e terminologias conceituais que buscam apreender seus significados ao longo da história e a sua atual representação de estranheza e peculiaridade na cidade contemporânea.

Os debates acerca dos espaços urbanos abandonados foram iniciados nas décadas de 1970 e 1980, na França e na Inglaterra. As discussões surgem nesses países em meio a crises econômicas, em que foi observada a grande quantidade de antigas estruturas industriais em estado de abandono, e as dificuldades das gestões em reincorporá-las às dinâmicas urbanas existentes.

É nesse contexto que surgem os termos franceses que retratam os espaços que perderam as suas funções primárias ao longo dos anos, de maneira específica: *friche industrielle, culturelle, urbaine, commerciale* e *agricole*. Na Inglaterra, foram utilizados os termos *brownfields* e *derelict lands* para caracterizar as antigas estruturas industriais e os espaços vagos e abandonados que alcançaram os tecidos urbanos consolidados (Figura 7), respectivamente.

Já na década de 1990, Kevin Lynch utiliza o termo *wastelands* para definir os espaços marginalizados nas áreas urbanas. Ainda que ele não se refira a tais espaços como vazios, Lynch desenvolve um novo olhar sobre os significados e os diferentes processos que geram esses espaços, passando por questões de marginalização e o declínio premeditado de determinadas (Figura 8).

Em 1996, em meio às discussões e artigos apresentados no XIX Congresso da União Internacional dos Arquitetos, em Barcelona, Solà-Morales emprega a expressão *terrain vague* na tentativa de definir os espaços urbanos em estado de vacância, esquecidos.

A partir das relações entre as diferentes traduções e terminologias acerca de vazios, associadas a fotografias contemporâneas de áreas ociosas e de ausência na cidade, Solà-Morales afirma que são locais onde a memória do passado predomina sobre o presente, de forma a carregar uma espécie de expectativa quanto ao futuro.

A relação entre a ausência de uso, de atividade e o sentido de liberdade, de expectativa, é fundamental para entender toda a potência evocativa que os *terrain vague* das cidades tem na percepção da mesma nos últimos anos. Vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa.

— SOLÀ-MORALES, 1995, p. 125

Assim, é possível dizer que ambos os autores se colocam contra a visão de estranheza ou de repulsa aos vazios urbanos, defendendo a sua potencialidade e reconhecendo-os como espaços que permitem novos cenários urbanos a partir dos processos de ocupação.

Mais recente, a pesquisa de Andrea Borde (2006) destaca o vazio como resultado de intervenções urbanas e projetos de grande escala, o *vazio projetual* (Figura 9), além de outras leituras já conhecidas.

Segundo Borde, as cidades atuais apresentam quadros de vazios *esvaziados*, ou seja, áreas formadas a partir de processos constantes de declínio de determinadas estruturas e a criação de novos edifícios, influenciados pela valorização do solo urbano e a retenção de terras urbanas com o objetivo de especulação imobiliária.



No contexto brasileiro, as discussões acerca dos espaços urbanos ociosos foram iniciados com a Constituição da República de 1988, a partir do destaque à *função social da propriedade*, que deve respeitar a coletividade e obedecer às "exigências fundamentais de ordenação das cidades expressas no plano diretor" (BRASIL, 1988, p.147).

Em 2001, a criação do Estatuto da Cidade estabelece uma maior atuação do Estado no regulamento dos espaços urbanos brasileiros, ao instituir instrumentos urbanísticos que operam sobre os espaços e edifícios vagos ou subutilizados na cidade, como o IPTU Progressivo, contribuindo também para a redução do processo de dispersão e de fragmentação descontrolada do território urbano brasileiro.

Entretanto, a definição de espaços urbanos abandonados ocorre somente em 2008, com o Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, por meio do Ministério das Cidades, consistindo em:

Espaços abandonados ou subutilizados localizados dentro da malha urbana consolidada, em áreas caracterizadas por grande diversidade de espaços edificados.

— MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008, p.142

Dessa forma, é possível destacar a condição de ausência de usos como a principal distinção dos espaços urbanos abandonados, tanto nas referências teóricas como na legislação brasileira existente.



Figura 7  
Usina de carvão  
abandonada na  
Inglaterra (1985).  
Foto: John Davies.



Figura 8  
Fábrica de automóveis  
abandonada em  
Detroit, Estados Unidos.  
Foto: Albert Duce.



Figura 9  
Intervenções urbanas no  
centro do Rio de Janeiro  
na gestão de Pereira  
Passos (1902-1906).  
Foto: ACGRJ.

## • INTERVENÇÃO EM ESPAÇOS OCIOSOS

Como apontado anteriormente, a adaptação e a conversão de espaços e estruturas abandonadas são práticas arquitetônicas em evidência nos últimos anos, influenciados pelos debates teóricos e diversos exemplos construídos no cenário internacional.

Essas práticas, entendidas como intervenções urbanas, podem promover o desenvolvimento urbano mais dinâmico e diverso das cidades contemporâneas, ao estabelecer novas possibilidades de fluxos, trocas e contatos em espaços antes esquecidos.

De acordo com a Enciclopédia Itaú Cultural, a terminologia de *intervenção*, no campo de arquitetura e urbanismo, conforma:

Programas e projetos que visam à reestruturação, requalificação ou a reabilitação funcional e simbólica de regiões ou edificações de uma cidade. A intervenção se dá, desse modo, sobre uma realidade preexistente, que possui características e configurações específicas, com o objetivo de retomar, de alterar ou de acrescentar novos usos, funções e propriedades, e promover a apropriação da população naquele determinado espaço.

— ENCICLOPÉDIA ITAÚ CULTURAL

A intervenção visa promover uma transformação dos espaços, seja pela introdução de novas funções a uma estrutura existente, a ocupação de espaços não-edificados ou ainda o reconhecimento dessas áreas enquanto espaços livres, principalmente em cidades com altos índices de densidade construída ou áreas afetadas pela carência de espaços públicos, como praças e parques.

A reabilitação de edifícios abandonados é uma das estratégias urbanas ligadas às cidades compactas, por operar nos processos de desenvolvimento urbano positivamente e influenciar a redução do processo de espraiamento desordenado das cidades.

Em contextos metropolitanos marcados pela desigualdade e a precariedade do acesso à infraestrutura, o abandono de edifícios (Figura 10) ou a sua retenção para fins especulativos representam um atraso para os interesses coletivos. Como em muitas cidades brasileiras, interesses econômicos individuais são postos acima da promoção de maior qualidade de vida e do bem estar social.



Figura 10  
Edifício abandonado no Cais de Santa Rita, Recife (PE). Foto: Marcelo Soares.

O presente trabalho pretende operar em espaços ociosos, sem edificações, e em uma edificação inacabada, cuja construção foi interrompida há 20 anos. Nesse caso específico, será empregada a expressão referente à *habilitação*, pois não é possível recuperar ou requalificar uma estrutura que não chegou a funcionar.

Para que uma intervenção seja bem sucedida, é fundamental entender o contexto histórico do local. Assim, é preciso conhecer o contexto histórico e urbano da cidade, o entorno dos espaços em análise e as dinâmicas sociais existentes, para enfim desenvolver propostas de qualidade que sirvam de referência e promovam um maior equilíbrio social, ambiental e econômico das cidades.

Como pode atuar a arquitetura no *terrain vague* para não se converter em um agressivo instrumento dos poderes e das razões abstratas? Sem dúvidas, através da atenção à continuidade. Mas não da continuidade da cidade planejada, eficaz e legitimada, mas, ao contrário, através da escuta atenta dos fluxos, das energias, dos ritmos que o passar do tempo e a perda dos limites têm estabelecido.

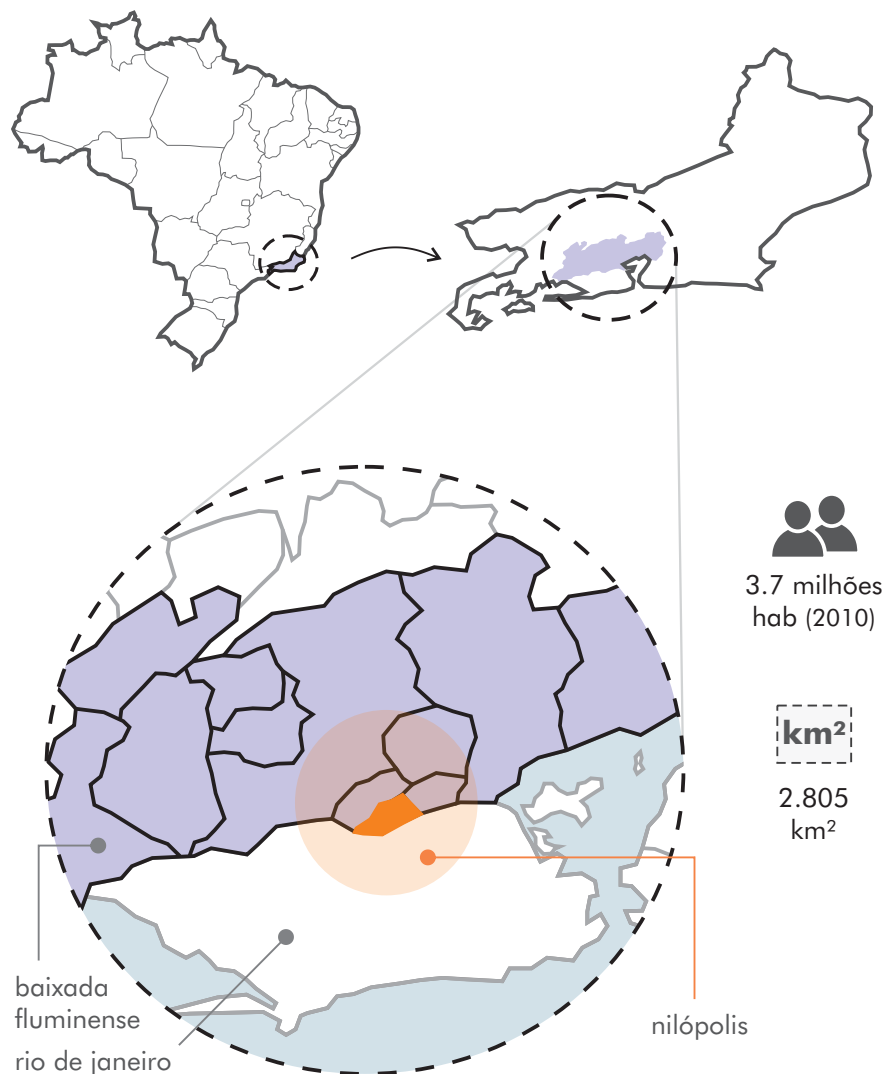
— SOLÀ-MORALES, 2002, p. 192

Figura 11  
Sesc Pompéia, um projeto icônico de intervenção, em São Paulo (SP).  
Foto: Manuel Sá.



### 3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

#### 3.1. BAIXADA FLUMINENSE



Nilópolis está situado na região metropolitana do Rio de Janeiro, dentro da Baixada Fluminense, que contém ainda os municípios de Nova Iguaçu, Belford Roxo, Queimados, Duque de Caxias, Itaguaí, Japeri, Paracambi, Seropédica, Magé, Guapimirim, Mesquita e São João de Meriti — sendo limítrofe aos dois últimos municípios.

Caracterizada por grandes engenhos até meados do século XVIII, toda a região começou a ser desenvolvida a partir da construção das Estradas de Ferro Mauá, a primeira ferrovia brasileira, e Dom Pedro II (atual Central do Brasil). O loteamento e a venda das terras a preços baixos influenciou o surgimento de vilas em torno das estações, além de sítios voltados para a citricultura, principalmente os laranjais.

Demograficamente, a Baixada Fluminense começou a crescer de forma acelerada a partir da década de 1930, com a valorização de terras para fins urbanos e os movimentos migratórios resultantes de obras de infraestrutura, como a dragagem de cursos d'água locais e a construção das rodovias Presidente Dutra e Washington Luiz.

O crescimento da região, em grande parte carente de ordenação pública e planejamento, gerou a divisão dos distritos em municípios, muitos configurados até hoje como cidades-dormitórios, a exemplo de Nilópolis, em que um grande contingente de população laboriosa se desloca diariamente para o centro do Rio de Janeiro.

Com suas condições políticas e econômicas ditadas pelo entorno, principalmente da metrópole carioca, a Baixada Fluminense enfrenta hoje desafios urbanos comuns às cidades brasileiras: a violência, a ocupação urbana desordenada, a degradação de áreas ambientais e de corpos hídricos, e ainda a escassez de equipamentos culturais.



### 3.2. NILÓPOLIS

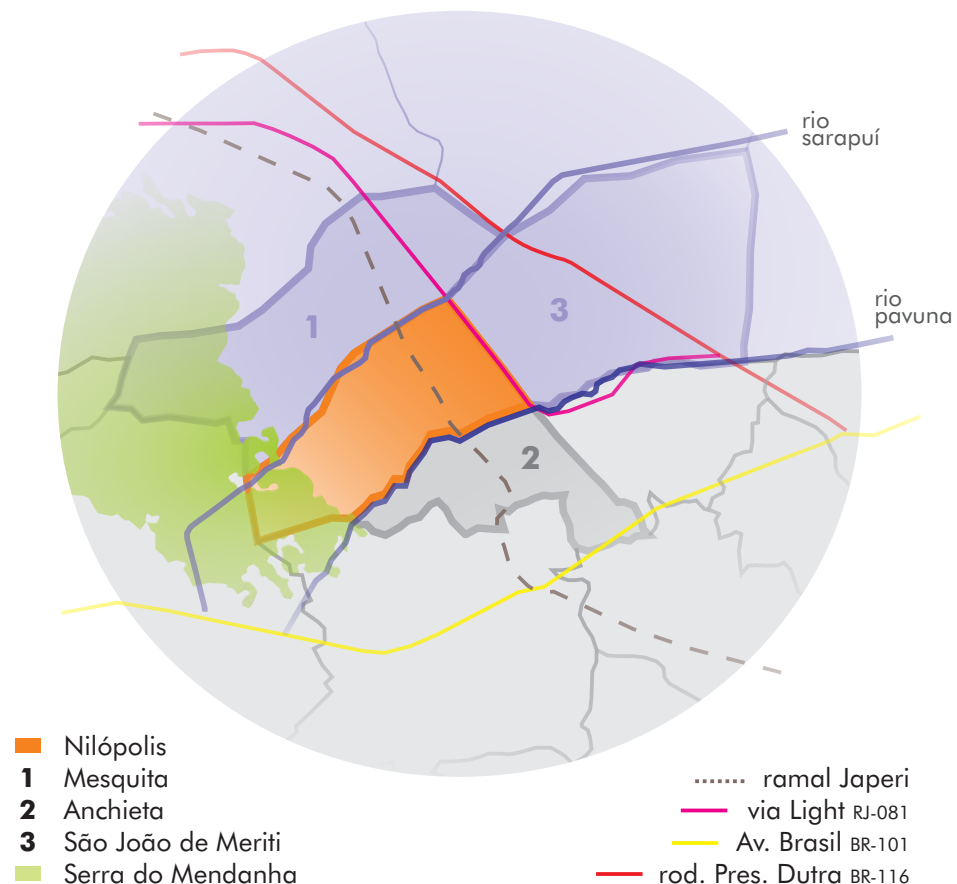
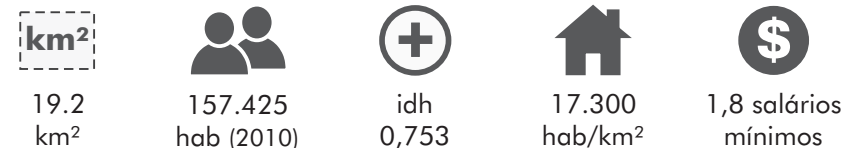
Embora ocupe oficialmente uma área territorial de 19.2 km<sup>2</sup>, segundo os dados do IBGE (2010), Nilópolis possui uma área total urbanizada de apenas 9.1 km<sup>2</sup>, uma das menores do país. A outra parte abriga o Parque Natural do Gericinó, uma área de proteção ambiental (APA) atualmente controlada pelo Exército Brasileiro.

Considerando a sua parte urbanizada, Nilópolis é também o município de maior densidade demográfica do Brasil, de 17.300 habitantes/km<sup>2</sup>, que ocupam o território em padrões residenciais bastante uniformes e de gabaritos baixos, à exceção do Centro.

Em Nilópolis, não são observados os extremos sociais comuns nos demais municípios da Baixada Fluminense. A maior parte das leituras de seu espaço urbano, particularmente escassas, destaca as especificidades encontradas em seus indicadores econômicos e sociais quando comparados aos vizinhos da região.

Com uma composição econômica pouco diversificada, mais de 90% do PIB municipal é composto por atividades de serviços. A explicação para essa concentração pode ser entendida a partir de uma área urbana reduzida, a qual impede o estabelecimento de atividades primárias e secundárias, que exigem áreas maiores.

Ainda assim, Nilópolis possui os melhores índices em relação à qualidade de vida da população — IDH, longevidade, educação básica, rendimentos e porcentagem de pobres (2010). Entretanto, esses dados gerais não conseguem assinalar as particularidades locais e tendem a mascarar certas dinâmicas e processos urbanos em desenvolvimento atualmente no município.



Mais de 55% da população que reside em Nilópolis se desloca diariamente para outras regiões a trabalho (IBGE, 2010). A maior parte desses deslocamentos são iniciados no Centro, que abriga a linha férrea e as principais linhas intermunicipais de ônibus.

Quando confrontamos esses dados com o número de pessoas que reside no centro de Nilópolis — 20% da população, é possível afirmar que grande parte da população precisa, também, somar o tempo e o custo gastos da viagem dentro do próprio município aos longos deslocamentos realizados todos os dias.

Essa condição de longas distâncias entre habitação e trabalho,

além de provocar uma série de disfunções na qualidade de vida e infraestrutura urbana locais, permitem classificar Nilópolis dentro das percepções acerca das denominadas “cidades-dormitório”.

Um termo recorrente nas leituras urbanas contemporâneas, as “cidades-dormitório” são associadas ao processo de crescimento desordenado dos núcleos urbanos, através da expulsão de parte da população das áreas centrais e sua posterior marginalização.

Suas principais características incluem também as condições precárias de vida e baixo dinamismo econômico, além da parcela significativa da população que trabalha em outras cidades.



**1637**

ano da primeira construção, a Igreja de São Mateus

**1780**

auge econômico do engenho

**1896**

venda do engenho

**1914**

inauguração da estação ferroviária Engenheiro Neiva

**1940**

consolidação da ocupação urbana

**1947**

emancipação do município

**2012**

última reforma no Calçadão de Nilópolis

Outra dinâmica recorrente no espaço urbano de Nilópolis está em seu limite alcançado de área territorial ocupada, uma vez que não existem espaços disponíveis para um crescimento horizontal.

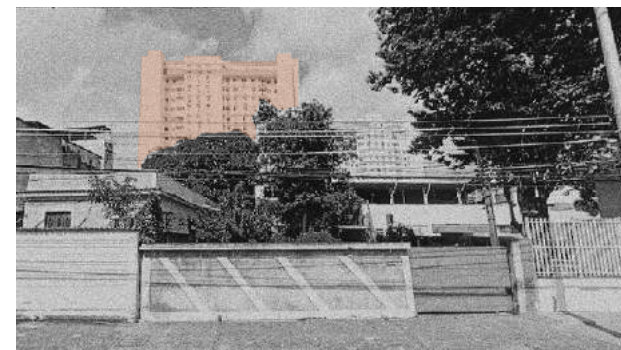
Dado que o município não abriga uma determinada área com padrões de vida elevados, ao contrário de seus vizinhos, a cidade não consegue atrair uma população com rendas maiores, e nem manter os moradores que eventualmente melhoram suas rendas, muitos optando por se transferir para a cidade do Rio de Janeiro.

Essa característica não permite a ação de agentes imobiliários para criar novas áreas com padrões residenciais elevados. Assim, o que tem ocorrido hoje é a chegada de novos empreendimentos no Centro e nos demais bairros, que se destacam na paisagem a partir de gabaritos bastante contrastantes (Figuras 12, 13 e 14).

O processo de verticalização, quando ocorre em áreas menos diversas, como os bairros de Nilópolis que são marcados pelo uso habitacional quase que de forma exclusiva, provoca uma série de rupturas não só na paisagem urbana mas nas relações cotidianas da cidade: a população é segregada em seu próprio território e as áreas públicas são esvaziadas, afetando relações de vizinhança.

Para que a verticalização não tenha reflexos negativos sobre a população e os espaços urbanos, a compactação das cidades e o aumento da densidade devem ocorrer, primeiramente, em áreas ociosas ou subutilizadas, otimizando a infraestrutura existente.

A seguir, pretende-se analisar o entorno imediato dos espaços ociosos selecionados, dando destaque às dinâmicas atuais mais específicas de mobilidade, principais equipamentos, os aspectos ambientais, os usos e vazios presentes no Centro de Nilópolis.



Figuras 12, 13 e 14  
Exemplos de novos edifícios e o processo de verticalização em curso em Nilópolis.  
Fotos: Google Earth.

### 3.3. CONTEXTO URBANO

O sítio escolhido para a proposta de intervenção está situado no bairro central de Nilópolis, caracterizado pela predominância das atividades de comércio, serviços e os principais equipamentos da cidade, como escolas e equipamentos de saúde municipais.

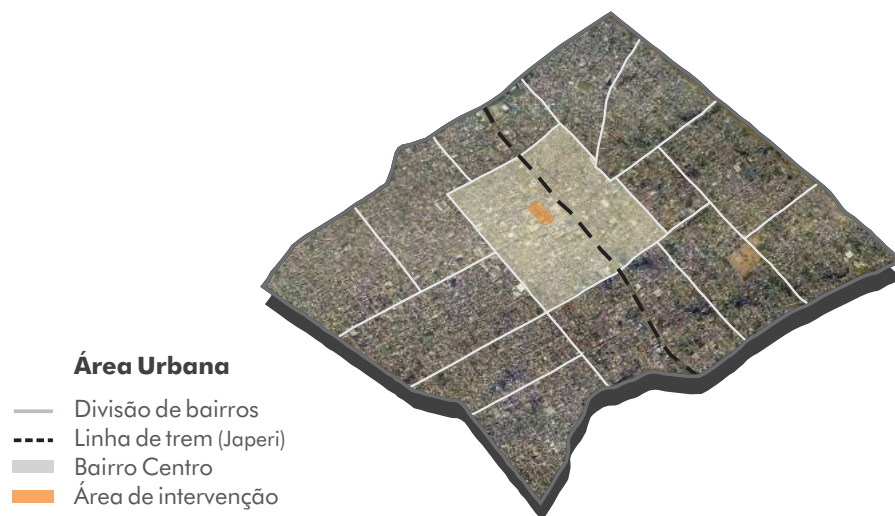
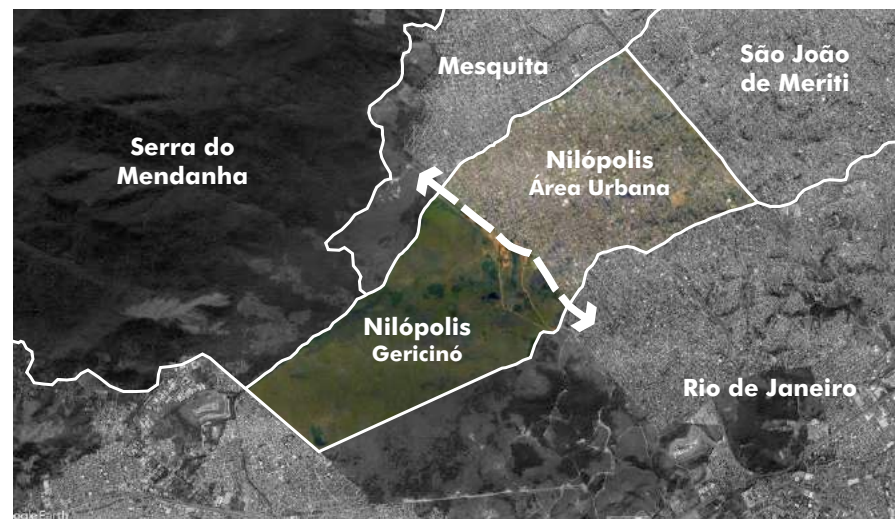
O acesso à área é facilitado pela oferta de transporte público, com a presença de pontos de ônibus locais e intermunicipais, e a estação de trem de Nilópolis, do ramal Japeri, localizada a menos de 200 metros do grupo de vazios urbanos referidos.

Com uma intensa circulação durante o dia, principalmente de pedestres, o Centro sofre um processo de esvaziamento durante a noite, período em que os comércios são fechados e a circulação é drasticamente reduzida. Essa perda de vitalidade durante a noite provoca a sensação de insegurança nas vias e espaços públicos.

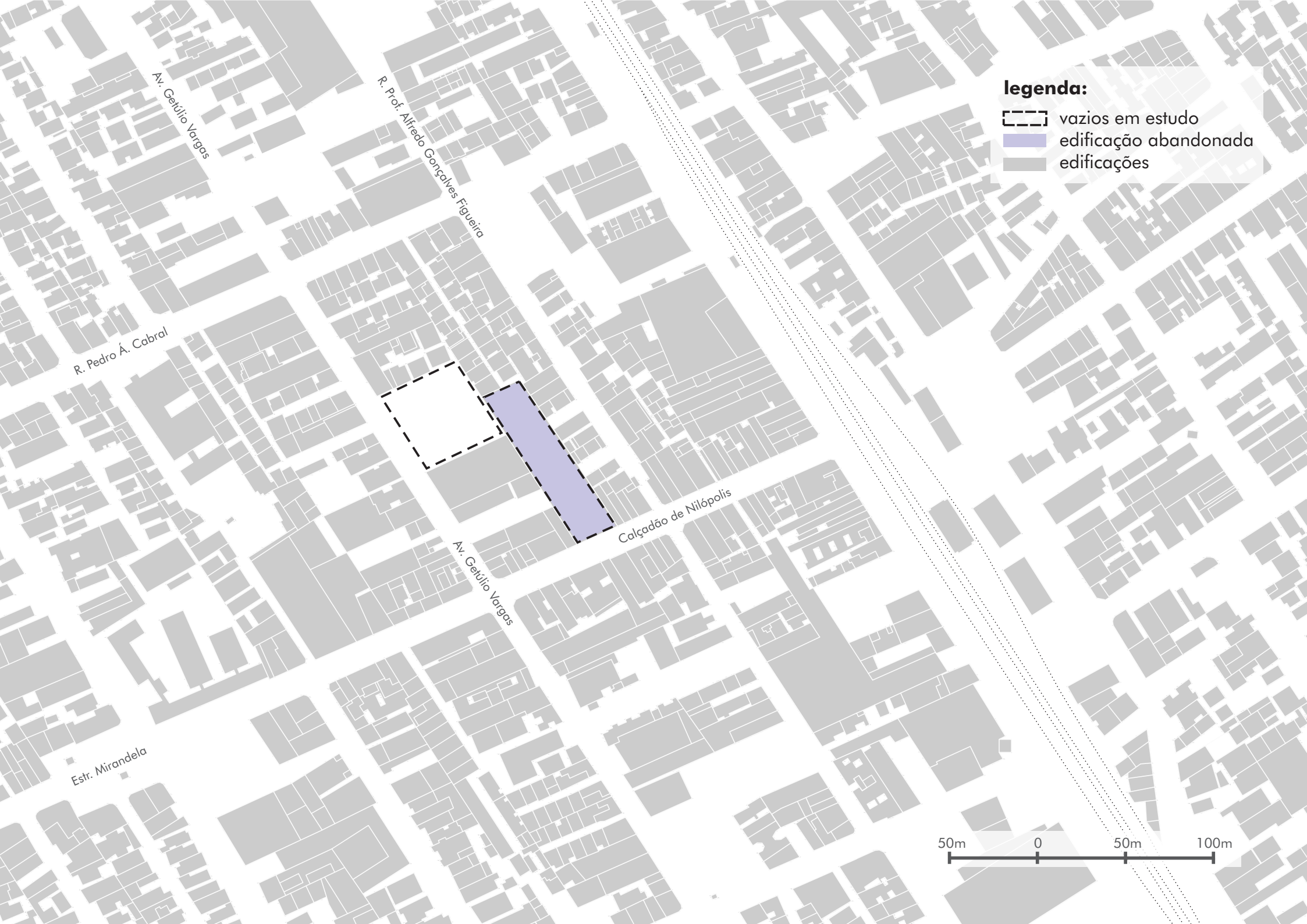
O gabarito das construções no bairro é bastante variado, com quadras de casas e edificações menores de 01 a 02 pavimentos, e as principais quadras do bairro que contém edifícios mais altos, de 08 a 10 pavimentos, estes localizados em sua maioria vizinhos ao Calçadão de Nilópolis, a principal via de circulação da cidade.

De acordo com dados do censo demográfico de 2010 (IBGE), a faixa de renda média do bairro central é a maior do município, de 02 salários mínimos, o que evidencia a valorização das terras urbanas mais próximas ao Centro, ainda que Nilópolis não conte com grandes disparidades nos indicadores sócio-econômicos.




O Centro pode ser caracterizado também pela concentração de vazios urbanos, principalmente na forma de estacionamentos privados, que ocupam grandes áreas nas quadras do bairro.







**legenda:**

-  vazios em estudo
-  edificação abandonada
-  edificações

Av. Getúlio Vargas

R. Prof. Alfredo Gonçalves-Figueira

R. Pedro Á. Cabral

Calçadão de Nilópolis

Av. Getúlio Vargas

Estr. Mirandela



## • SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE

De acordo com o Plano Diretor de Nilópolis (2006), o sistema viário do município é composto por vias metropolitanas, arteriais, coletoras, vias para pedestres e linhas férreas, das quais somente as primeiras não estão contidas no bairro central de Nilópolis.

Os dois vazios urbanos selecionados para a intervenção estão situados na Avenida Getúlio Vargas, uma via arterial com intensa circulação de veículos durante todo o dia, que liga o município à cidade do Rio de Janeiro (bairro Anchieta, zona Norte).

O Plano Diretor identifica as vias arteriais como:

Vias que atendem ao tráfego das ligações extremas aos grandes fluxos de tráfego interno, proporcionando o acesso direto aos eixos rodoviários e aos principais geradores de tráfego no município.

— Plano Diretor do Município de Nilópolis, 2006

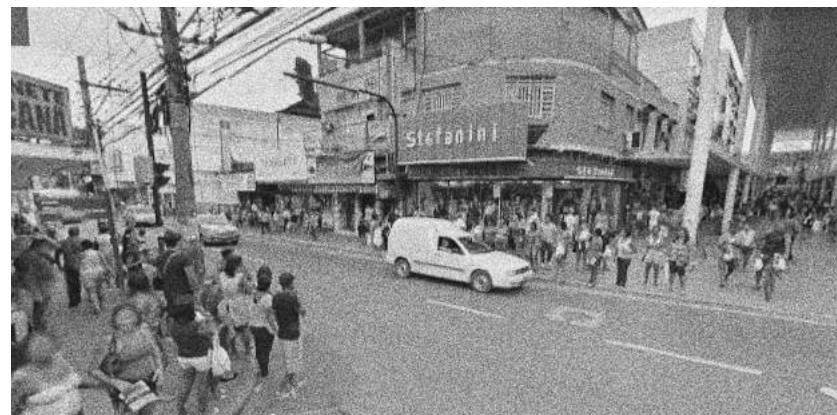
O conjunto também está ligado à Estrada Mirandela, em uma seção popularmente conhecida como *Calçadão de Nilópolis*. Um dos principais pontos nodais do município, o Calçadão é uma via de pedestres que abriga diversos estabelecimentos comerciais e serviços, além do Shopping local e os acessos à estação de trem.

Atualmente, Nilópolis não conta com um sistema de ciclovias ou infraestrutura para transportes alternativos, apesar da recente instalação de bicicletários em pontos movimentados da cidade, como a Rodoviária local e o próprio Calçadão de Nilópolis.

No contexto da mobilidade urbana, a área de recorte possui fácil acesso ao transporte público, com a presença do ramal ferroviário e as linhas de ônibus locais e intermunicipais. Devido à proximidade e à diversidade de atividades presentes no Centro, os deslocamentos a pé exercem grande influência sobre os fluxos de circulação na área.

O incentivo à caminhabilidade e à diminuição de deslocamentos motorizados fazem parte das estratégias urbanas para cidades mais densas e compactas, trazendo benefícios para a população e para os aspectos ambientais da cidade, além do tráfego local.

Figura 15  
Pedestres esperando para atravessar na Av. Getúlio Vargas, na entrada do Calçadão de Nilópolis. Foto: Google Earth.





- legenda:**
- vias arteriais
  - vias coletoras
  - vias de pedestres
  - ..... ramal de trem
  - - - linhas de ônibus
  - pontos de ônibus
  - [- - -] vazios em estudo
  - edificação abandonada
  - edificações





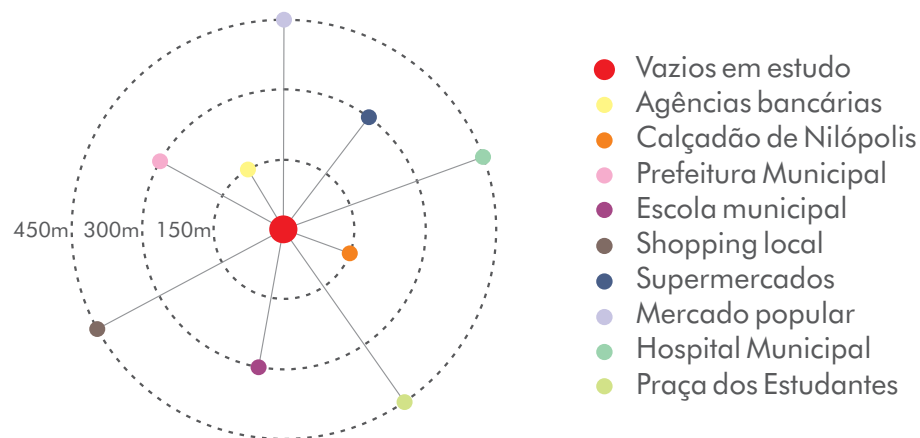
## • EQUIPAMENTOS URBANOS

A partir dos vazios selecionados, ao considerarmos um raio de caminhabilidade de 450 metros, é possível afirmar que o Centro contempla as principais necessidades dos moradores locais.

A diversidade de equipamentos presentes no bairro é um dos incentivos para o adensamento da área, uma vez que dinamizam a vida urbana e garantem o acesso a diferentes usos e atividades.

Em resposta à carência de equipamentos culturais na cidade, característica da Baixada Fluminense, a articulação de eventos e atividades acontece, em grande parte, nas ruas e em outros locais públicos da cidade, como o Calçadão (Figuras 15 e 16).

Assim, o reconhecimento de vazios urbanos como áreas livres pode estimular atividades coletivas e reuniões em áreas públicas, dinâmica já existente, e o desenvolvimento do bairro.



Figuras 16 e 17  
Calçadão de Nilópolis (2021) e evento cultural que se apropria do espaço público, prática comum na cidade (2019). Fotos: Google Earth.





## • ASPECTOS AMBIENTAIS

Uma das principais carências urbanas do centro de Nilópolis é a falta de áreas livres para estar ou lazer. Ao contrário dos demais bairros do município, que possuem opções variadas de praças, o Centro possui apenas duas áreas de praças, com áreas limitadas e pouca arborização, com os usos associados à alimentação e ao comércio do entorno, tanto formal como informal.

O bairro também é marcado pela baixa arborização das ruas, uma vez que não existem políticas voltadas para a arborização e o ordenamento de canteiros e áreas verdes no município.

O Plano Diretor municipal reconhece a aridez de seu território ocupado, afirmando a necessidade de promoção de áreas verdes e de incentivo à arborização das vias e espaços públicos.

O Plano Diretor também ressalta a necessidade de aumentar o percentual de áreas verdes por habitantes, a partir de estratégias que buscam a melhoria das condições ambientais do município.

Tais estratégias podem integrar o conjunto de diretrizes para a posterior proposta de intervenção, como por exemplo:

- manter e ampliar a arborização de ruas;
- promover a permeabilidade do solo, através da adoção de coeficientes de permeabilidade e também da implantação de hortas familiares e jardins privados;
- incentivar a inserção de terraços verdes, como alternativa para aumentar as cotas de áreas verdes por lote no município.

— Plano Diretor do Município de Nilópolis, 2006



Figuras 18 e 19  
Praça dos Estudantes e Praça Paulo Frontim, as duas praças existentes no Centro de Nilópolis. Fotos: Google Earth.



legenda:

- árvores
- praças
- ▭ vazios em estudo
- edificação abandonada
- edificações

Av. Getúlio Vargas

R. Prof. Alfredo Gonçalves Figueira

R. Pedro Á. Cabral

Calçadão de Nilópolis

Av. Getúlio Vargas

Estr. Mirandela





## • USO DO SOLO

Os usos predominantes no Centro de Nilópolis são referentes aos comércios e serviços, principalmente nas quadras adjacentes ao Calçadão de Nilópolis. A maioria das edificações destinam-se a atividades comerciais ou uso misto, com comércios variados no andar térreo e habitações nos pavimentos superiores.

No bairro também estão situados os principais equipamentos municipais e privados de saúde e educação, além das edificações administrativas, como a Prefeitura e secretarias públicas.

O uso habitacional em casas e edificações de pequeno porte, de 01 a 03 pavimentos, pode ser observado nas quadras centrais na forma de vilas, com sobrados que conservam as características das primeiras ocupações do município no início do século XX.

As dimensões e usos das edificações são menos diversificados no bairro conforme nos distanciamos das quadras centrais, com a presença maior de usos exclusivamente habitacionais.

Ao observar o levantamento de usos no solo no bairro central de Nilópolis, também fica evidente a existência de inúmeras áreas ociosas ou subutilizadas, muitas na forma de estacionamentos.

A legislação municipal de Nilópolis reconhece a presença dos imóveis não edificadas, subutilizadas ou não utilizadas na cidade, ressaltando os instrumentos urbanísticos que procuram garantir o respeito à função social das propriedades, como o Parcelamento e Desapropriação Compulsórios e o IPTU Progressivo.

Apesar de não utilizar o termo vazios urbanos, o Plano Diretor municipal (2006) separa os lotes e as estruturas ociosas dentro da malha urbana em três diferentes categorias:

- **Solo urbano não edificado:** os terrenos e glebas com área igual ou superior a 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados), quando o coeficiente de aproveitamento utilizado for igual a zero.
- **Solo urbano subutilizado:** os terrenos e glebas com área igual ou superior a 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados), quando o coeficiente de aproveitamento utilizado não atingir um valor mínimo definido em até 0,5.
- **Solo urbano não utilizado:** todo tipo de edifício que esteja comprovadamente desocupado há mais de dois anos.

— Plano Diretor de Nilópolis, art. 82, 2006

Ambos os vazios selecionados para a proposta de intervenção estão incluídos em tais definições, e assim passíveis de ocupação e transformação através do processo de habilitação: a edificação abandonada, um Solo Urbano Não Utilizado há mais de 20 anos, e o lote adjacente, um Solo Urbano Não Edificado.





**legenda:**

- vazio
- comercial
- habitacional
- misto
- saúde
- serviços
- educacional
- institucional
- outros
- vazios em estudo
- edificação abandonada

Av. Getúlio Vargas

R. Prof. Alfredo Gonçalves Figueira

R. Pedro A. Cabral

Estr. Mirandela





## • VAZIOS URBANOS

Ao analisar o levantamento atual de vazios urbanos no centro de Nilópolis, é possível marcar o predomínio de estacionamentos, em sua maioria privados e de diferentes configurações espaciais, e também lotes espaçados desprovidos de edificações.

Essa significativa quantidade de estacionamentos faz alusão a dois processos, além da retenção de áreas para estacionamentos por supermercados e grandes estabelecimentos:

1. A existência de um movimento pendular motorizado até o Centro, por parte da população local que reside nos bairros mais afastados. Diariamente, essas pessoas se deslocam de carro até o Centro para depois acessar outros modais disponíveis apenas no bairro central, como o trem ou linhas de ônibus intermunicipais.

2. A falência de determinadas áreas ou estabelecimentos e a sua conversão em estacionamentos de pequeno porte, por parte dos proprietários, visando um retorno financeiro rápido.

A partir desses dois processos, que estão interligados de certa forma, é estabelecido um cenário de grandes áreas subutilizadas no centro de Nilópolis, município já limitado territorialmente.

Apesar da existência de inúmeros estacionamentos na área, é interessante destacar que muitos ainda optam por estacionar seus veículos nas ruas, formando extensas fileiras de veículos ao longo das calçadas, mesmo em vias de alta circulação.

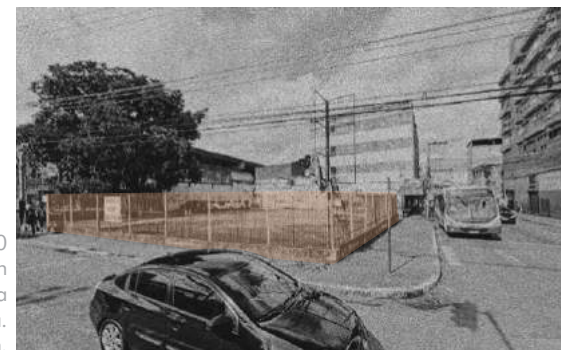


Figura 20  
Estacionamento em lote que antes abrigava um posto de gasolina.  
Foto: Google Earth.



Figura 21  
Estacionamento em lote resultante da demolição de antigas edificações.  
Foto: Google Earth.



Figura 22  
Veículos estacionados em ambos os lados da rua no Centro.  
Foto: Google Earth.



- legenda:**
- vazio
  - estacionamentos
  - terrenos em obra
  - vazios em estudo
  - edificação abandonada
  - edificações

Av. Getúlio Vargas

R. Prof. Alfredo Gonçalves Figueira

R. Pedro Á. Cabral

Calçadão de Nilópolis

Av. Getúlio Vargas

Estr. Mirandela



## 4. ANTECEDENTES

### 4.1. VAZIOS SELECIONADOS

Os vazios urbanos selecionados para a proposta são espaços que passam despercebidos no centro de Nilópolis, esquecidos em meio à intensa circulação de veículos e pedestres na via em que se localizam e as demais dinâmicas urbanas existentes no bairro.

A edificação abandonada é resultado da interrupção da obra do que viria a ser um Shopping, no ano 2000. Com as promessas de abrigar comércios de grande porte e ainda uma universidade, a obra foi interrompida no mesmo ano de início devido à falência da construtora responsável, por motivos desconhecidos.

Até o presente momento de elaboração do trabalho, diversas tentativas de contato com a construtora responsável pela obra já foram realizadas, com nenhum tipo de retorno da mesma.

Dessa forma, para o projeto de intervenção, serão realizadas análises e medições a partir dos registros fotográficos do autor.

A edificação possui 2400 m<sup>2</sup> e 07 pavimentos, construída em concreto armado e vedações em alvenaria. Observando a forma como está implantada, imagina-se que o acesso seria realizado a partir da fachada ligada ao Calçadão de Nilópolis (Figura 22). Tal fachada hoje encontra-se bloqueada, e o único acesso possível à estrutura é feito através de um portão no lote selecionado.

A partir dos registros fotográficos ao lado, é possível destacar que a fachada posterior ao Calçadão (Figura 23) encontra-se em melhor estado de conservação. As demais fachadas contam com grandes áreas desprotegidas, sem qualquer tipo de vedação, ou que ainda trazem elementos remanescentes da obra (Figura 24).



Figura 23  
Fachada bloqueada no  
Calçadão de Nilópolis.  
Foto: Google Earth.



Figura 24  
Fachada posterior ao  
Calçadão de Nilópolis.  
Foto: Google Earth.



Figura 25  
Fachada ligada ao  
lote selecionado, na  
Av. Getúlio Vargas.  
Foto: Google Earth.

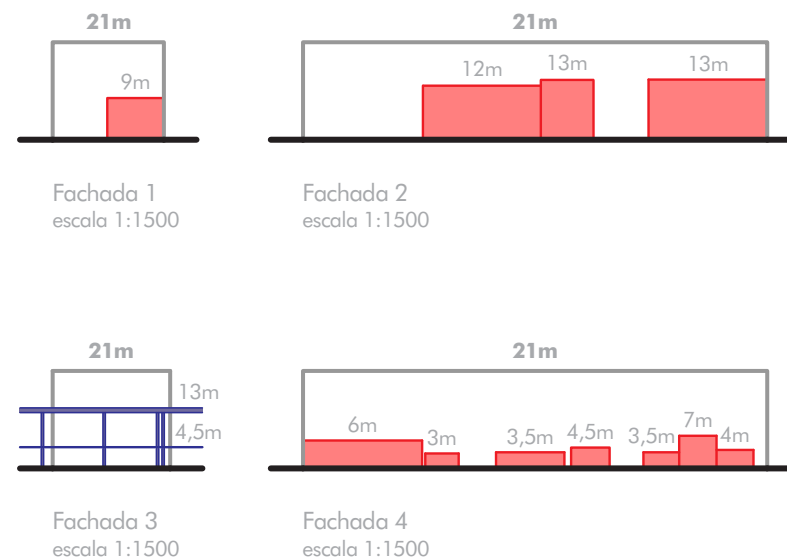


De acordo com a secretaria municipal de obras de Nilópolis, não é possível acessar as plantas arquitetônicas aprovadas pela Prefeitura, por se tratar de uma construção de domínio particular. Atualmente, a Prefeitura realiza inspeções técnicas regulares para averiguar as condições estruturais e sanitárias da edificação, que não possui previsões de usos futuros, públicos ou privados.

Os diagramas ao lado identificam as áreas da edificação que estão justapostas aos edifícios vizinhos e suas respectivas alturas, além da atual estrutura de cobertura do Calçadão (Figura 25).



Figura 26  
Fachada da edificação selecionada e atual cobertura do Calçadão de Nilópolis. Foto: Google Earth.

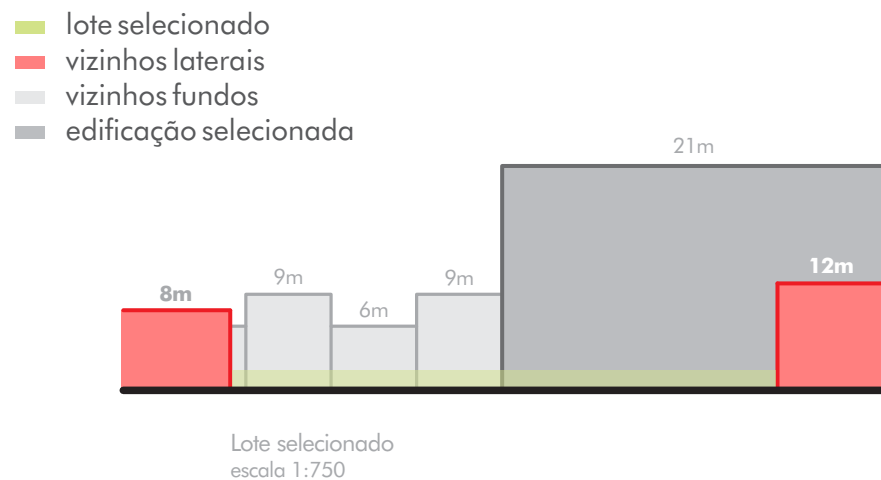




O segundo espaço ocioso, um lote não edificado de 2575 m<sup>2</sup>, abrigava o antigo posto de saúde municipal do Centro, demolido em 2015. Um novo posto de saúde foi construído a menos de 300 metros do local, dois anos depois. Desde então, o lote segue vazio e cercado por tapumes, com diferentes promessas de construções ao longo dos anos, que nunca foram iniciadas — a mais recente delas previa a construção de uma galeria comercial.

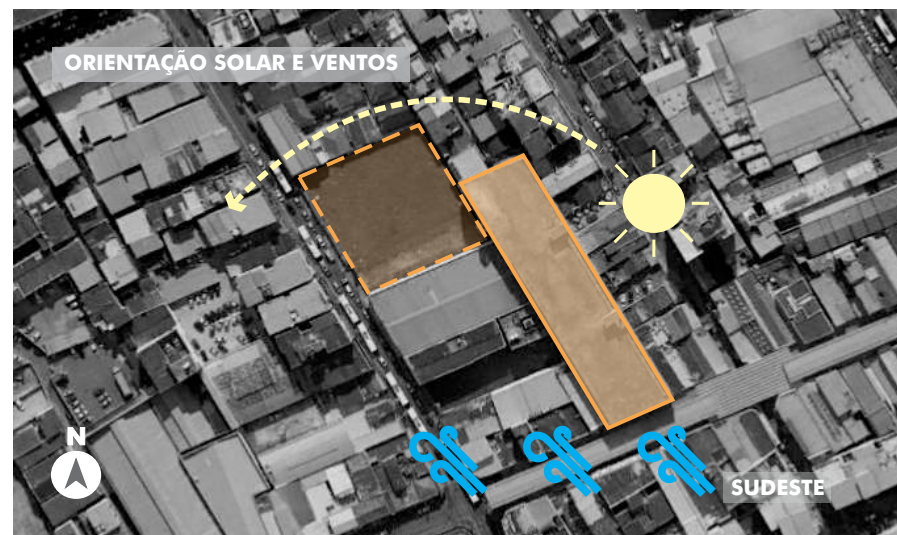
Como apontado anteriormente, o espaço serve como o único acesso disponível à edificação abandonada selecionada, através de um portão do antigo posto de saúde mantido pela Prefeitura.

O diagrama abaixo aponta a relação do lote com os edifícios vizinhos, incluindo a edificação selecionada aos fundos.



Figuras 27 e 28  
Visadas do lote ocioso, atualmente bloqueado, e a edificação aos fundos. Fotos: Google Earth.

## 4.2. CONDICIONANTES DE PROJETO



### 4.3. LEGISLAÇÃO

Segundo o Plano Diretor de Nilópolis (2006), o município está dividido em duas macrozonas de ocupação: a macrozona urbana consolidada, que corresponde aos 9.1 km<sup>2</sup> de área urbanizada, e a área de desenvolvimento estratégico, que abrange toda a parte ocupada pelo Parque Natural e Campo de Gericinó (10.1 km<sup>2</sup>).

Dentro da macrozona urbana consolidada, as zonas urbanas são divididas em duas: *residencial* e *comercial*. O Plano cita ainda uma terceira zona, *industrial*, cuja fixação ainda não foi realizada devido à insuficiência de construções para esse fim.

Dentre os objetivos da política urbana estabelecida no Plano Diretor, relacionam-se com o trabalho as seguintes diretrizes:

- promover o desenvolvimento econômico local com sustentabilidade;
- garantir o direito universal à moradia, democratizando os acessos à terra e aos serviços públicos de qualidade;
- prevenir distorções e abusos na utilização com base econômica das propriedades, coibindo o uso especulativo de imóveis urbanos como reserva de valor, que resulte na sua subutilização ou a não utilização, de modo a assegurar o cumprimento de uma função social;
- adequar o adensamento à capacidade de suporte do meio físico, de forma a intensificar a utilização das áreas providas de infraestrutura e evitar a sobrecarga nas redes instaladas;
- elevar a qualidade de vida da população, garantindo o saneamento ambiental, infraestrutura, serviços públicos, equipamentos sociais e espaços verdes e de lazer qualificados.

— Plano Diretor do Município de Nilópolis, art. 11, 2006

A área de intervenção está localizada em meio ao bairro Centro, que corresponde à Zona Urbana Comercial de Nilópolis. Segundo o Código de Obras do município, as edificações nessa área devem ser destinadas obrigatoriamente a:

estabelecimentos comerciais, escritórios, consultórios, bancos, sedes de companhias e empresas, restaurantes, confeitarias, hotéis, bares e similares.

— Código de Obras de Nilópolis, art. 8, 2006

As habitações na zona comercial são permitidas somente nos andares superiores das edificações, respeitando as diretrizes para construções multifamiliares contidas no Código de Obras.

Os parâmetros legais permitidos para as construções na área de intervenção podem ser sintetizados em:

coeficiente de aproveitamento		2
taxa de ocupação	básica	50%
	máxima	70%
taxa de permeabilidade		25%
pé direito mínimo	térreo	4,00 m
	habitável	2,80 m
	não-habitável	2,50 m

— informações retiradas do Plano Diretor e Código de Obras de Nilópolis.

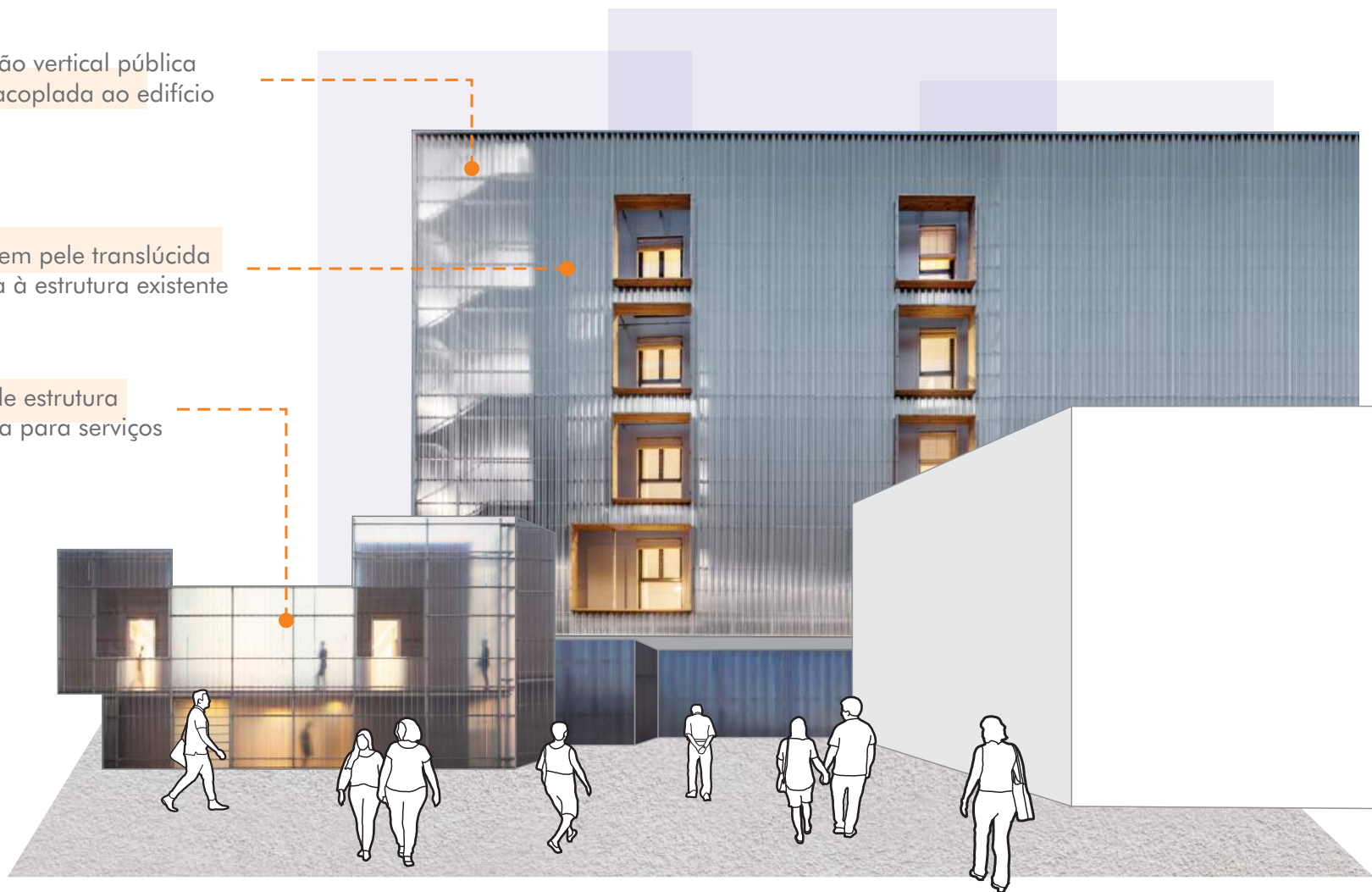


## 4.4. INTENÇÃO PROJETUAL

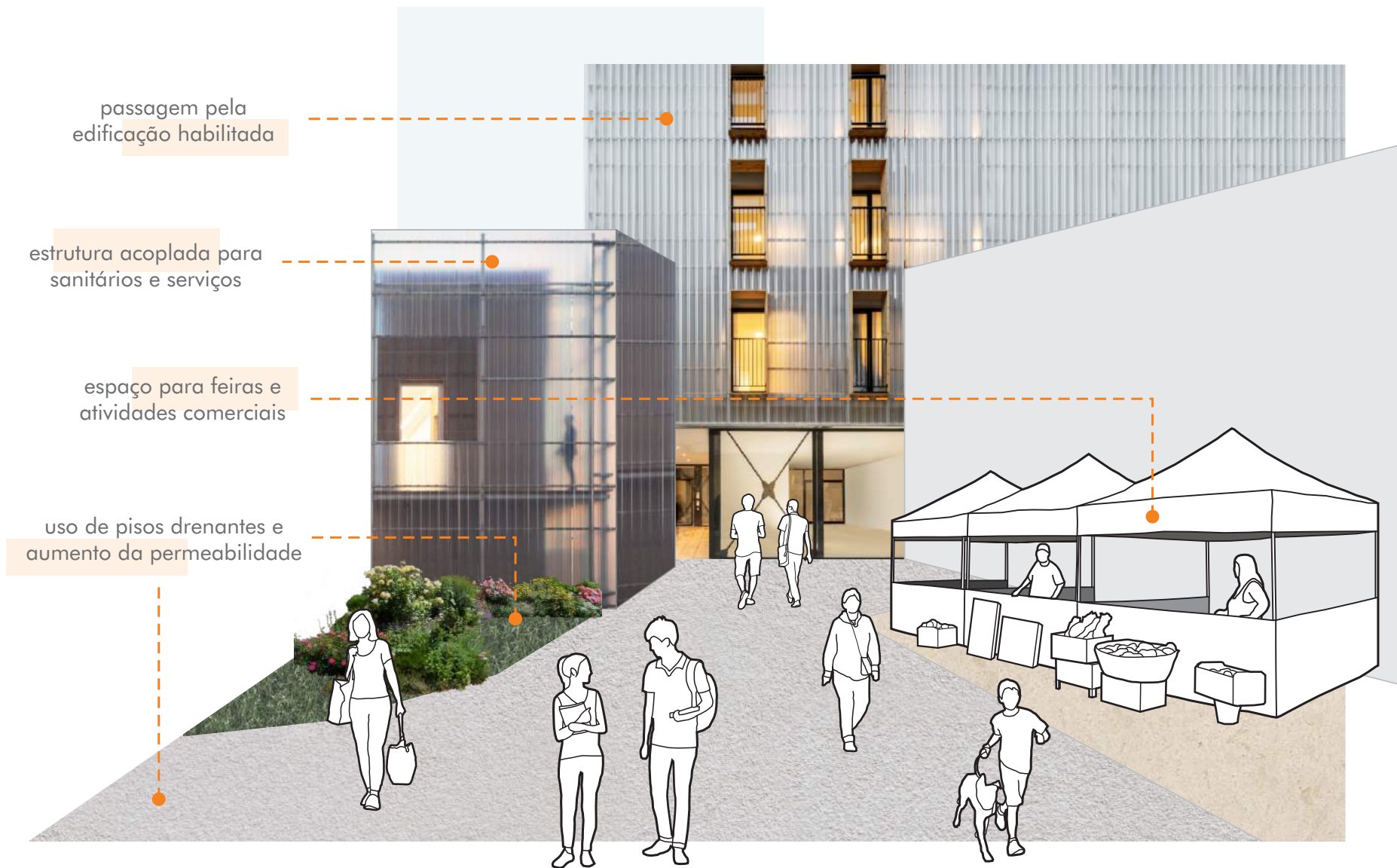
circulação vertical pública  
externa, acoplada ao edifício

fachada em pele translúcida  
adicionada à estrutura existente

adição de estrutura  
pré-fabricada para serviços





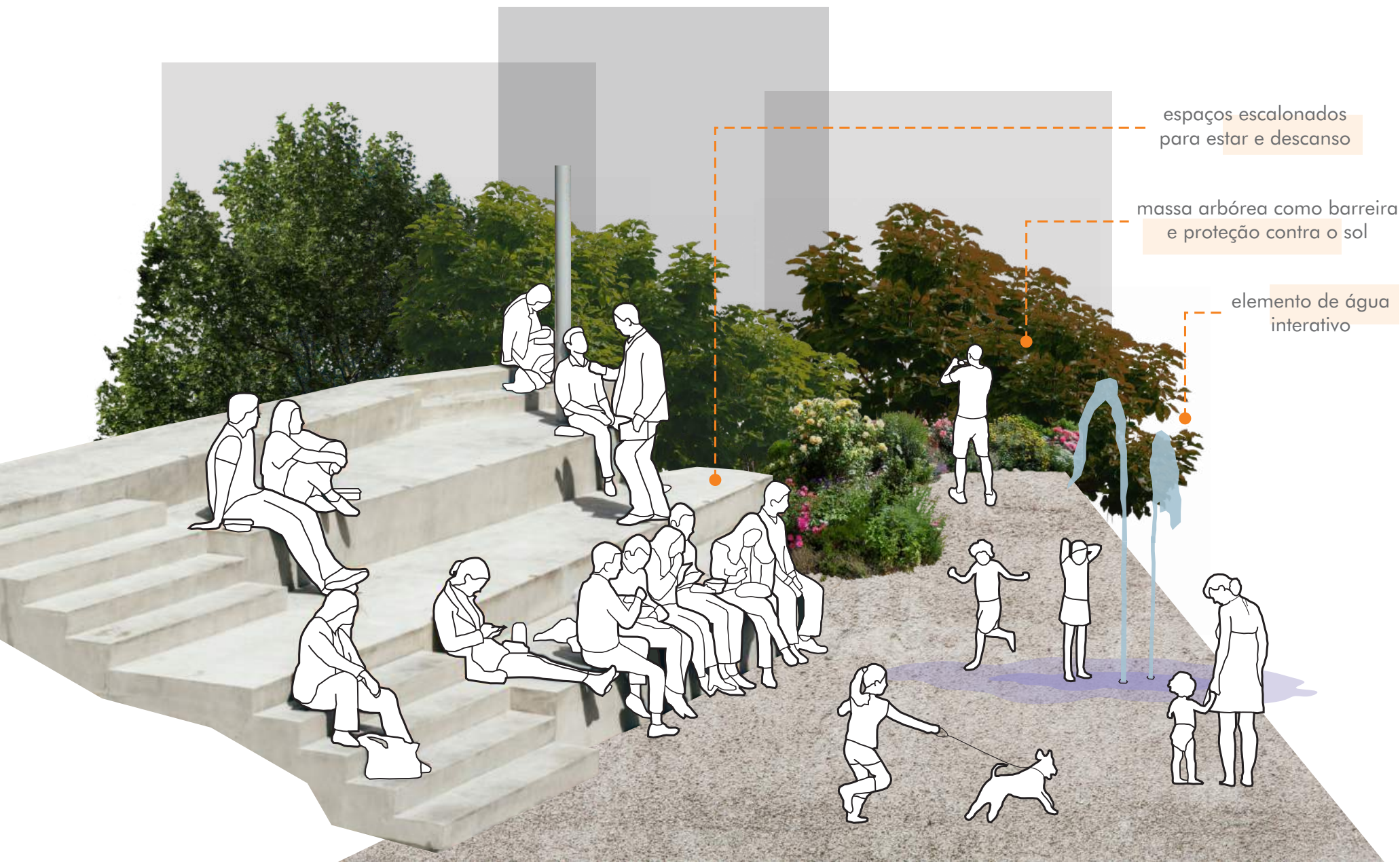


passagem pela edificação habilitada

estrutura acoplada para sanitários e serviços

espaço para feiras e atividades comerciais

uso de pisos drenantes e aumento da permeabilidade



espaços escalonados  
para estar e descanso

massa arbórea como barreira  
e proteção contra o sol

elemento de água  
interativo



## 5. REFERÊNCIAS PROJETOAIS

### 5.1. REQUALIFICAÇÃO DE 530 UNIDADES HABITACIONAIS EM BORDEAUX

Arquitetura: Lacaton & Vassal, Frédéric Druot e Christophe Hutin

Localização: Bordeaux, França

Categoria: Habitação

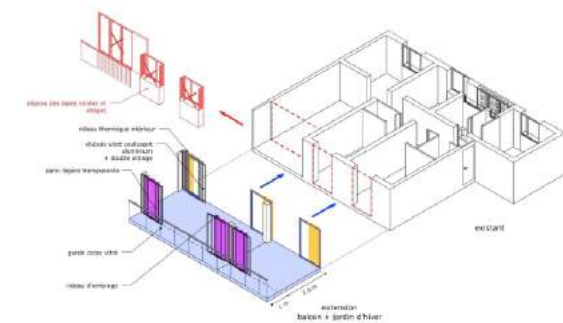
Ano: 2016

O projeto consiste na requalificação de edifícios habitacionais modernistas situados na cidade de Bordeaux, na França. Ao todo, foram transformadas 530 unidades habitacionais, divididas entre três edifícios afetados por um péssimo estado de manutenção.

Além da recuperação das estruturas existentes, foram criadas novas varandas junto às fachadas principais dos edifícios, a partir de elementos pré-fabricados (Figuras 28 e 29). Assim, ampliou-se a área útil das unidades, permitindo layouts mais flexíveis e ainda a valorização da iluminação natural e das vistas (Figura 30).

A dupla de arquitetos Lacaton & Vassal é conhecida por obras que atuam sobre pré-existências e edificações deterioradas, com abordagens marcadas pela sensibilidade, economia de recursos e promoção da sustentabilidade. A produção da dupla questiona a necessidade de demolir o existente e construir novas estruturas, em meio as atuais crises urbanas, sociais e ambientais.

Assim, é possível destacar a ética arquitetônica dos autores do projeto como a principal referência para o projeto de intervenção, que busca infatizar os valores de conforto e bem-estar, economia e sustentabilidade a partir da apropriação sobre o existente.



Figuras 29, 30 e 31  
Processo de ampliação  
das unid. habitacionais no  
projeto de requalificação.  
Fotos: Philippe Ruault.

## 5.2. CENTRO GEORGES POMPIDOU

Arquitetura: Renzo Piano e Richard Rogers

Localização: Paris, França

Categoria: Cultural

Ano: 1977

Um dos maiores marcos da arquitetura mundial do século XX, o Pompidou é um centro cultural concebido como local público de reunião, que abriga galerias de arte, salas de cinema e concertos, bibliotecas e restaurantes no centro da capital francesa Paris.

A concepção do edifício tinha como propósito não restringir a disposição e os usos futuros dos espaços: projeta-se uma espécie de moldura, expondo todos os elementos estruturais, tubulações e circulações verticais nas fachadas do edifício (Figura 31). E assim, foram criados vãos livres extensos que funcionam como terraços envidraçados, em que os visitantes podem ver e ser vistos através de uma série de camadas de telas transparentes (Figura 32).

O edifício está associado a uma praça, que ocupa metade do espaço reservado ao projeto, construída com uma leve inclinação e que se estende até o interior do edifício, como se não houvessem barreiras com a cidade. A praça é responsável por reunir turistas, artistas, curiosos e uma série de personagens urbanos no mesmo espaço democrático e repleto de vitalidade urbana (Figura 33).

Assim, o Centro Georges Pompidou configura uma referência para o presente trabalho como uma arquitetura multifuncional de excelência, altamente flexível e que rompe com as barreiras entre edifício e cidade, ampliando a sua área de abrangência e criando espaços de contato e vivência urbana mais democráticos.



Figuras 32, 33 e 34  
Visadas do Centro  
Pompidou e os usos  
públicos nos espaços.  
Fotos: Plat du Jour.



### 5.3. FITAS PASSAGE

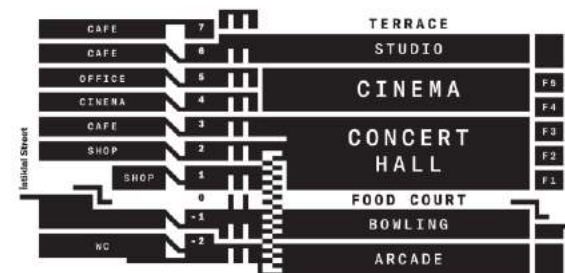
Arquitetura: Salon Alper Derinbogaz  
Localização: Istambul, Turquia  
Categoria: Cultural  
Ano: 2019

O edifício conhecido como Fitas Passage, original dos anos 60 e em processo de reabilitação, está situado na rua Istiklal, uma via de pedestres ao centro de Istambul reconhecida por suas arcadas e passagens históricas que levam às ruas menores atrás.

Famoso por ter abrigado diferentes usos culturais ao longo dos anos, o edifício teve suas funções originais e a característica como *passagem* perdidas devido a mudanças no tecido urbano local.

Com o objetivo de atrair pedestres e retomar as características de passagem do edifício, o projeto consiste na implementação de uma nova fachada, com inspiração em elementos locais (Figuras 34 e 35), e a promoção de espaços para o entretenimento e lazer nos andares superiores, como cinema, boliche e salão de jogos.

A criação de uma circulação contínua com a rua, rompendo os limites entre público e privado (Figura 36), é uma das intenções do presente trabalho, de forma a influenciar novas dinâmicas entre a edificação abandonada, o Calçadão de Nilópolis e o comércio.



Figuras 35, 36 e 37  
Vistas e diagrama do projeto Fitas Passage.  
Fotos: Marc Goodwin.

## 5.4. THE EAST END

Arquitetura: Taylor Brammer Landscape Architects

Localização: Wollongong, Austrália

Categoria: Paisagismo

Ano: 2013

O projeto consiste na renovação de um antigo pátio público na Universidade de Wollongong, Austrália. Antes reconhecido como “Pátio de Engenharia”, a área funcionava como passagem em um campus universitário conhecido por suas paisagens naturais.

Com o objetivo de transformar a área e criar novos ambientes de socialização, o projeto East End introduz uma quadra de jogos polivalente no antigo espaço, cercada por áreas gramadas, decks e beirais sinuosos que oferecem diferentes opções para o estar e o lazer ao ar livre em meio à densa vegetação (Figuras 38, 39 e 40).

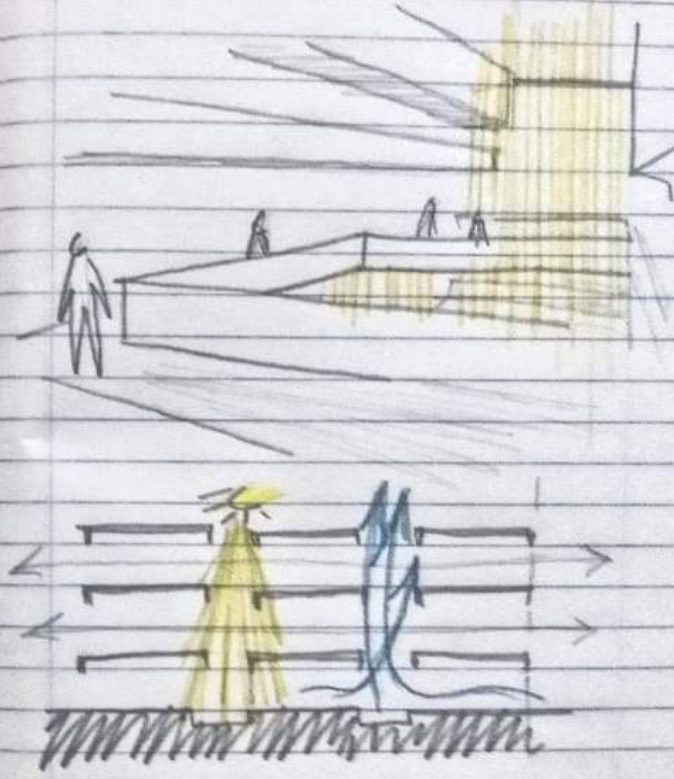
O projeto também conta com um espaço coberto em estrutura metálica, com bancos e mesas, que serve a um café já existente. O módulo metálico da estrutura é replicado em parte da circulação, criando uma espécie de moldura para as antigas circulações.

Apesar de não configurar uma praça urbana, a criação de um espaço central multifuncional e flexível, relacionado com áreas de estar e terraços escalonados, é a principal referência paisagística apreendida do projeto a ser aplicada no presente trabalho.



Figuras 38, 39 e 40  
Vistas do projeto  
The East End.  
Fotos: TBLA/Landezine.

6. PROJETO DE INTERVENÇÃO



EDIFÍCIO COMO  
RVA



## 6.1. DIRETRIZES

O presente trabalho é resultado de uma série de inquietações e desejos acerca do espaço urbano abandonado ou subutilizado, e a possibilidade de transformação através de processos urbanos que visam um maior equilíbrio social e ambiental das cidades.

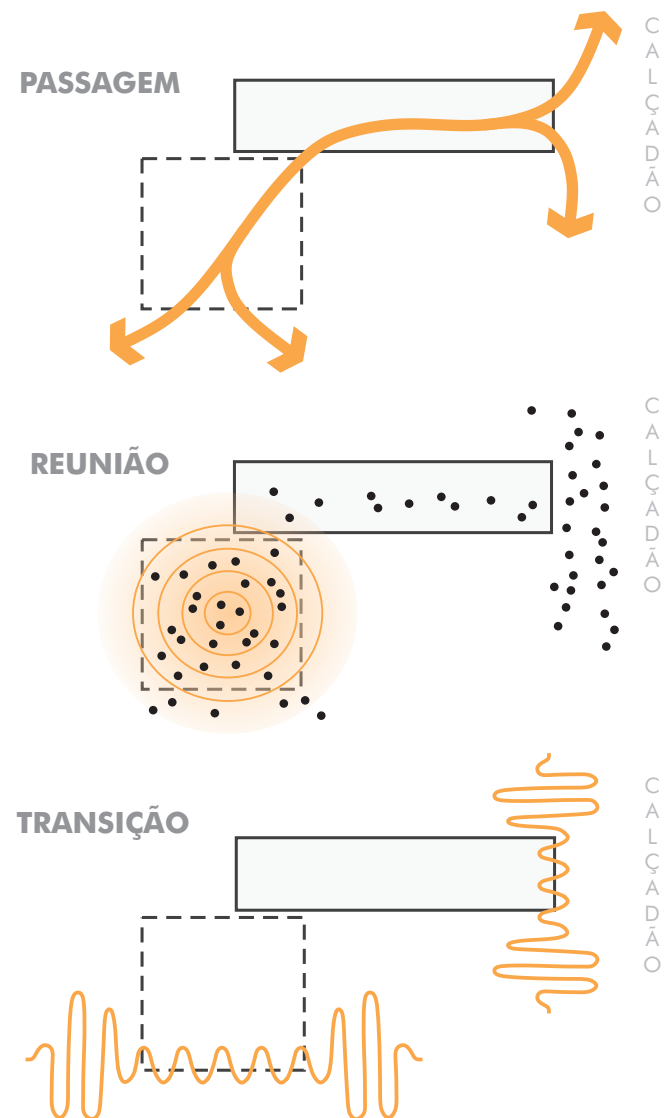
A escolha por Nilópolis reflete os anseios do autor em intervir em sua cidade natal, inserida em um contexto periférico e afetada historicamente pela carência de gestão e planejamento urbano.

A edificação selecionada para a proposta de intervenção, em estado de abandono há mais de 20 anos, surge como o ponto de partida para a habilitação de áreas ociosas no Centro da cidade.

A inclusão de um lote ocioso à proposta, vizinho à edificação, visa potencializar a sua área de abrangência, possibilitando uma articulação dos espaços selecionados e novas dinâmicas.

Assim, a proposta de intervenção está baseada nas seguintes diretrizes projetuais, apreendidas ao longo de toda a pesquisa:

- diversificação e dinamização de usos no Centro de Nilópolis
- criação de uma passagem entre os espaços selecionados
- criação de uma praça e oferta de espaços para permanência
- desenvolvimento de espaços de transição, em contraste com a intensa circulação de pedestres e veículos nas vias adjacentes
- incentivo à vitalidade urbana e ao fluxo constante de usuários
- oferta de espaços para atividades coletivas e eventos culturais
- aumento da arborização e dos coeficientes de permeabilidade



## 6.2. PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades busca contribuir para o direito à cidade e o melhor acesso à infraestrutura, às atividades urbanas, ao contato e às trocas sociais e ao uso pleno do espaço.

Para isso, foram consideradas as necessidades de diversificar e dinamizar as atividades no Centro de Nilópolis, a partir de usos que visam um público diário constante, em diferentes horários.

Dessa forma, visando a habilitação dos espaços selecionados de forma eficaz e compatível com as estruturas funcionais da área de intervenção, são propostas as seguintes funções:

- **HABITAÇÃO**

O uso habitacional surge da necessidade de garantir a moradia em áreas providas de infraestrutura e equipamentos urbanos.

- **COMÉRCIO**

A área de intervenção apresenta usos comerciais e de serviços de forma majoritária. A intenção é potencializá-los e integrá-los a outros usos, estabelecendo novas dinâmicas com o entorno.

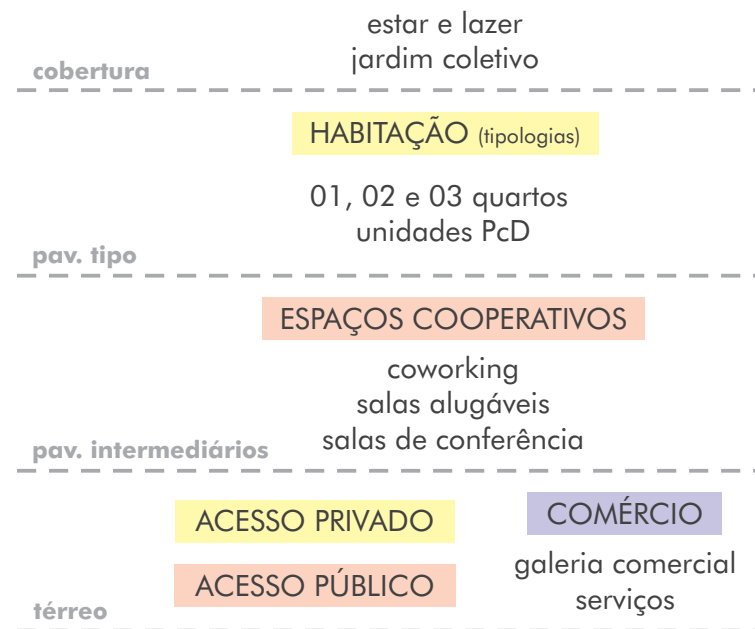
- **ESPAÇOS COOPERATIVOS**

A intenção é fomentar a economia e a produção criativa, a partir da oferta de espaços de trabalhos cooperativos flexíveis, que possam influenciar a dinamização da economia e produção locais.

- **PRAÇA URBANA**

A proposta de áreas livres de permanência e lazer visa atender à carência do bairro e prover áreas para atividades coletivas, além de contribuir para os aspectos ambientais do município.

### EDIFICAÇÃO ABANDONADA



### LOTE OCIOSO

PRAÇA

permanência e lazer  
espaço para reuniões  
área de recreação infantil  
atividades comerciais

pavimento	ambiente	qnt.	área (m <sup>2</sup> )
<b>térreo</b>	lojas	13	1125
	banheiros	2	53,3
	hall	4	97
	circ. vertical habitação	2	73,2
	circ. vertical pública	2	53,1
<b>primeiro pavimento</b>	sala comercial	7	740,35
	sala de conferência	2	128,8
	coworking	1	177,1
	refeitório	1	89,4
	banheiros	2	53,3
	administração	1	11,3
	depósito	1	15
	vestiários funcionários	2	57,15
	hall	4	69,5
	circ. vertical habitação	2	73,2
circ. vertical pública	2	53,1	
<b>segundo pavimento</b>	sala comercial	16	1167,5
	banheiros	2	53,3
	hall	4	68
	circ. vertical habitação	2	62,8
	circ. vertical pública	2	42,3

pavimento	ambiente	qnt.	área (m <sup>2</sup> )
<b>pav. tipo</b> (3 <sup>o</sup> ao 6 <sup>o</sup> )	unidade 1 quarto	4	168
	unidade 2 quartos	13	754
	unidade 3 quartos	4	302,4
	unidade 1 quarto PcD	1	53,4
	unidade 2 quartos PcD	2	121,4
	hall	2	28,25
	circ. vertical habitação	2	62,8

	ambiente	qnt.	área (m <sup>2</sup> )
<b>praça</b>	arquibancada	1	228,5
	área molhada	1	22,5
	parquinho	1	37
	espaço para comércio	3	57,5
	banheiros	2	32,2
	banheiros PcD	2	6,5
	bicicletário	1	12,0
	serviços	1	7,8





### 6.3. PROJETO

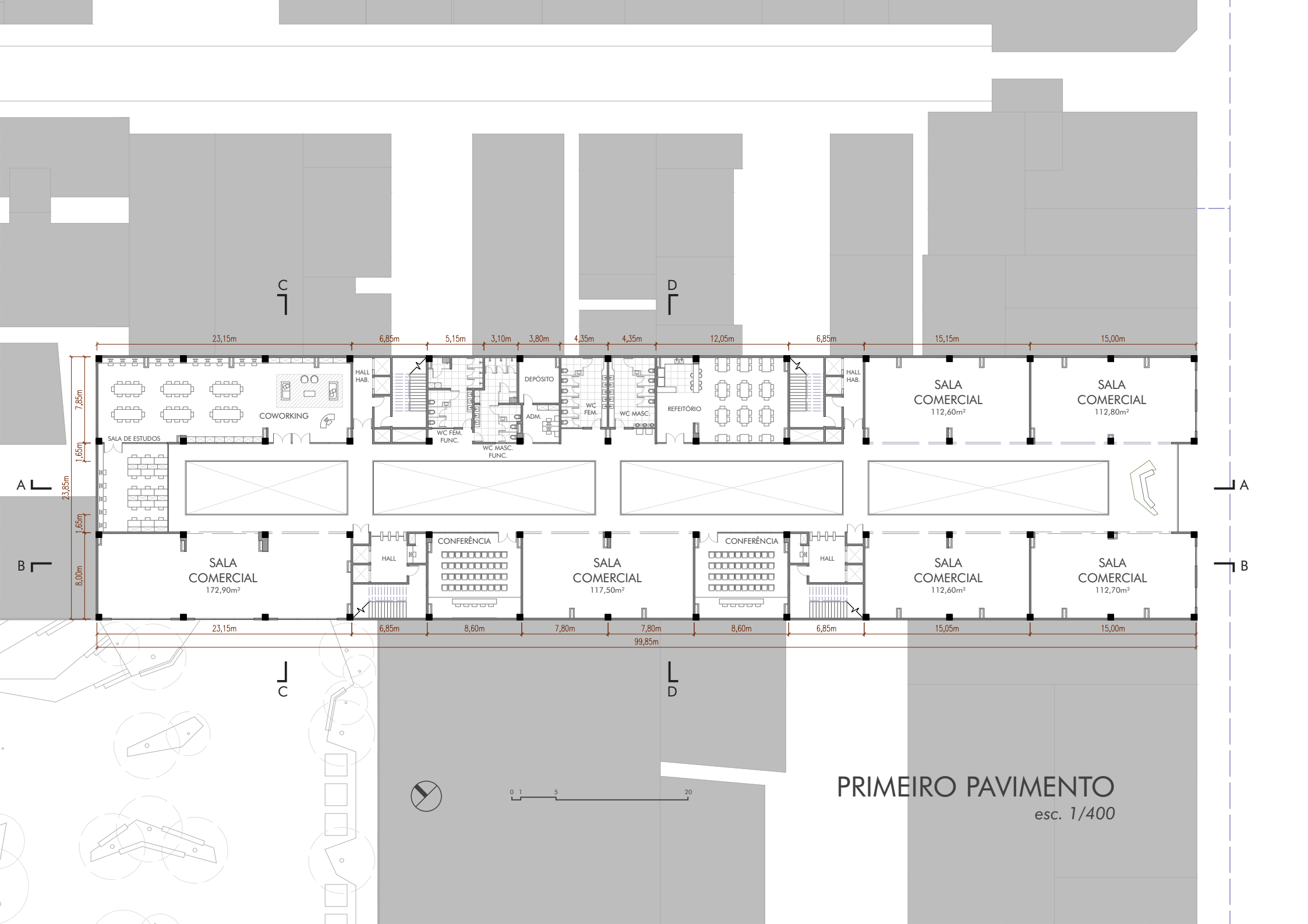


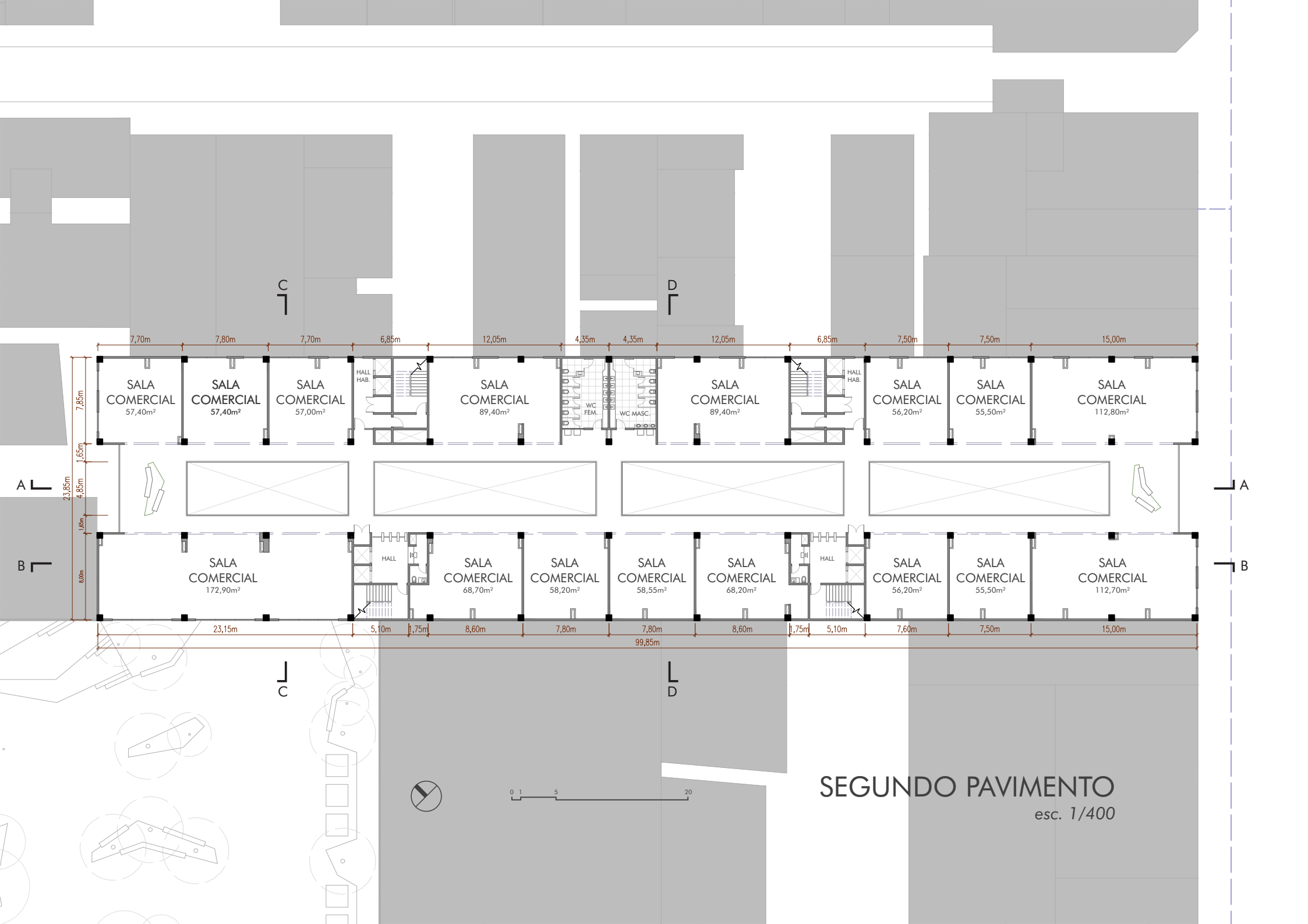






arquibancada e praça molhada





SEGUNDO PAVIMENTO  
esc. 1/400

Room Name	Area (m²)	Width (m)	Length (m)
SALA COMERCIAL	57,40	7,70	7,40
SALA COMERCIAL	57,40	7,80	7,37
SALA COMERCIAL	57,00	7,70	7,40
HALL HAB.	-	6,85	3,15
SALA COMERCIAL	89,40	12,05	7,42
WC FEM.	-	4,35	3,15
WC MASC.	-	4,35	3,15
SALA COMERCIAL	89,40	12,05	7,42
HALL HAB.	-	6,85	3,15
SALA COMERCIAL	56,20	7,50	7,49
SALA COMERCIAL	55,50	7,50	7,40
SALA COMERCIAL	112,80	15,00	7,52
SALA COMERCIAL	172,90	23,15	7,47
HALL	-	5,10	3,15
SALA COMERCIAL	68,70	8,60	7,99
SALA COMERCIAL	58,20	7,80	7,46
SALA COMERCIAL	58,55	7,80	7,51
SALA COMERCIAL	68,20	8,60	7,93
HALL	-	5,10	3,15
SALA COMERCIAL	56,20	7,60	7,39
SALA COMERCIAL	55,50	7,50	7,40
SALA COMERCIAL	112,70	15,00	7,51

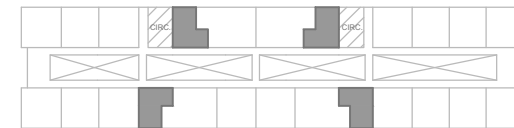
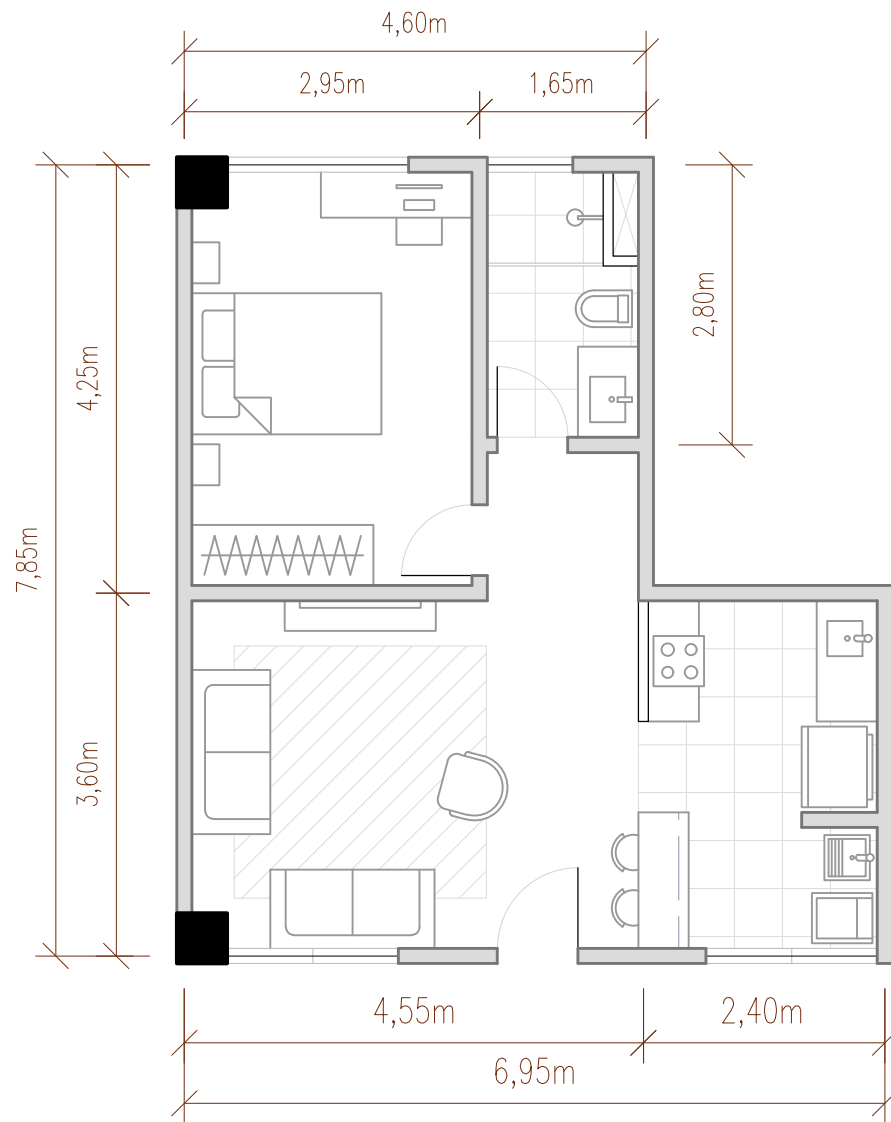






passarelas de circulação

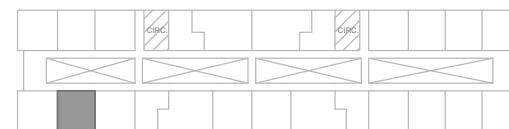
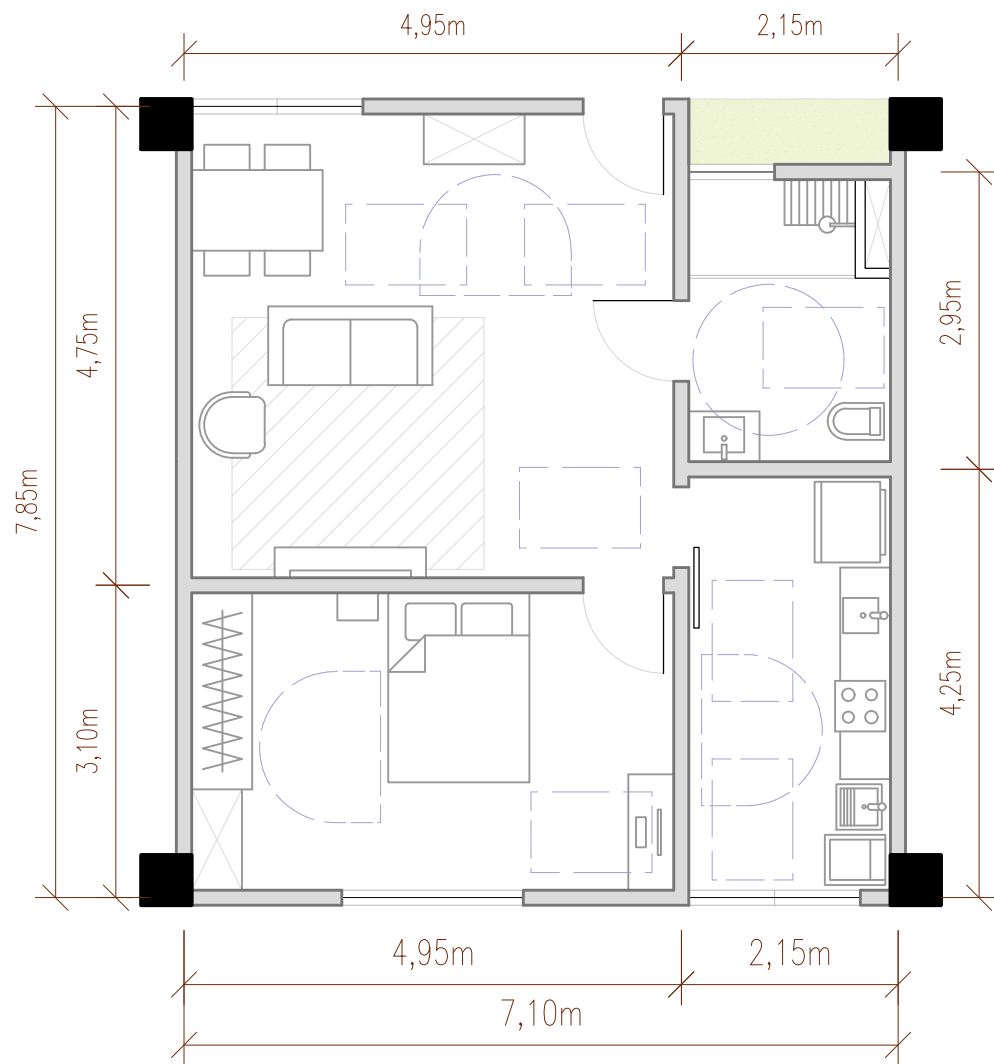




## UNIDADE - 1 QUARTO

esc. 1/75

área útil: 40,10m<sup>2</sup>  
área total: 42,00m<sup>2</sup>

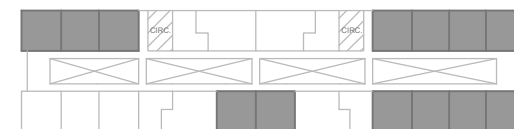
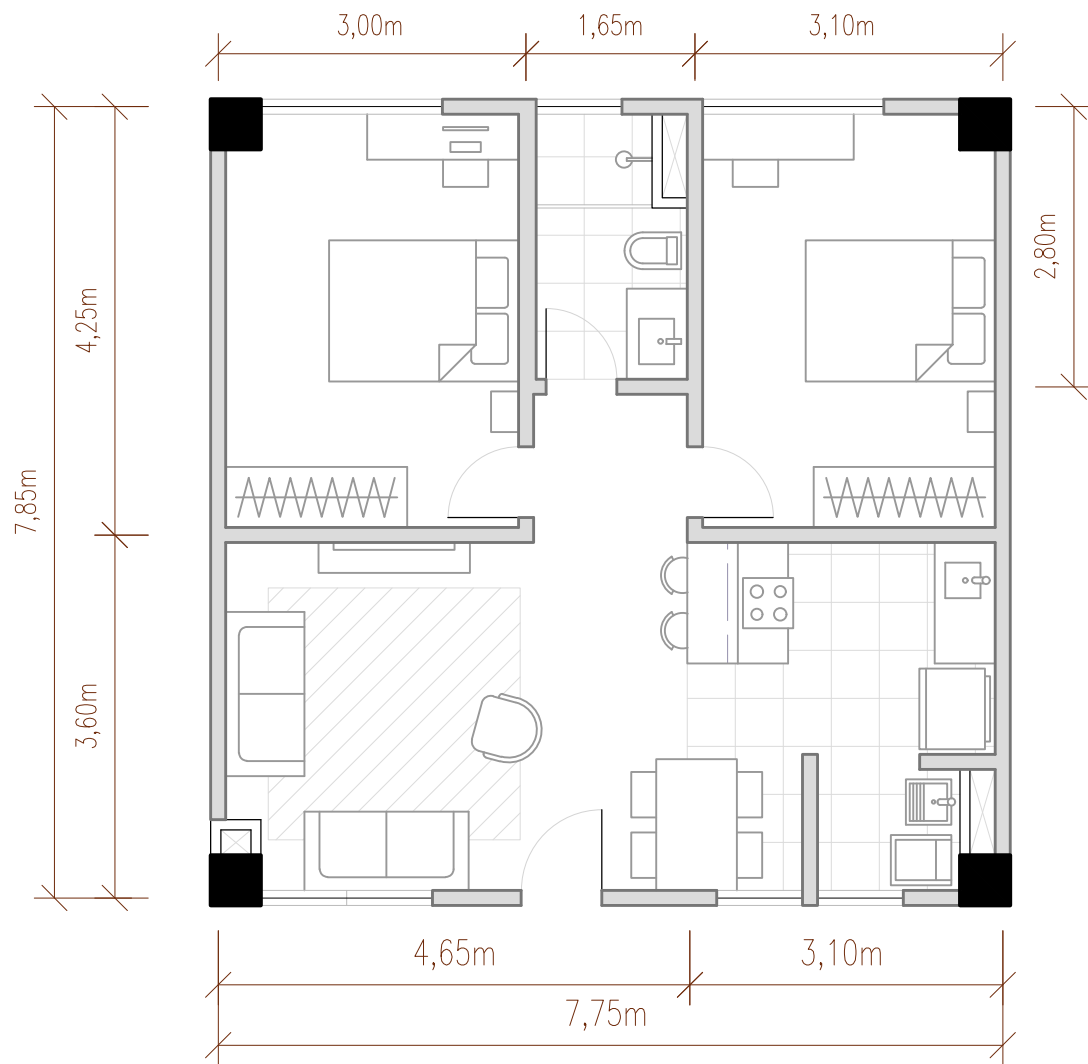


## UNIDADE - 1 QUARTO PcD

esc. 1/75

área útil: 51,00m<sup>2</sup>  
 área total: 52,40m<sup>2</sup>

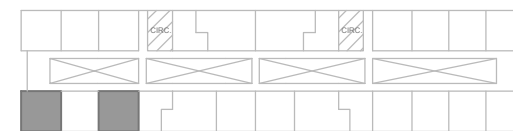
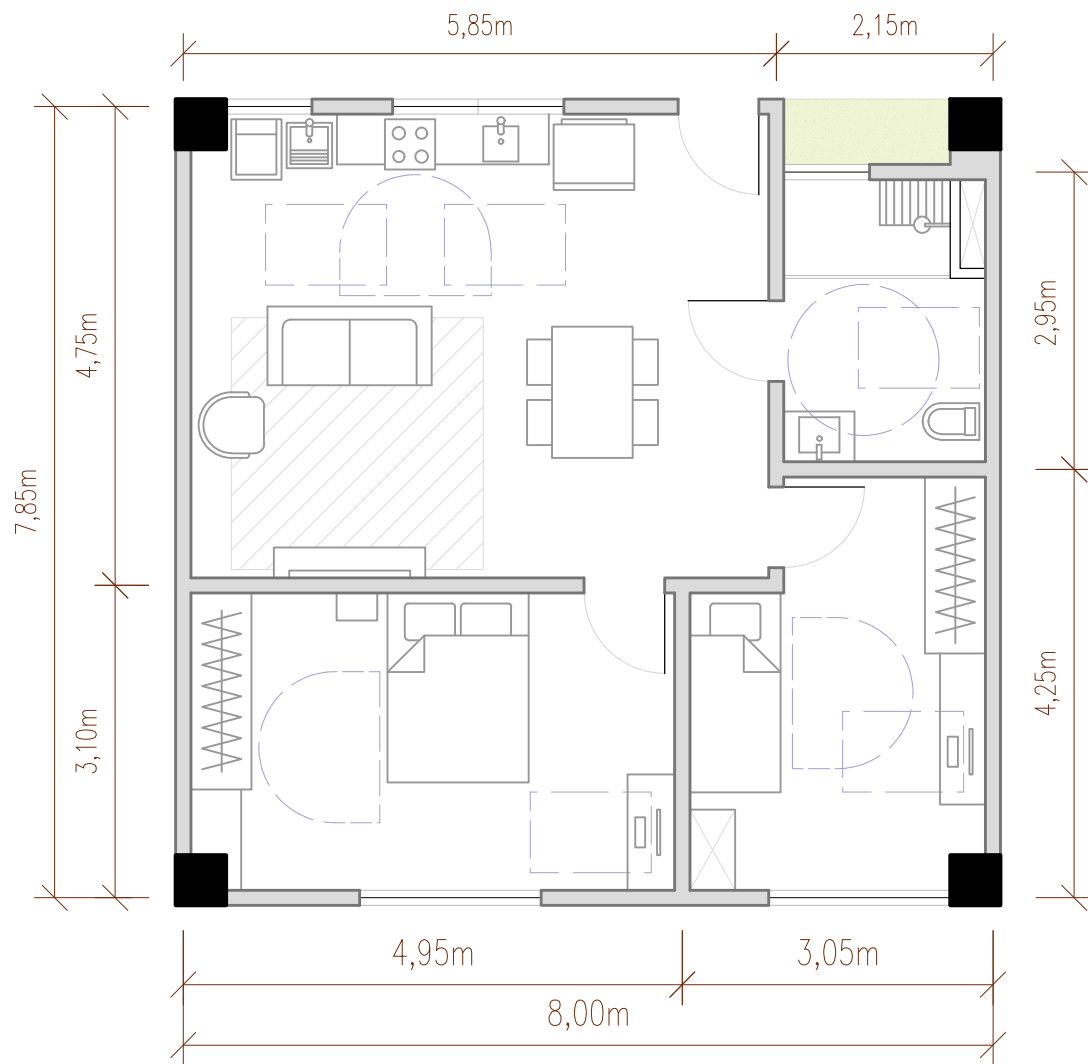




## UNIDADE - 2 QUARTOS

esc. 1/75

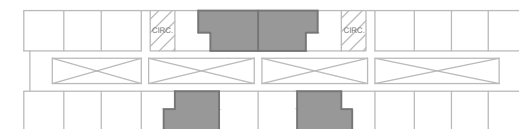
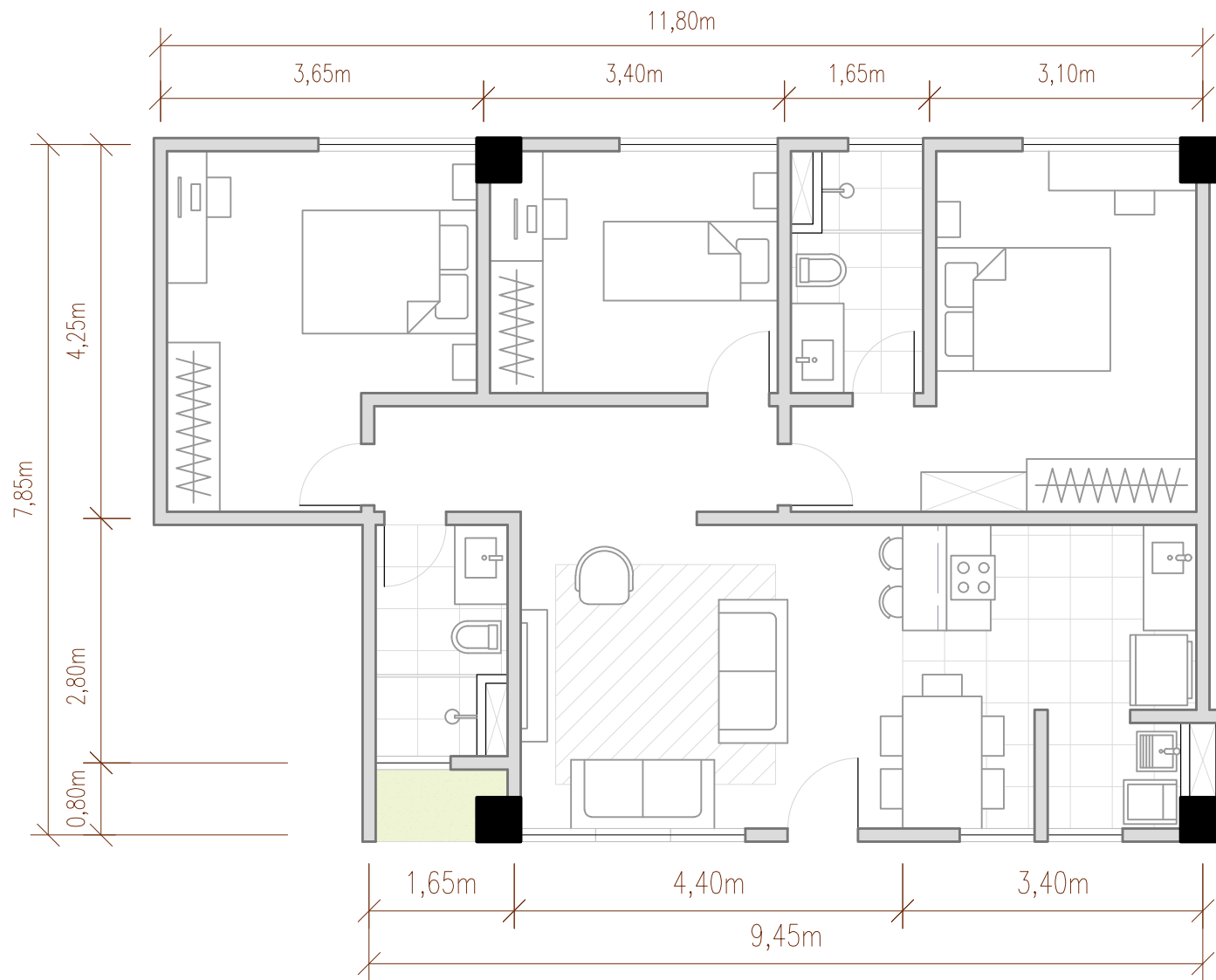
área útil: 56,30m<sup>2</sup>  
 área total: 58,00m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 2 QUARTOS PcD

esc. 1/75

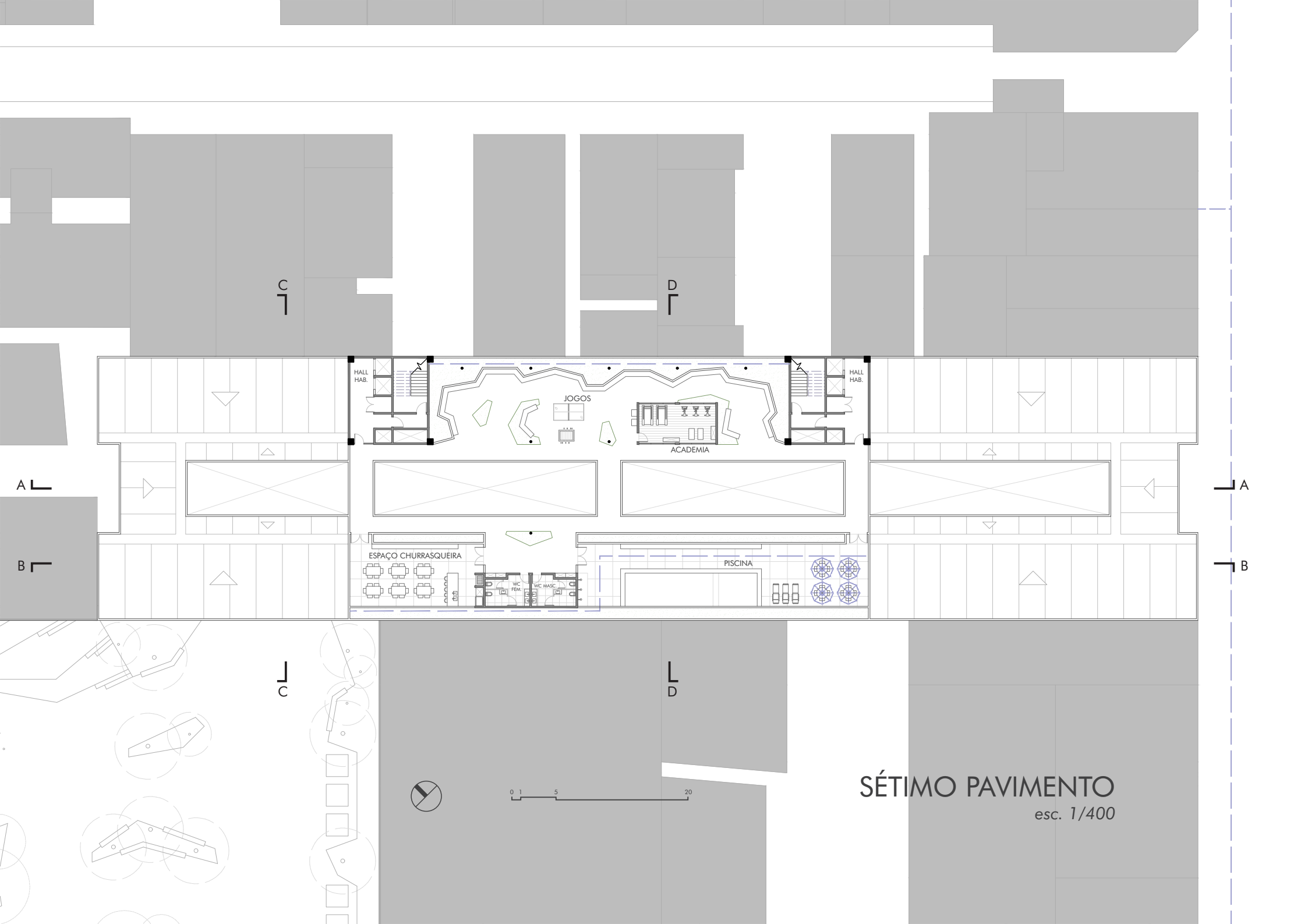
área útil: 58,90m<sup>2</sup>  
 área total: 60,7m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 3 QUARTOS

esc. 1/75

área útil: 74,00m<sup>2</sup>  
 área total: 75,60m<sup>2</sup>



C

D

HALL HAB.

JOGOS

ACADEMIA

HALL HAB.

A

A

B

B

C

D

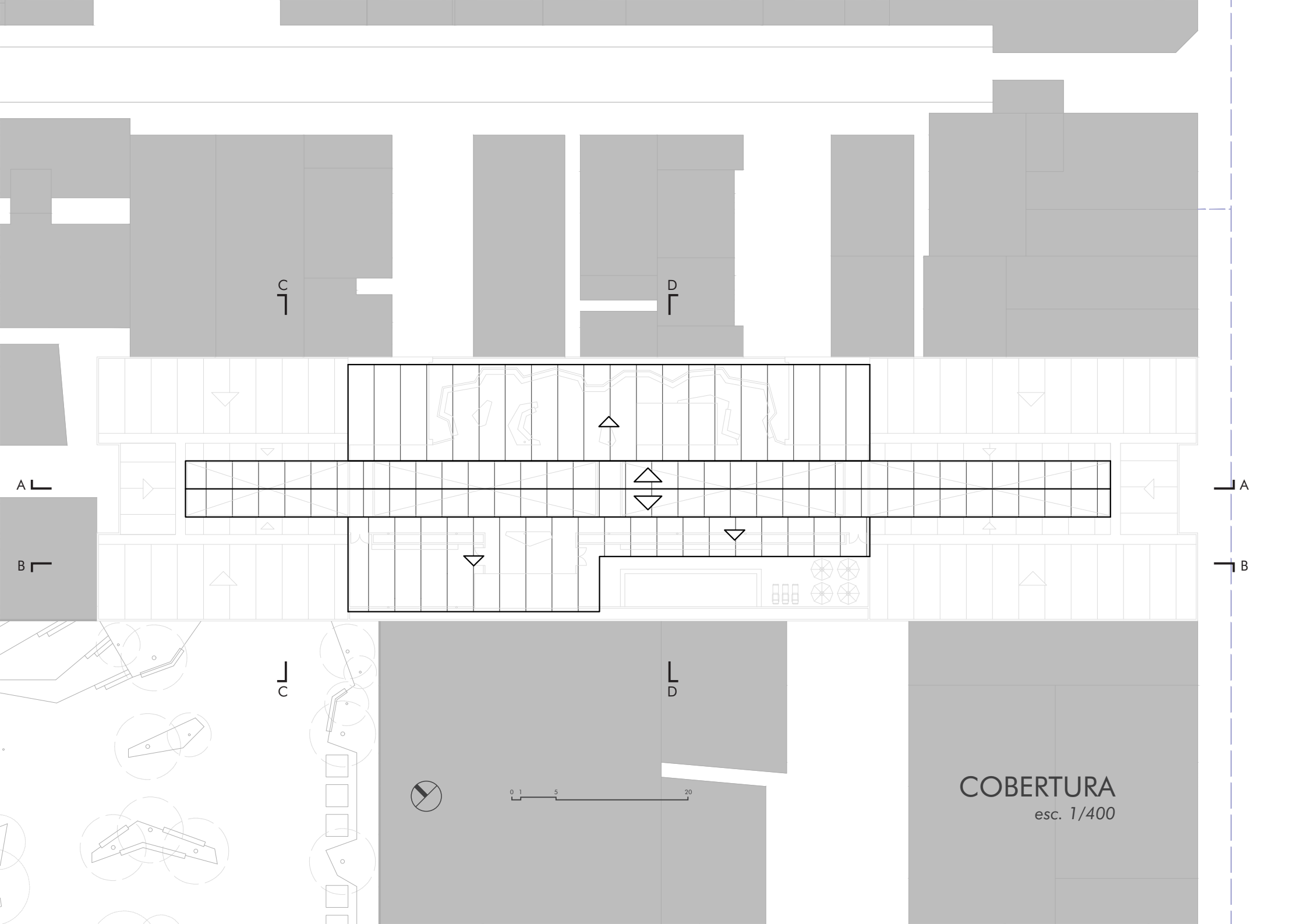
ESPAÇO CHURRASQUEIRA

PISCINA

0 1 5 20

SÉTIMO PAVIMENTO  
esc. 1/400





C

D

A

B

A

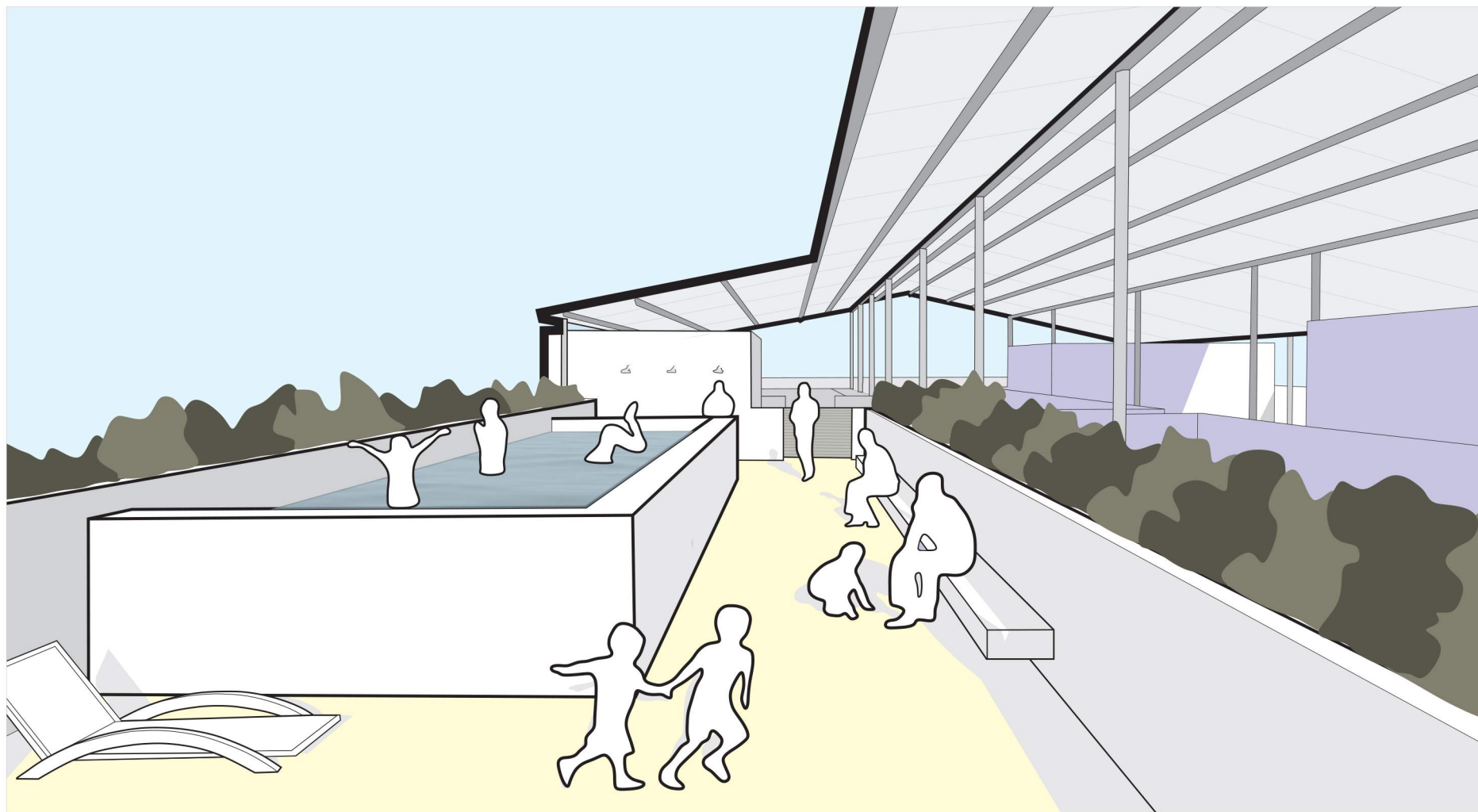
B

C

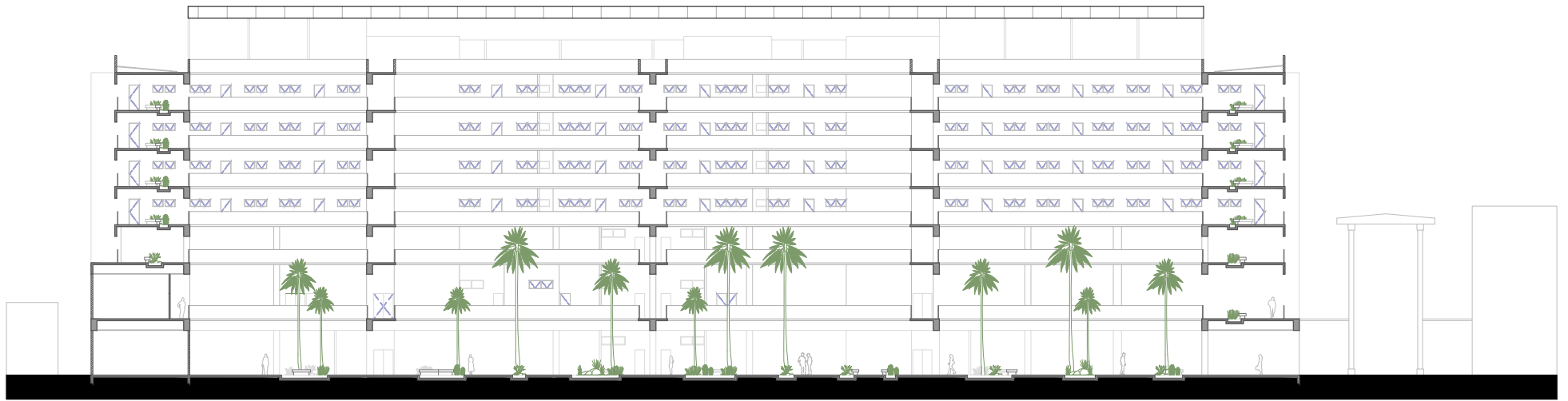
D



COBERTURA  
esc. 1/400



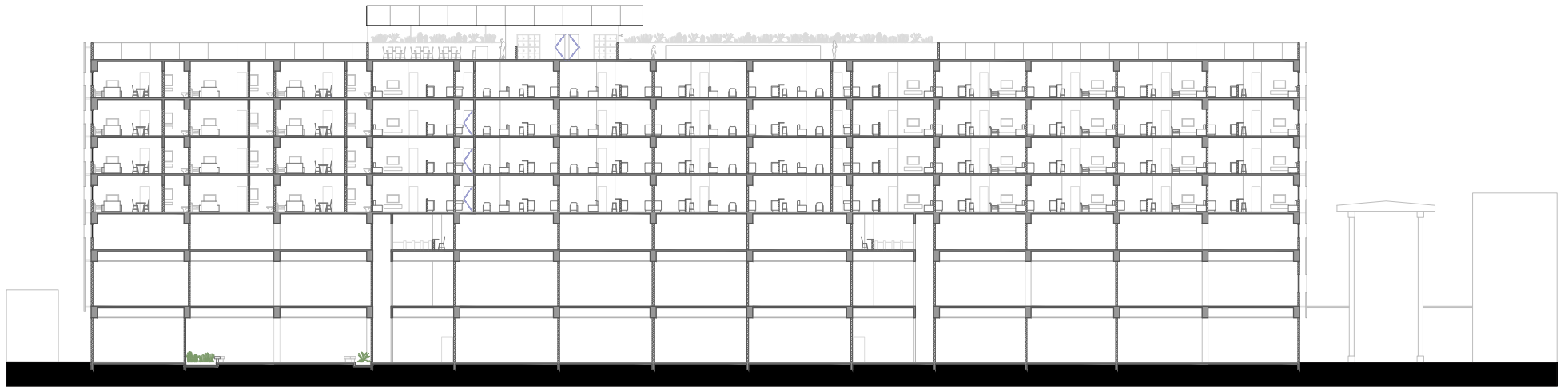
cobertura



0 1 5 20



CORTE AA  
esc. 1/500

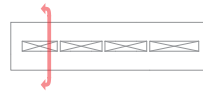


0 1 5 20

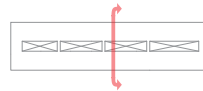


**CORTE BB**  
esc. 1/500





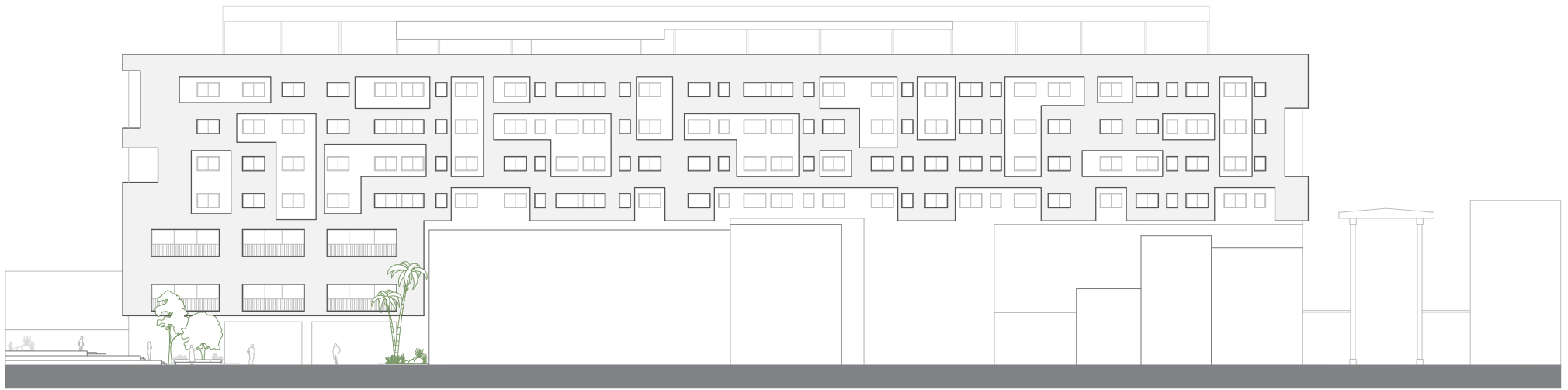
CORTE CC  
esc. 1/500



CORTE DD  
esc. 1/500



FACHADA A  
esc. 1/500



0 1 5 20



FACHADA B  
esc. 1/500

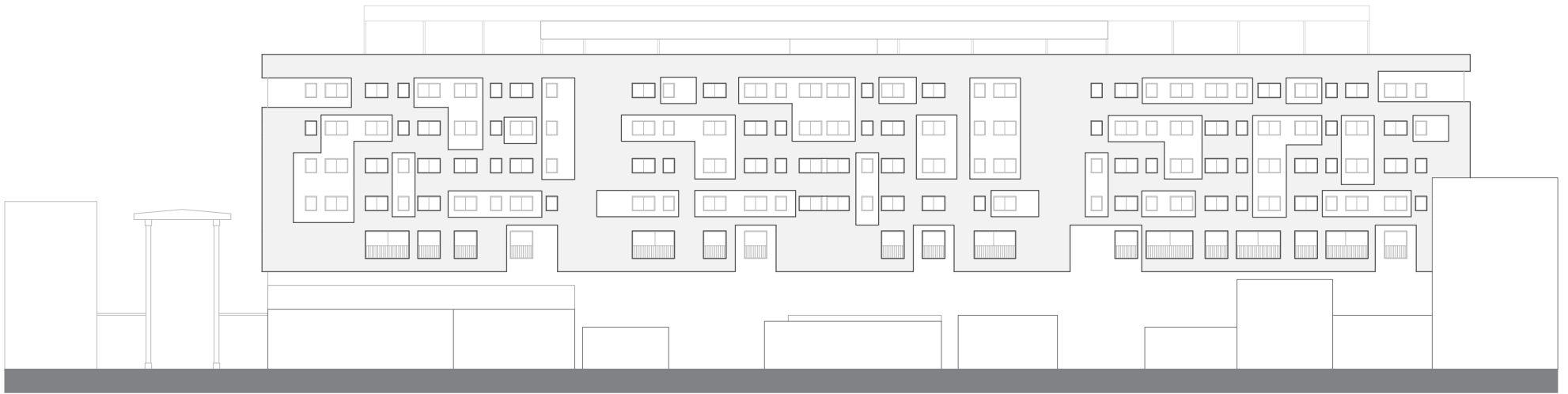




0 1 5 20



FACHADA C  
esc. 1/500

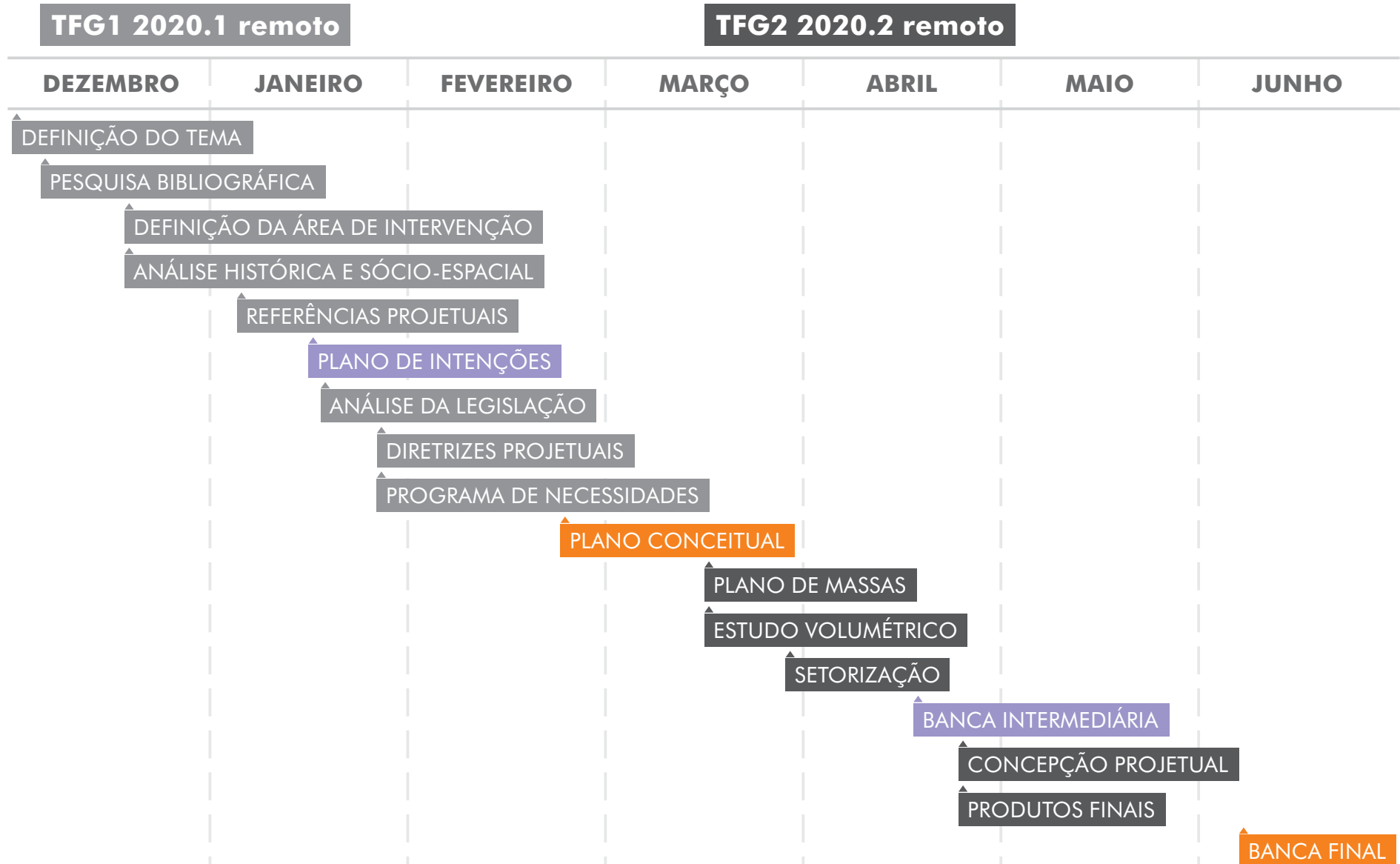


0 1 5 20



FACHADA D  
esc. 1/500

# CRONOGRAMA



## BIBLIOGRAFIA

ACIOLY, C.; DAVIDSON, F.

**Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana.**

1. ed. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 1998.

ANDRÉS, R. **A dupla exclusão.**

PIAUI. ed. 165, jun. 2020. Disponível em: <<http://piaui.folha.uol.com.br/materia/a-dupla-exclusao/>>. Acesso em: 30 de jun. 2020.

BEZERRA, M.; GENTIL, C. **Elementos da forma urbana relacionados à**

**mobilidade sustentável.** Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v. 20, n. 26, p. 129-148, fev. 2014.

BORDE, A. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas.** 2006. 226f. Tese

(Doutorado em Urbanismo). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

BRASIL. Constituição (1998). **Constituição da República Federativa do Brasil.**

Brasília, DF. 1998. 292 p.

BRASIL. **Estatuto da Cidade.**

(Lei 10257/2001). 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais.** Brasília, DF. 2008.

CUNHA, A. da; BOCHET, B.

**Metropolização, forma urbana e desenvolvimento sustentável.** In:

CUNHA, A. da (Ed.). Desenvolvimento sustentável e planejamento do uso da terra. Lausanne: Presses Polytechniques e Universitaires Romandes, 2003.

DEVECCHI, A. **Políticas de compactação urbana.** arq.urb, n. 12, p. 78-94. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico do Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE, 1991-2000.

**Intervenção.** In: ENCICLOPÉDIA Itaú

Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/termo8882/intervencao>>. Acesso em: 5 de nov. 2020.

JENKS, M.; BURTON, B. (Org.). **The compact city: a sustainable urban form?**

1. ed. London: Chapman and Hall, 1996.

LYNCH, K. **The waste of place.** In: Places 6:2, winter. Harvard: MIT Press, 1990.

MARTINS, E. **Sítios saturados: intervenções em vazios urbanos.** 2015. 199f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MONTGOMERY, J. **Making a city: urbanity, vitality and urban design.**

Journal Urban Design, v.3, p. 93-116. 1998.

NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura.** Antologia teórica (1965-1995).

1. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NILÓPOLIS. Prefeitura de. **História.**

Disponível em: <<http://nilopolis.rj.gov.br/site/municipio/historia/>>. Acesso em: 7 de dez. 2020.

NILÓPOLIS. Prefeitura Municipal de. **Código de Obras do Município de Nilópolis.**

(Lei 3051/1977). 1977.

NILÓPOLIS. Prefeitura Municipal de. **Plano Diretor do Município de Nilópolis.**

(Lei 068/2006). 2006.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta.** São Paulo: Gustavo Gili, 2016.

RUEDA, S. **Modelos de ordenación del territorio más sostenibles.** Boletín CF+S,

n. 32/33, jan. 2003. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/asrue.html#3>>. Acesso em: 11 de nov. 2020.

SOLÀ-MORALES, I.; COSTA, X.

**Intervenciones.** 1. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

## BIBLIOGRAFIA

SOLÀ-MORALES, I. **Presente y futuros: la arquitectura en las ciudades.**

In: Congreso d'Arquitectes de Catalunya. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.

SOLÀ-MORALES, I. **Territorios.**

Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOUSA, C. A. **Do cheio para o vazio: metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos.** 2010.

135f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Estudos Socioeconômicos dos Municípios. **Nilópolis.** Edição 2016.

UN-HABITAT. **State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities.**

Londres: ONU, 2012.

UN-HABITAT. **The State of Latin American and Caribbean Cities: Towards a new urban transition.** Nairobi: ONU, 2012.

## LISTA DE IMAGENS

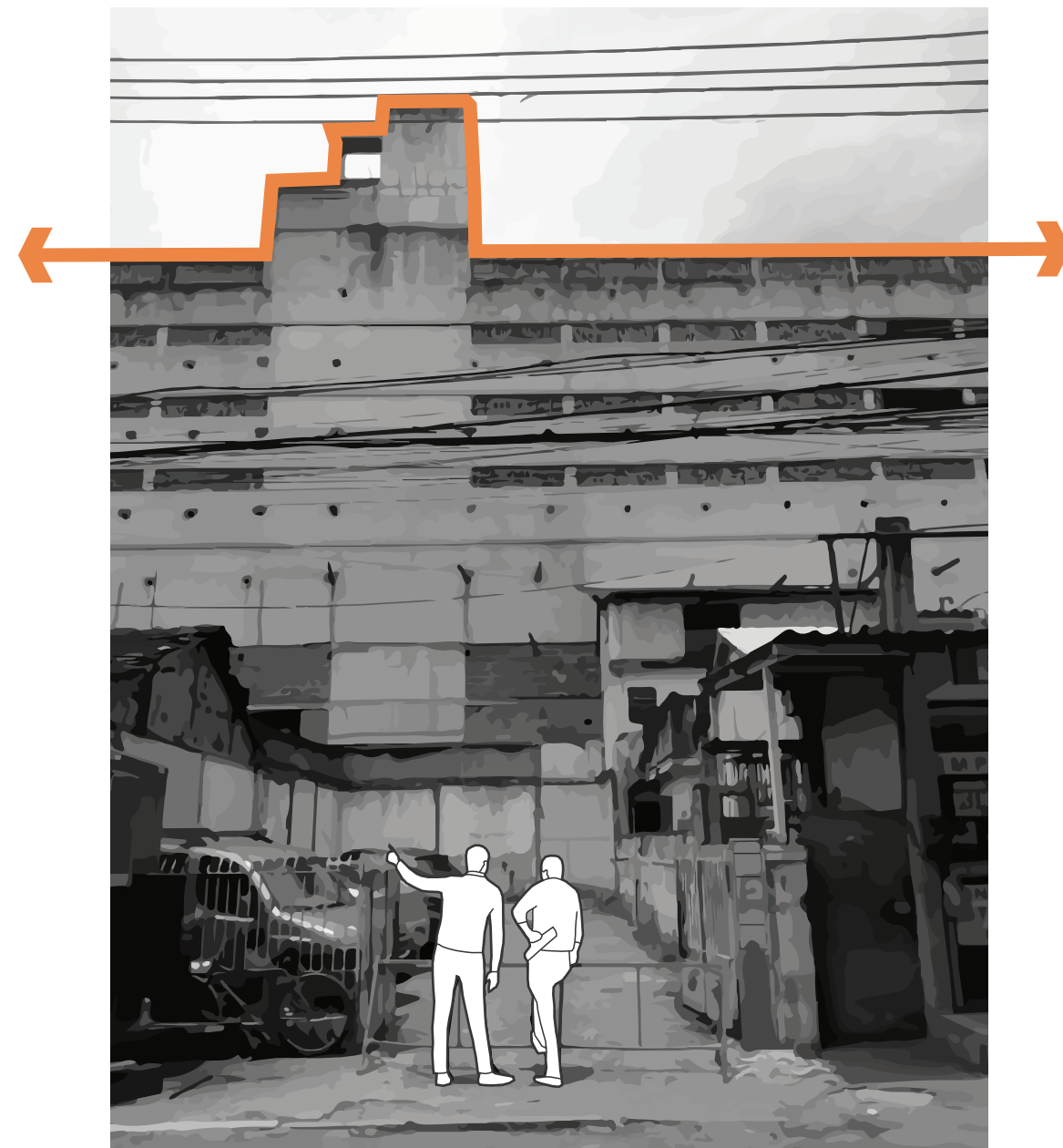
- Figuras 1, 2, 3, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 e 29 de autoria do autor (2021).
- Figura 5 — Ilustração de Léon Krier, como crítica ao zoneamento urbano. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/896951/croquis-de-leon-krier-um-tipo-diferente-de-desenho-de-arquitetura>>. Acesso em: 02 de dez. 2020.
- Figura 6 — Lixo acumulado no rio Sarapuí, em Mesquita (RJ). Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/poluicao-impede-que-rio-use-metade-do-volume-de-agua-de-seus-principais-rios-22522726>>. Acesso em: 10 de dez. 2020.
- Figura 7 — Condomínio Península, de 780.000 m<sup>2</sup>, um dos maiores do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/falta-de-seguranca-na-peninsula-alarma-moradores-mas-nao-engaja-para-protesto-13857716>>. Acesso em: 15 de dez. 2020.
- Figura 8 — Usina de carvão abandonada no norte da Inglaterra. Disponível em: <<http://www.johndavies.uk.com/aexh2008.htm>>. Acesso em: 17 de dez. 2020.
- Figura 9 — Fábrica de automóveis abandonada em Detroit, Estados Unidos. Disponível em: <<https://wsimag.com/pt/arquitetura-e-design/36991-vazios-urbanos>>. Acesso em: 17 de dez. 2020.
- Figura 10 — Intervenções no Rio de Janeiro na gestão de Pereira Passos (1902-1906). Disponível em: <<https://diariodorio.com/exposio-fala-sobre-os-110-anos-da-avenida-rio-branco/>>. Acesso em: 17 de dez. 2020.
- Figura 11 — Edifício abandonado no cais de Santa Rita, em Recife (PE). Disponível em: <<https://aspasurbanidade.wordpress.com/category/ocupacao-de-predios-abandonados/>>. Acesso em: 03 de dez. 2020.
- Figura 12 — Sesc Pompéia, um projeto icônico de intervenção em São Paulo (SP). Disponível em: <<https://manuella.com/serie-fragmentos>>. Acesso em: 20 de dez. 2020.
- Figuras 20, 21 e 22 — Vistas e diagrama do projeto edifício COPAN. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/876920/classicos-da-arquitetura-edificio-copan-oscar-niemeyer>>. Acesso em: 08 de jan. 2021.
- Figuras 23, 24 e 25 — Vistas e diagrama do projeto Fitas Passage. Disponível em: <<https://www.archdaily.com/935885/fitas-passage-adaptive-re-use-salon-architects>>. Acesso em: 04 de jan. 2021.
- Figuras 26, 27 e 28 — Vistas do projeto The East End. Disponível em: <<http://landezine.com/index.php/2014/06/east-end-taylor-brammer-landscape-architects/>>. Acesso em: 03 de jan. 2021.



# HABILITAÇÃO DE ESPAÇOS OCIOSOS NO CENTRO DE NILÓPOLIS (RJ)

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO II

AUTOR GABRIEL CAMPOS DA SILVA  
ORIENTAÇÃO RAFAEL BARCELLOS SANTOS



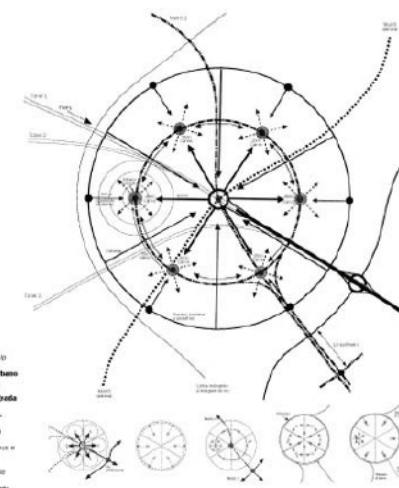
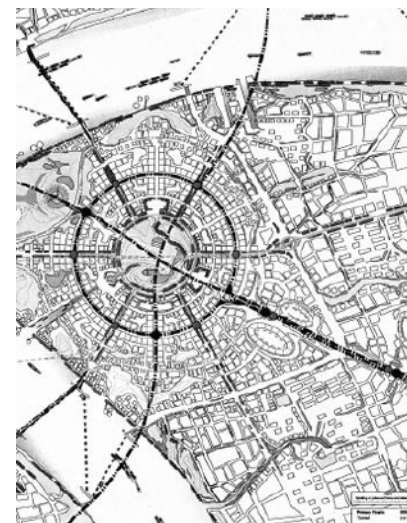
# APRESENTAÇÃO

- TEMÁTICA: CIDADES COMPACTAS
- PROPOSTA: HABILITAÇÃO DE VAZIOS URBANOS
  - ESPAÇOS OCIOSOS, VAGOS
  - ESPAÇOS SUBUTILIZADOS
- ÁREA DE INTERVENÇÃO: NILÓPOLIS (RJ)



# CIDADES COMPACTAS

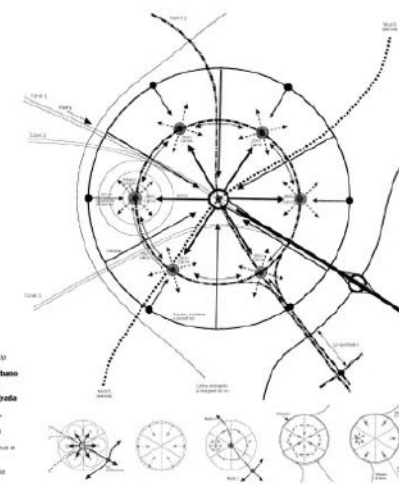
- PROMOÇÃO DE FORMAS MAIS SUSTENTÁVEIS DE DESENVOLVIMENTO URBANO



PLANO COMPACTO PARA O DISTRITO DE LU ZIA SUI, XANGAI, CHINA (ROGERS, 1995)

# CIDADES COMPACTAS

- PROMOÇÃO DE FORMAS MAIS SUSTENTÁVEIS DE DESENVOLVIMENTO URBANO
- GERENCIAMENTO MAIS EFICIENTE DO SOLO
- DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES EM ÁREAS CENTRAIS
- REDUÇÃO DE DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS

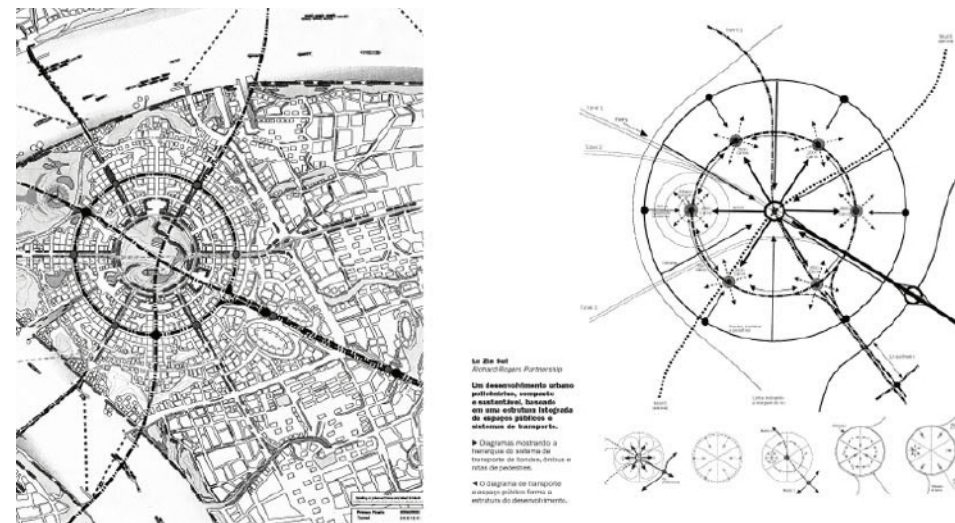


PLANO COMPACTO PARA O DISTRITO DE LU ZIA SUI, XANGAI, CHINA (ROGERS, 1995)



## CIDADES COMPACTAS

- PROMOÇÃO DE FORMAS MAIS SUSTENTÁVEIS DE DESENVOLVIMENTO URBANO
- GERENCIAMENTO MAIS EFICIENTE DO SOLO
- DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES EM ÁREAS CENTRAIS
- REDUÇÃO DE DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS



PLANO COMPACTO PARA O DISTRITO DE LU ZIA SUI, XANGAI, CHINA (ROGERS, 1995)

## VAZIOS URBANOS

- OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS OCIOSOS

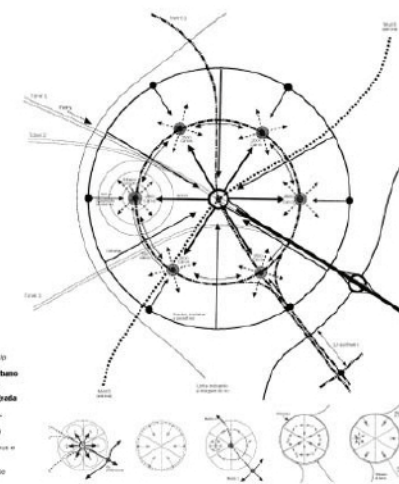


EDIFÍCIO ABANDONADO NO CAIS DE SANTA RITA, RECIFE (PE) (2012)



## CIDADES COMPACTAS

- PROMOÇÃO DE FORMAS MAIS SUSTENTÁVEIS DE DESENVOLVIMENTO URBANO
- GERENCIAMENTO MAIS EFICIENTE DO SOLO
- DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES EM ÁREAS CENTRAIS
- REDUÇÃO DE DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS



PLANO COMPACTO PARA O DISTRITO DE LU ZIA SUI, XANGAI, CHINA (ROGERS, 1995)

## VAZIOS URBANOS

- OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS OCIOSOS
- LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

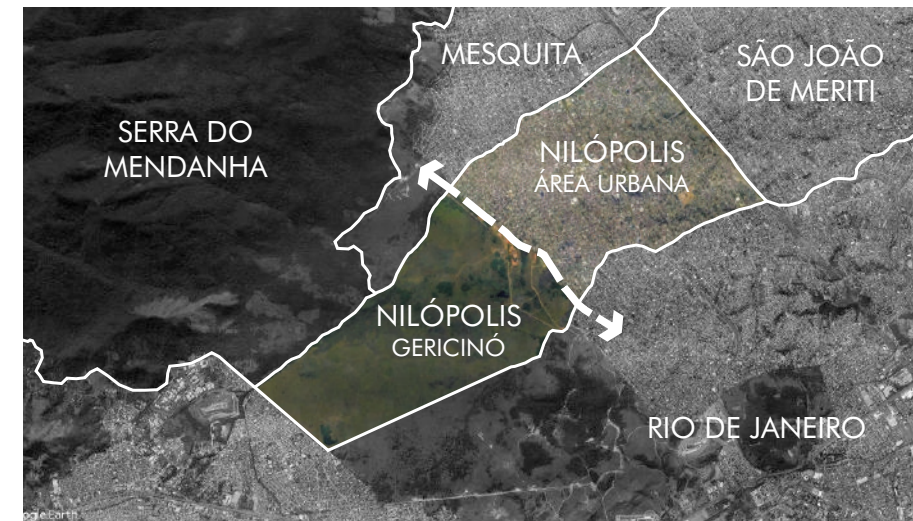
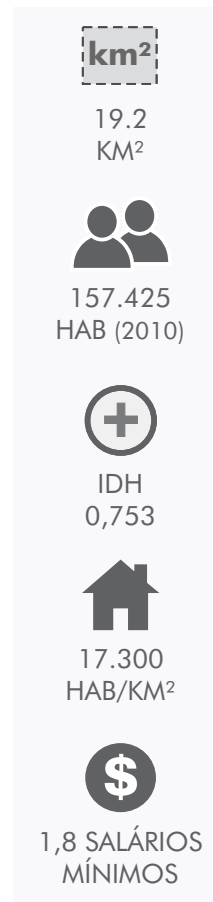
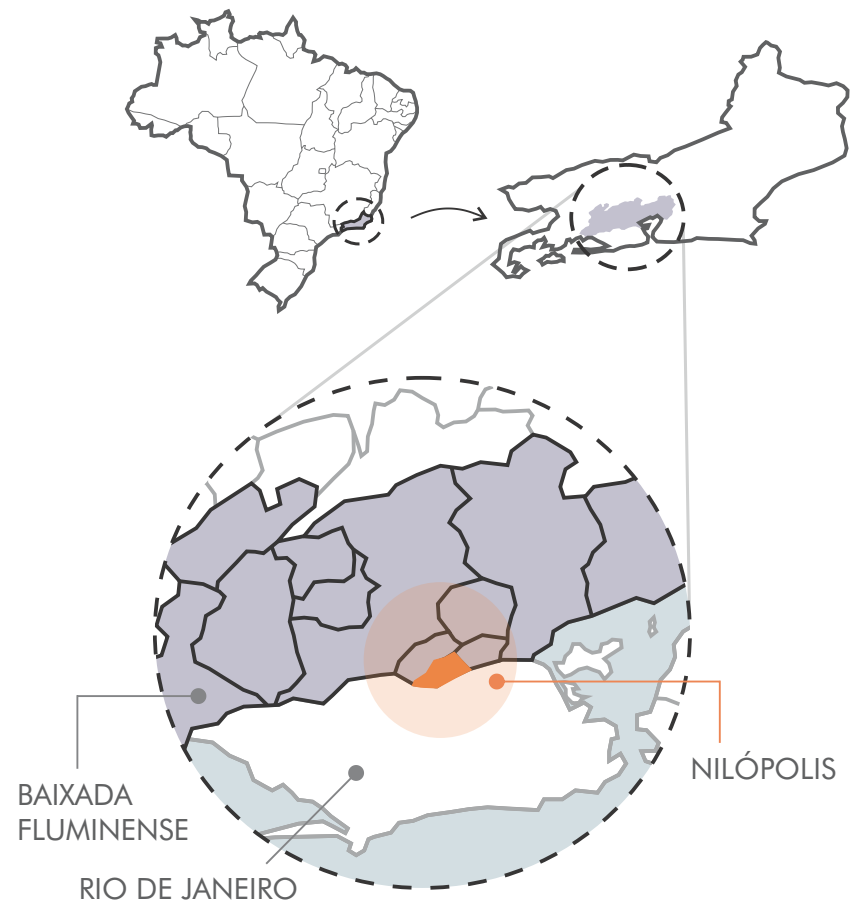
ESPAÇOS **ABANDONADOS** OU **SUBUTILIZADOS** SITUADOS DENTRO DA MALHA URBANA CONSOLIDADA, EM ÁREAS CARACTERIZADAS POR GRANDE DIVERSIDADE DE ESPAÇOS EDIFICADOS. — MANUAL DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS, 2008



EDIFÍCIO ABANDONADO NO CAIS DE SANTA RITA, RECIFE (PE) (2012)

# ÁREA DE INTERVENÇÃO

- NILÓPOLIS, BAIXADA FLUMINENSE (RJ)





# ÁREA DE INTERVENÇÃO

• VAZIOS







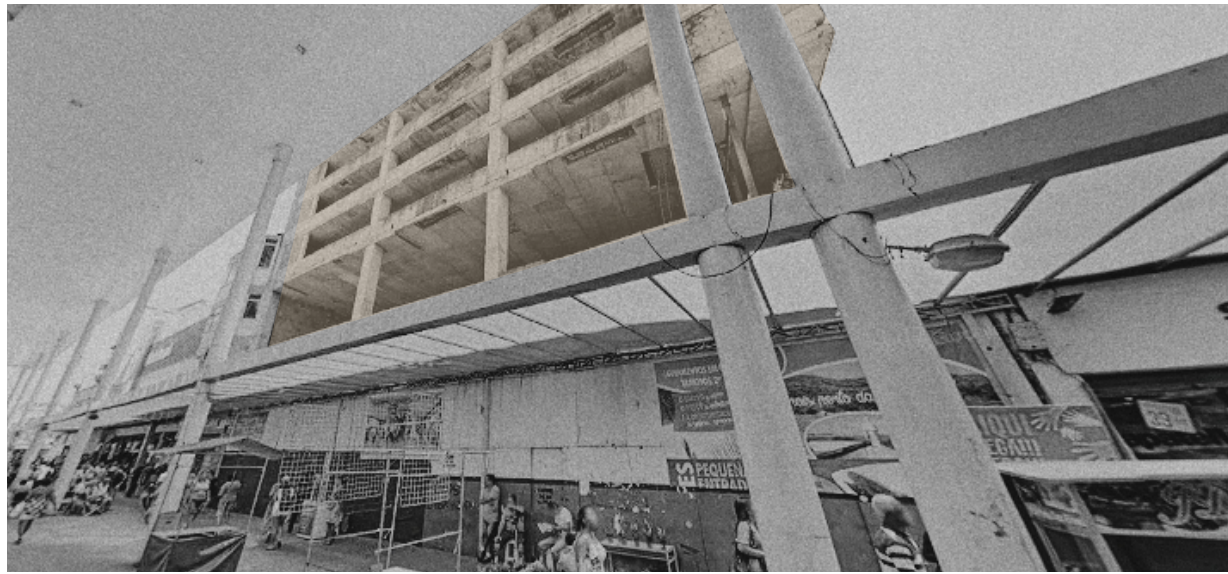


# VAZIOS SELECIONADOS





**VAZIOS SELECIONADOS**



**VAZIOS SELECIONADOS**



# **DIRETRIZES PROJETOAIS**

# DIRETRIZES PROJETUAIS

- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO
  - HABILITAÇÃO DA EDIFICAÇÃO PARA USOS MISTOS
  - ÁREA DE PRAÇA URBANA
  - PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS

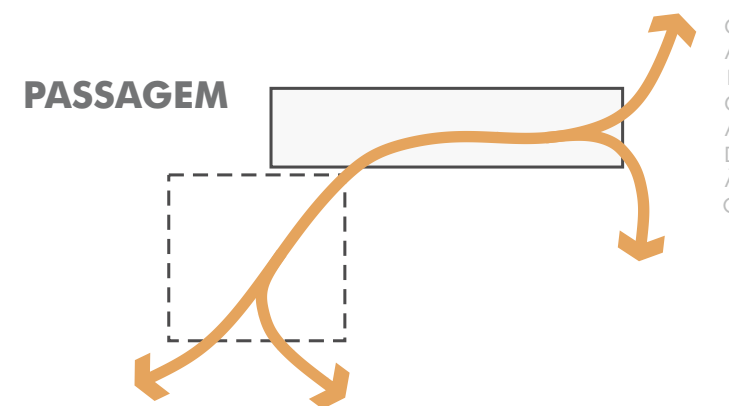


# DIRETRIZES PROJETUAIS

- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO
  - HABILITAÇÃO DA EDIFICAÇÃO PARA USOS MISTOS
  - ÁREA DE PRAÇA URBANA
  - PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
- DIRETRIZES GERAIS:
  - DIVERSIFICAÇÃO E DINAMIZAÇÃO DE ATIVIDADES
  - CRIAÇÃO DE UMA PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
  - DESENVOLVIMENTO DE ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO
  - INCENTIVO À VITALIDADE URBANA E AO FLUXO CONSTANTE DE USUÁRIOS
  - OFERTA DE ESPAÇOS PARA REUNIÕES E ATIVIDADES COLETIVAS
  - AUMENTO DA ARBORIZAÇÃO E DOS COEFICIENTES DE PERMEABILIDADE

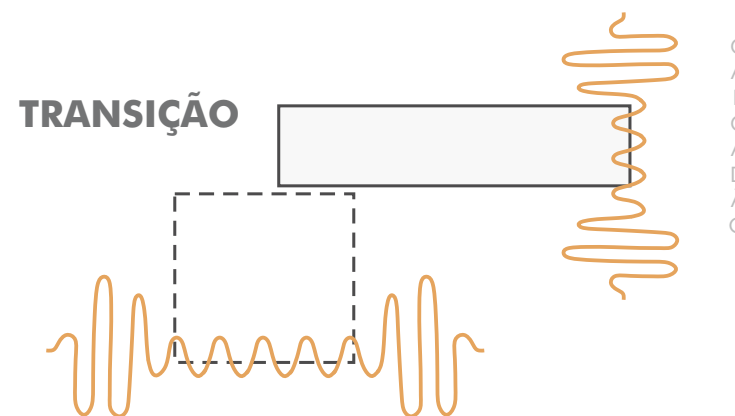
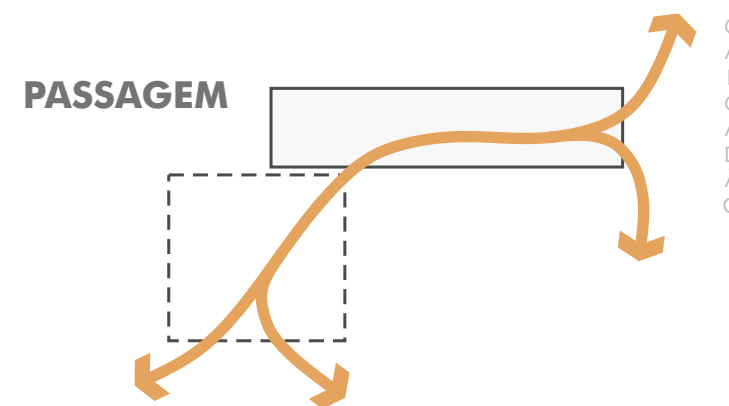
## DIRETRIZES PROJETUAIS

- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO
  - HABILITAÇÃO DA EDIFICAÇÃO PARA USOS MISTOS
  - ÁREA DE PRAÇA URBANA
  - PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
- DIRETRIZES GERAIS:
  - DIVERSIFICAÇÃO E DINAMIZAÇÃO DE ATIVIDADES
  - CRIAÇÃO DE UMA PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
  - DESENVOLVIMENTO DE ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO
  - INCENTIVO À VITALIDADE URBANA E AO FLUXO CONSTANTE DE USUÁRIOS
  - OFERTA DE ESPAÇOS PARA REUNIÕES E ATIVIDADES COLETIVAS
  - AUMENTO DA ARBORIZAÇÃO E DOS COEFICIENTES DE PERMEABILIDADE



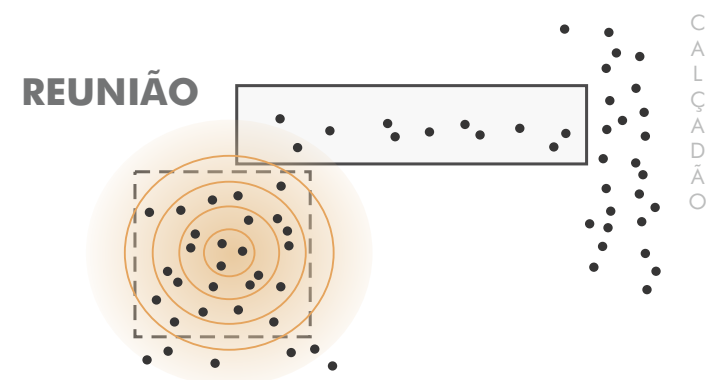
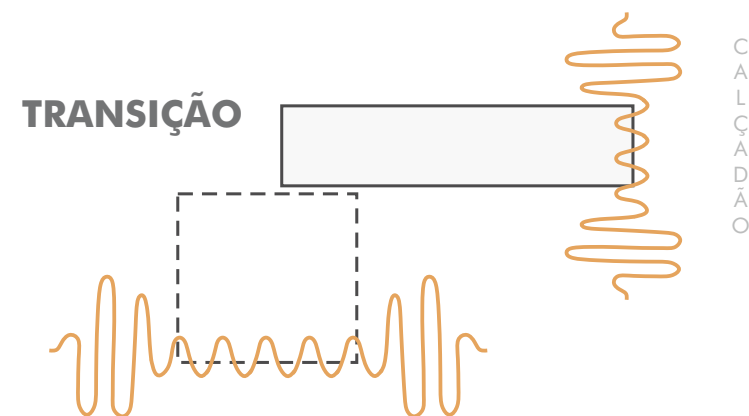
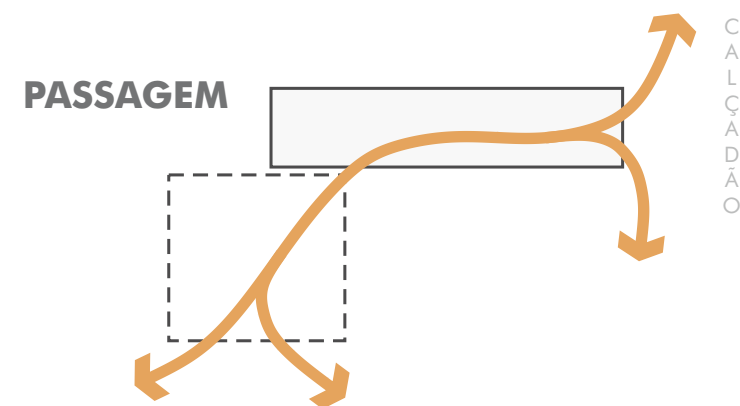
## DIRETRIZES PROJETUAIS

- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO
  - HABILITAÇÃO DA EDIFICAÇÃO PARA USOS MISTOS
  - ÁREA DE PRAÇA URBANA
  - PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
- DIRETRIZES GERAIS:
  - DIVERSIFICAÇÃO E DINAMIZAÇÃO DE ATIVIDADES
  - CRIAÇÃO DE UMA PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
  - DESENVOLVIMENTO DE ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO
  - INCENTIVO À VITALIDADE URBANA E AO FLUXO CONSTANTE DE USUÁRIOS
  - OFERTA DE ESPAÇOS PARA REUNIÕES E ATIVIDADES COLETIVAS
  - AUMENTO DA ARBORIZAÇÃO E DOS COEFICIENTES DE PERMEABILIDADE



# DIRETRIZES PROJETUAIS

- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO
  - HABILITAÇÃO DA EDIFICAÇÃO PARA USOS MISTOS
  - ÁREA DE PRAÇA URBANA
  - PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
- DIRETRIZES GERAIS:
  - DIVERSIFICAÇÃO E DINAMIZAÇÃO DE ATIVIDADES
  - CRIAÇÃO DE UMA PASSAGEM ENTRE OS ESPAÇOS
  - DESENVOLVIMENTO DE ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO
  - INCENTIVO À VITALIDADE URBANA E AO FLUXO CONSTANTE DE USUÁRIOS
  - OFERTA DE ESPAÇOS PARA REUNIÕES E ATIVIDADES COLETIVAS
  - AUMENTO DA ARBORIZAÇÃO E DOS COEFICIENTES DE PERMEABILIDADE





# **PROGRAMA DE NECESSIDADES**

**EDIFICAÇÃO ABANDONADA**

**LOTE ADJACENTE**

# PROGRAMA DE NECESSIDADES

EDIFICAÇÃO ABANDONADA

LOTE ADJACENTE

TÉRREO

---

ACESSO PRIVADO

ACESSO PÚBLICO

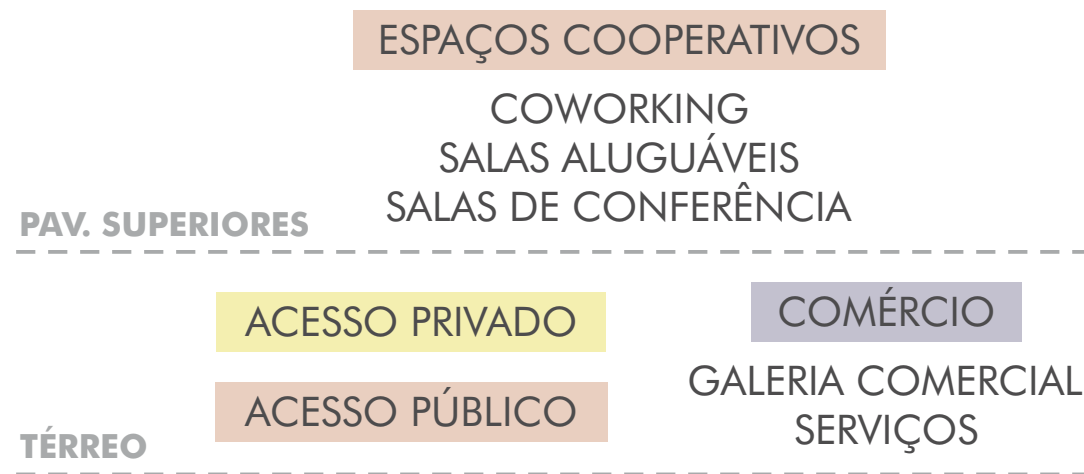
COMÉRCIO

GALERIA COMERCIAL  
SERVIÇOS

# PROGRAMA DE NECESSIDADES

EDIFICAÇÃO ABANDONADA

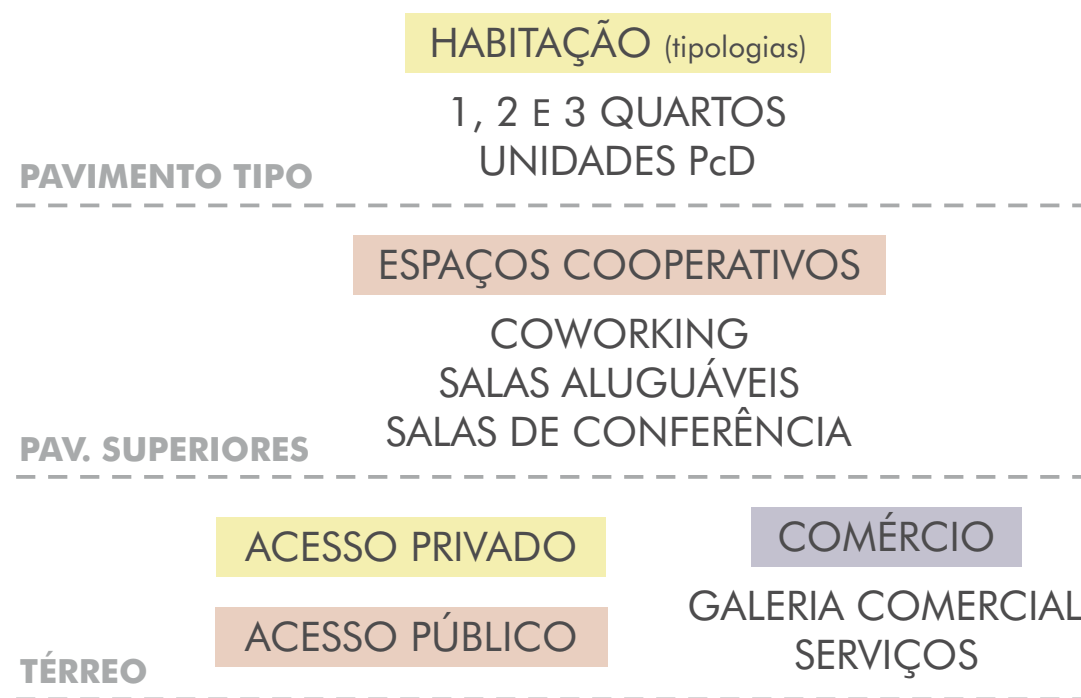
LOTE ADJACENTE



# PROGRAMA DE NECESSIDADES

## EDIFICAÇÃO ABANDONADA

## LOTE ADJACENTE





# PROGRAMA DE NECESSIDADES

## EDIFICAÇÃO ABANDONADA



## LOTE ADJACENTE

# PROGRAMA DE NECESSIDADES

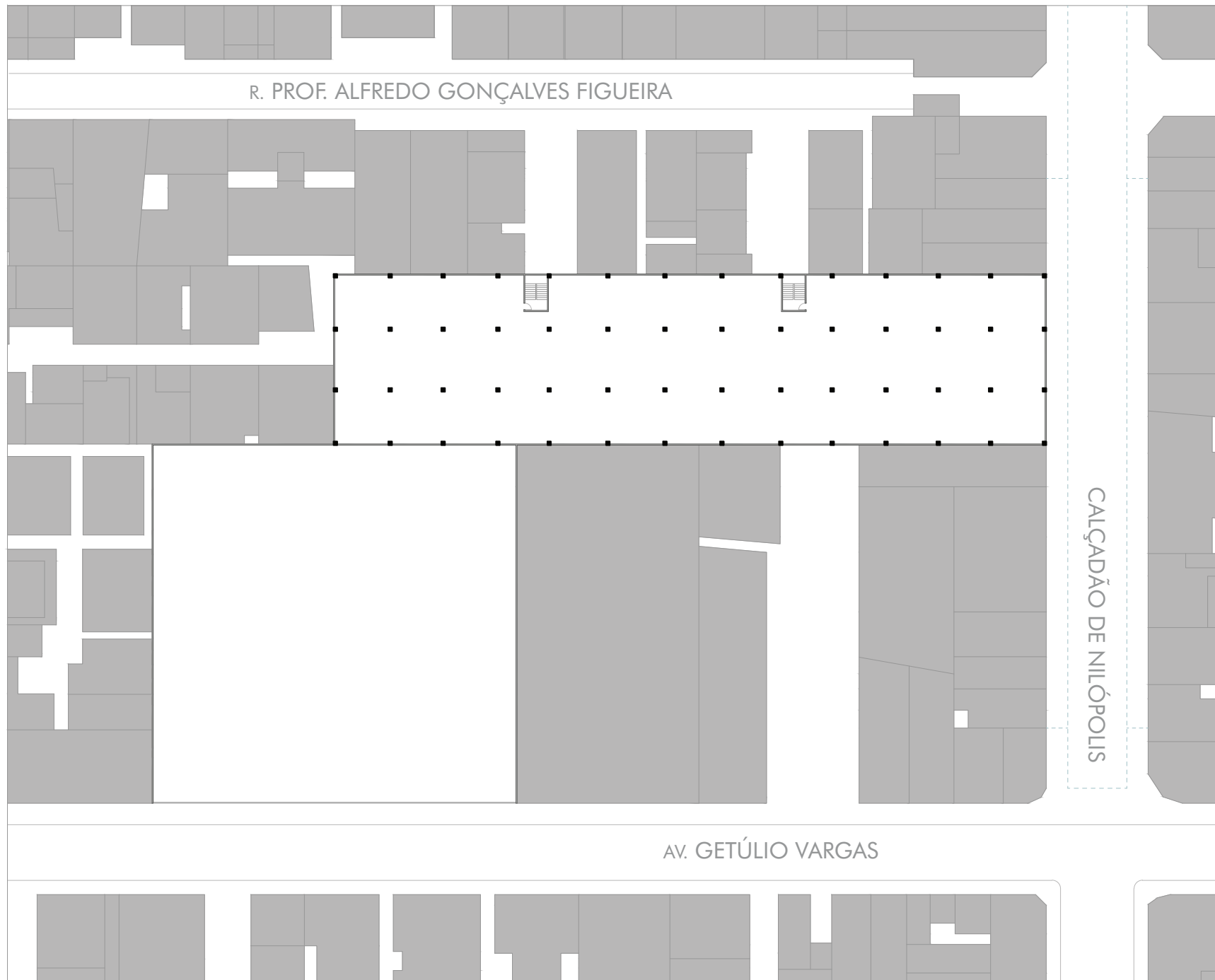
## EDIFICAÇÃO ABANDONADA



## LOTE ADJACENTE

PRAÇA

PERMANÊNCIA E LAZER  
REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES  
COLETIVAS E EVENTOS  
ATIVIDADES COMERCIAIS  
SERVIÇOS



ÁREA DE INTERVENÇÃO  
esc. 1/750



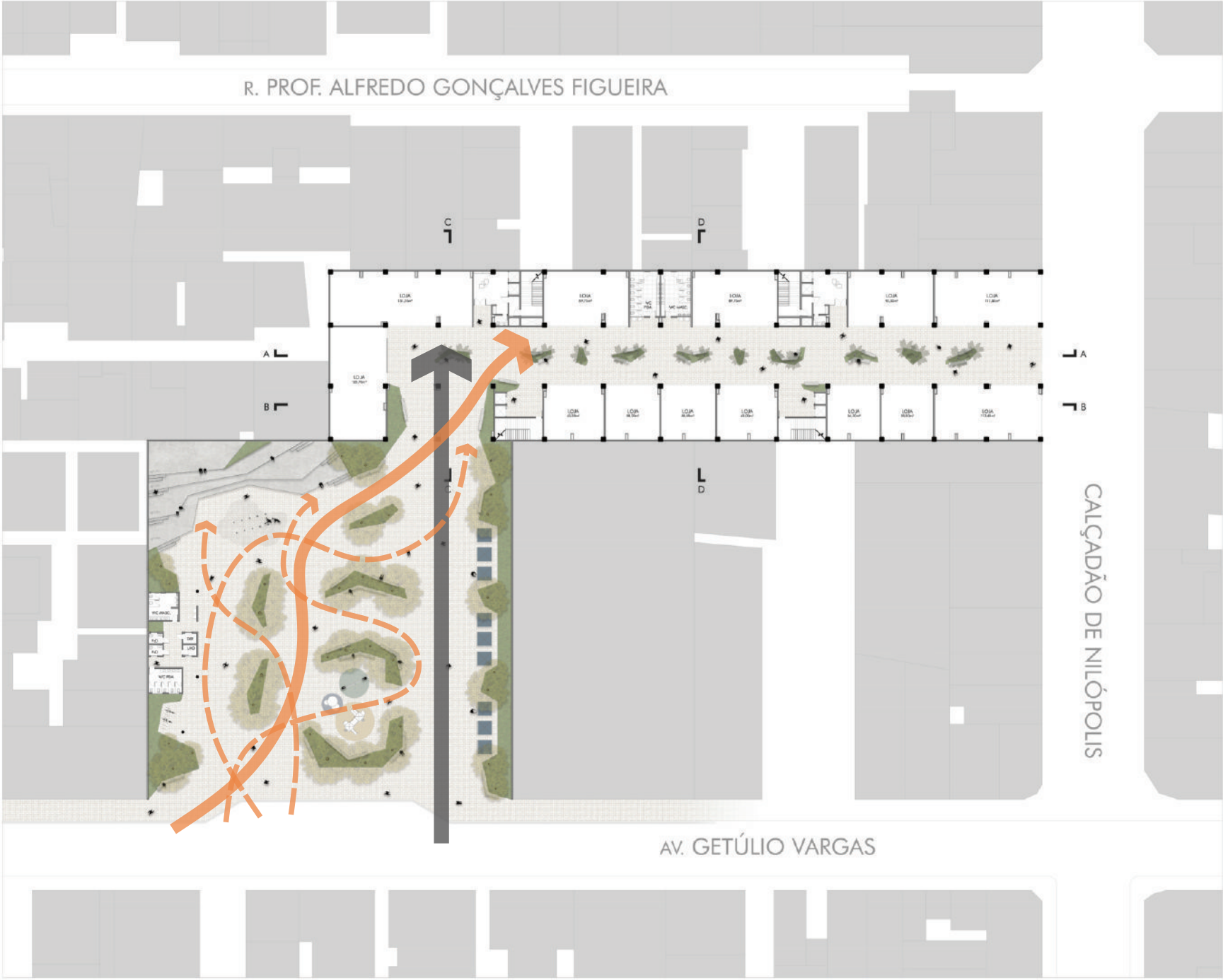
PLANTA DO TÉRREO  
esc. 1/750



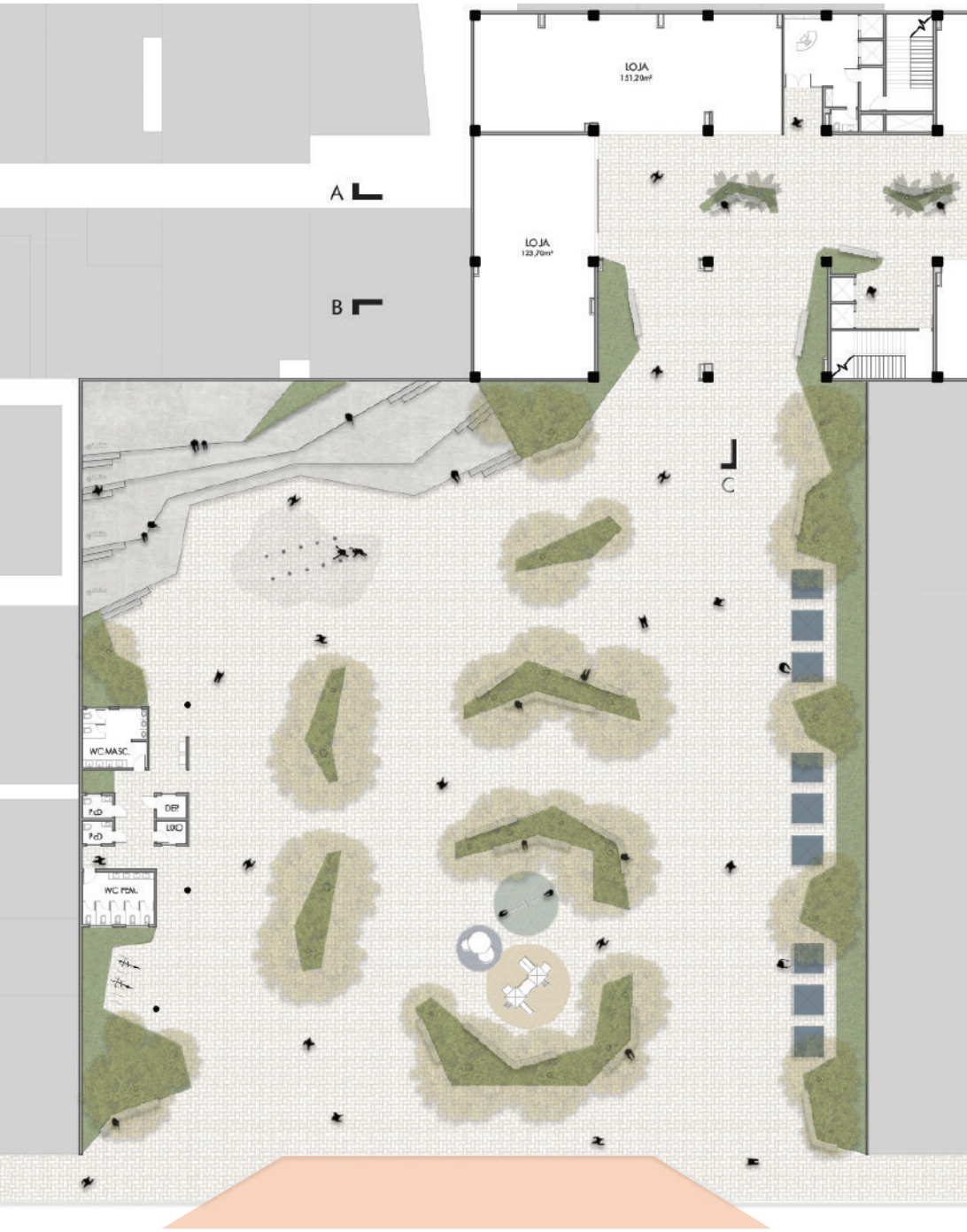


# PLANTA DO TÉRREO

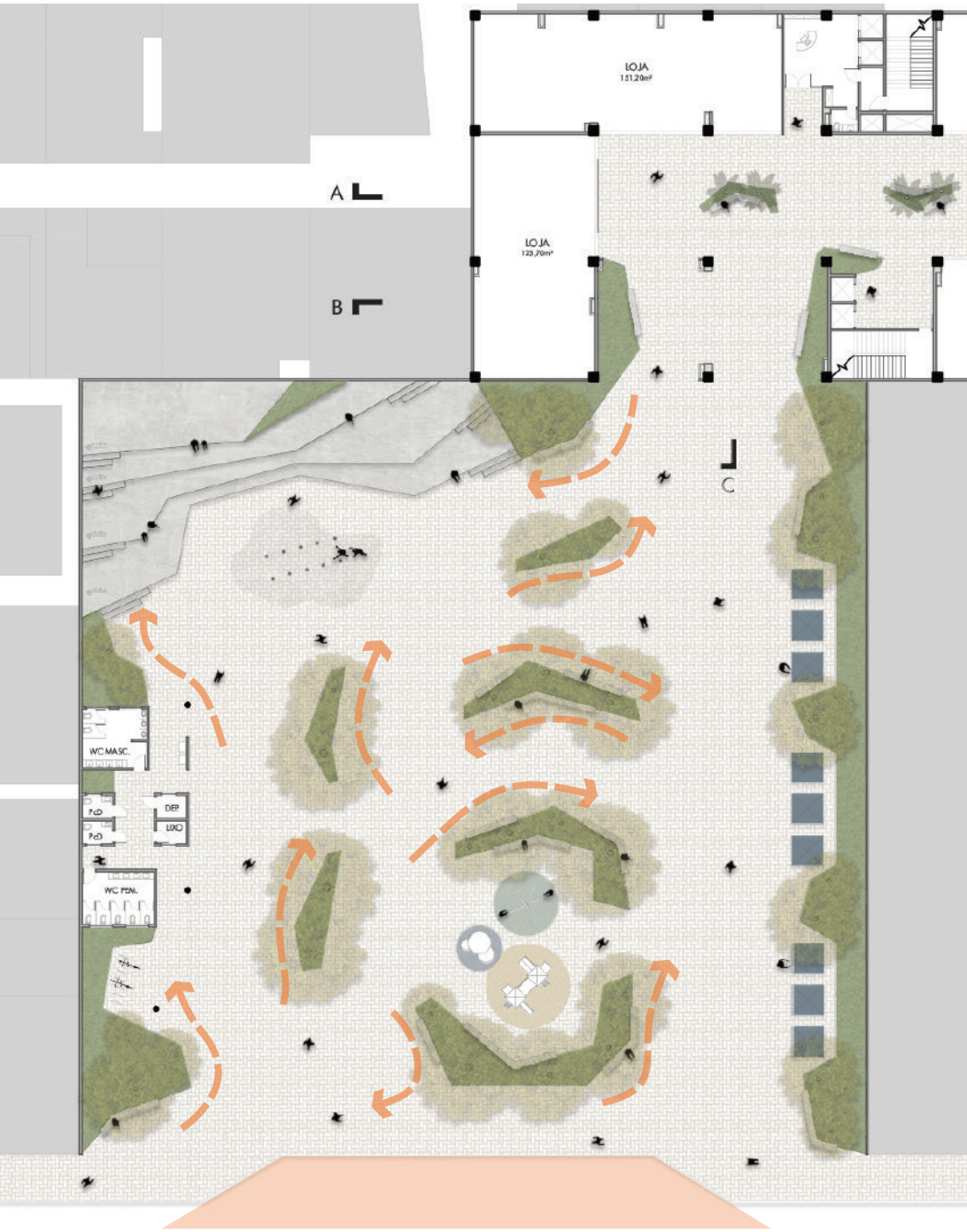
esc. 1/750



PLANTA DO TÉRREO  
esc. 1/750

















A

B

CA



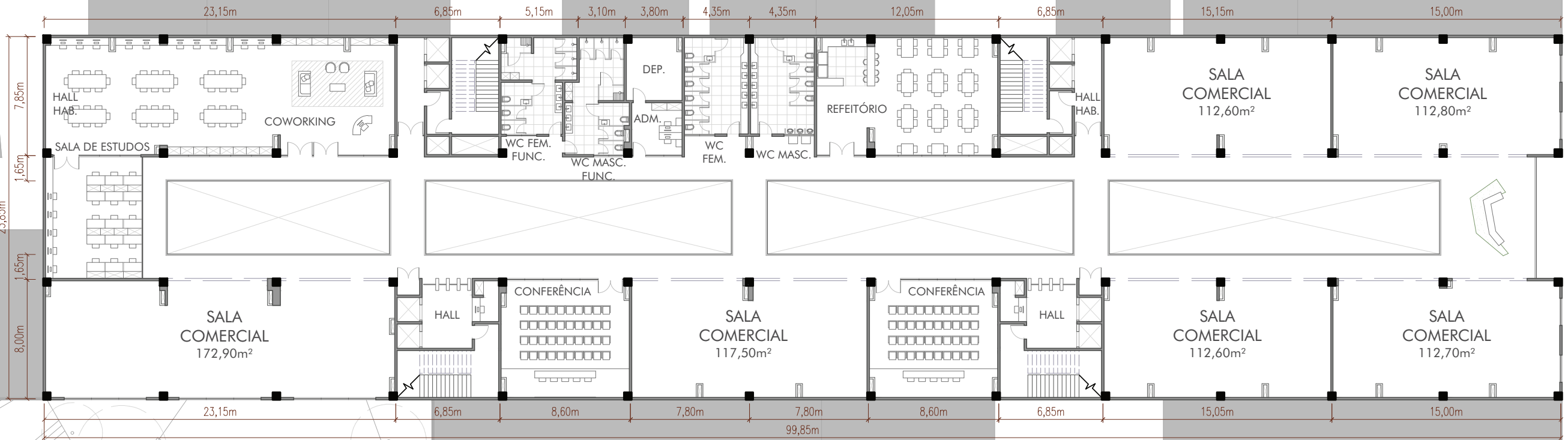


A

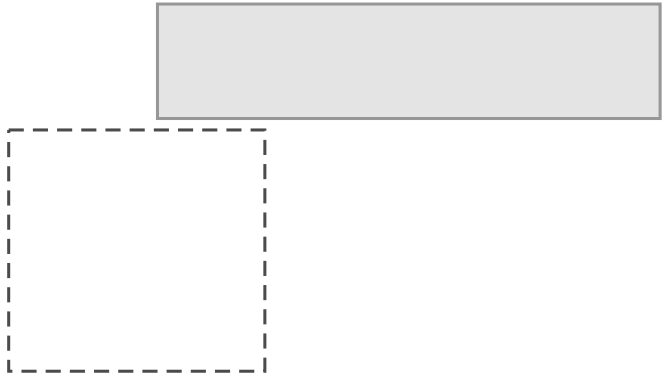
B

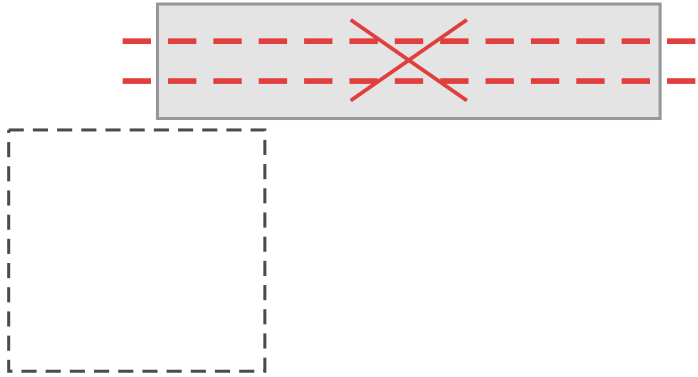
CA

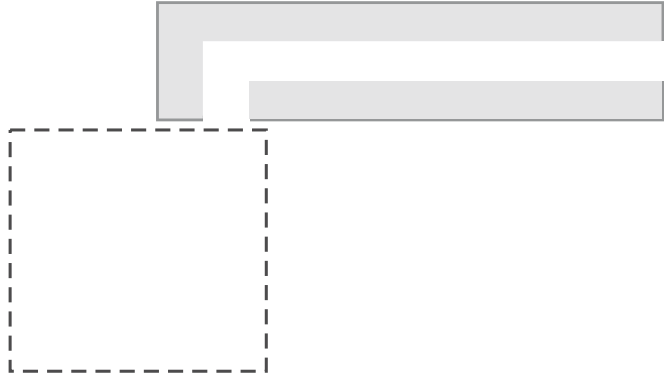
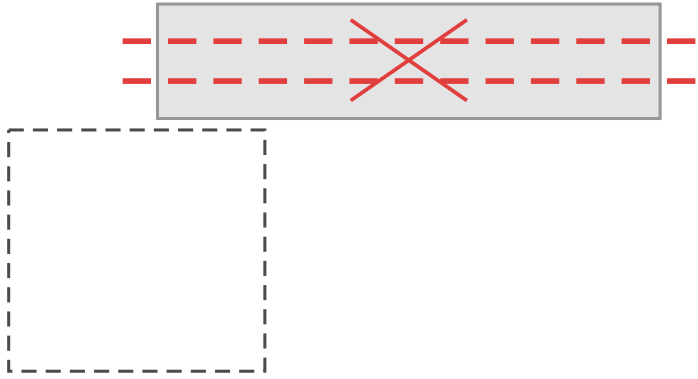




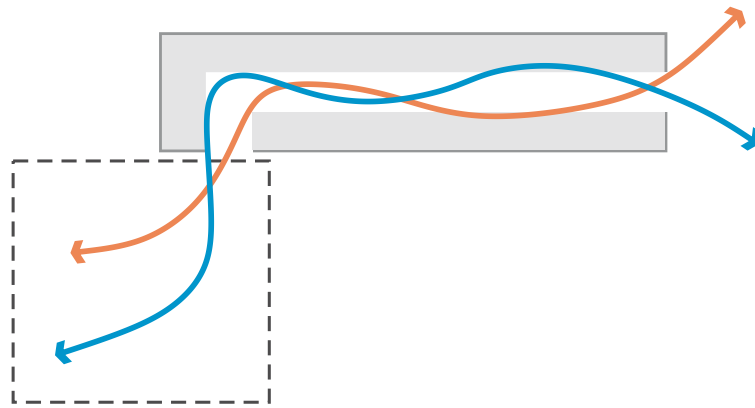
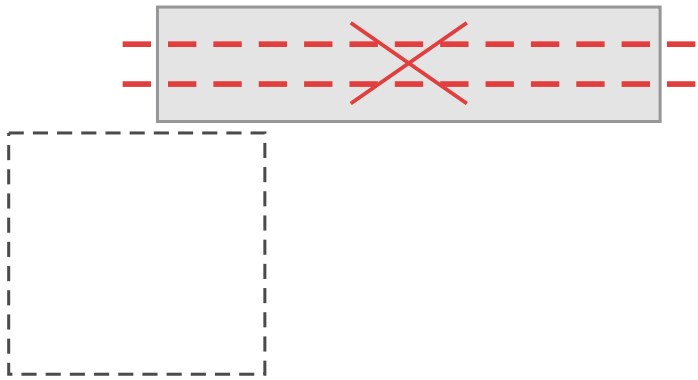
**PRIMEIRO PAVIMENTO**

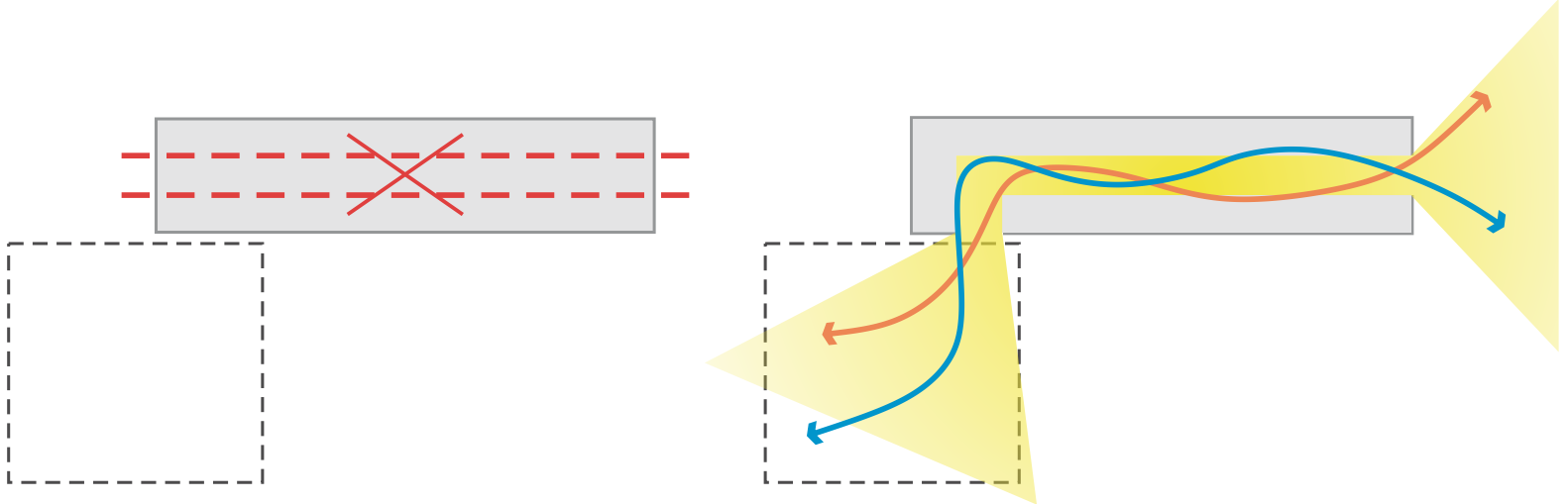


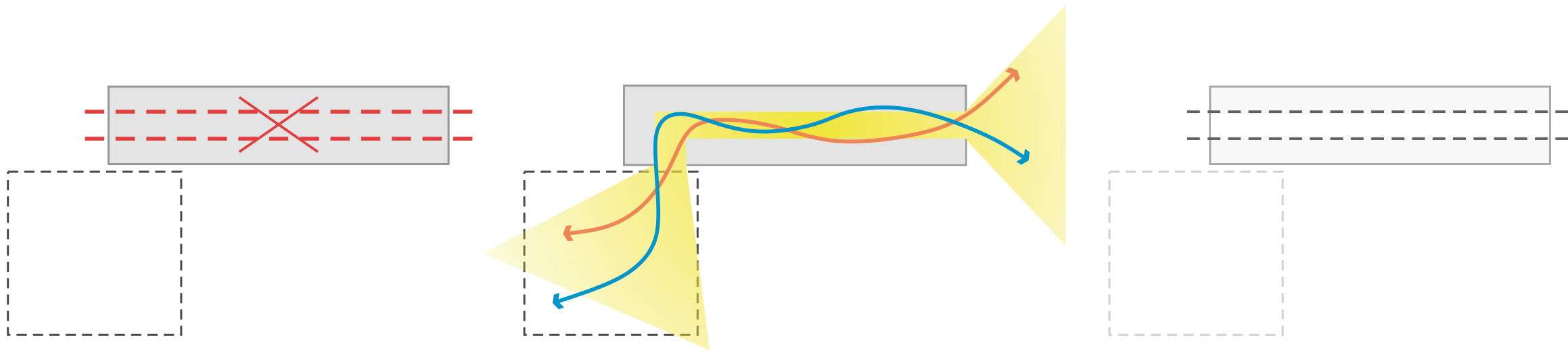


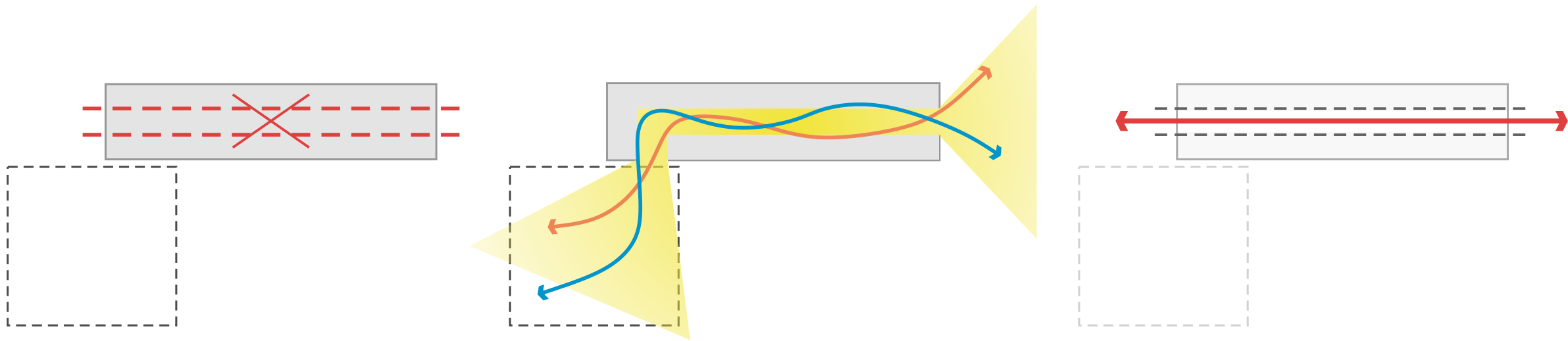




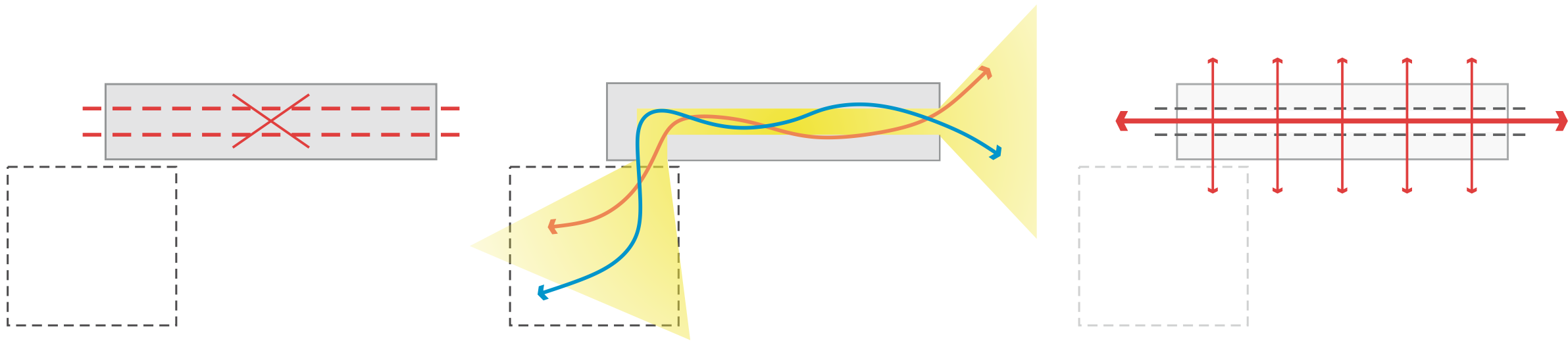


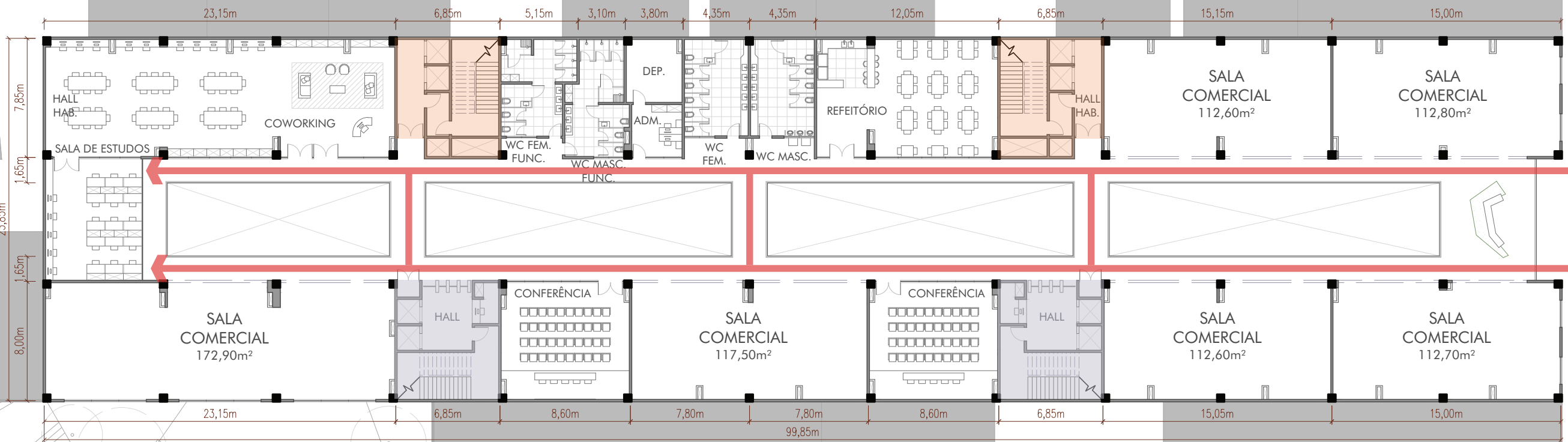








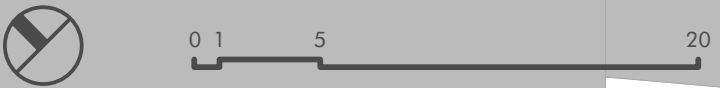




# PRIMEIRO PAVIMENTO



# SEGUNDO PAVIMENTO





# SEGUNDO PAVIMENTO



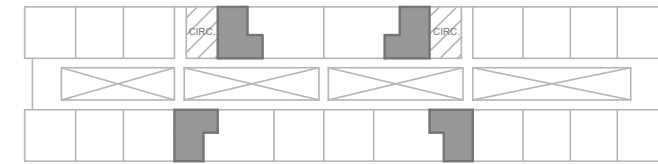
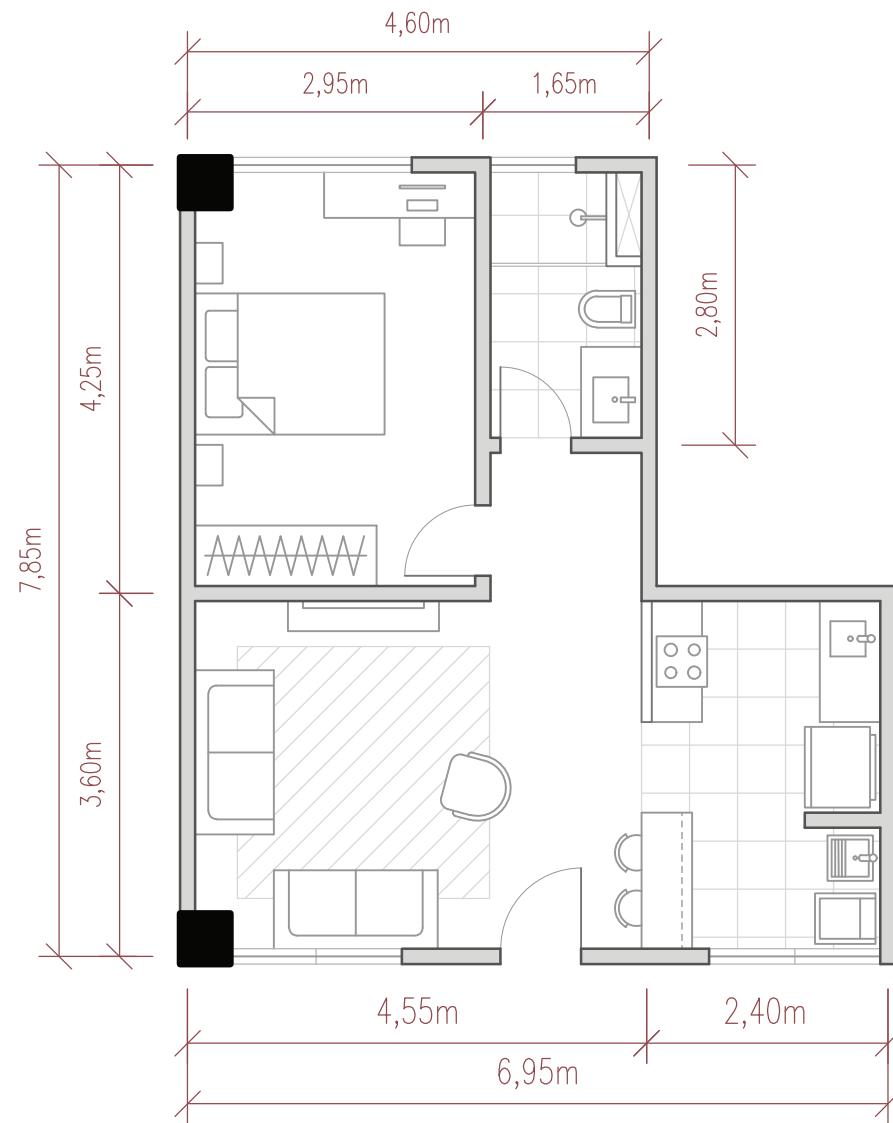


**PAVIMENTO TIPO 3° AO 6°**



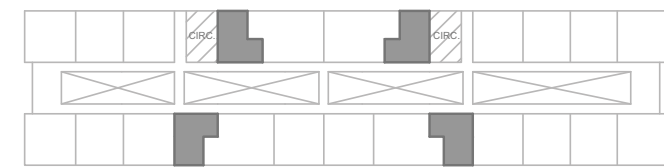
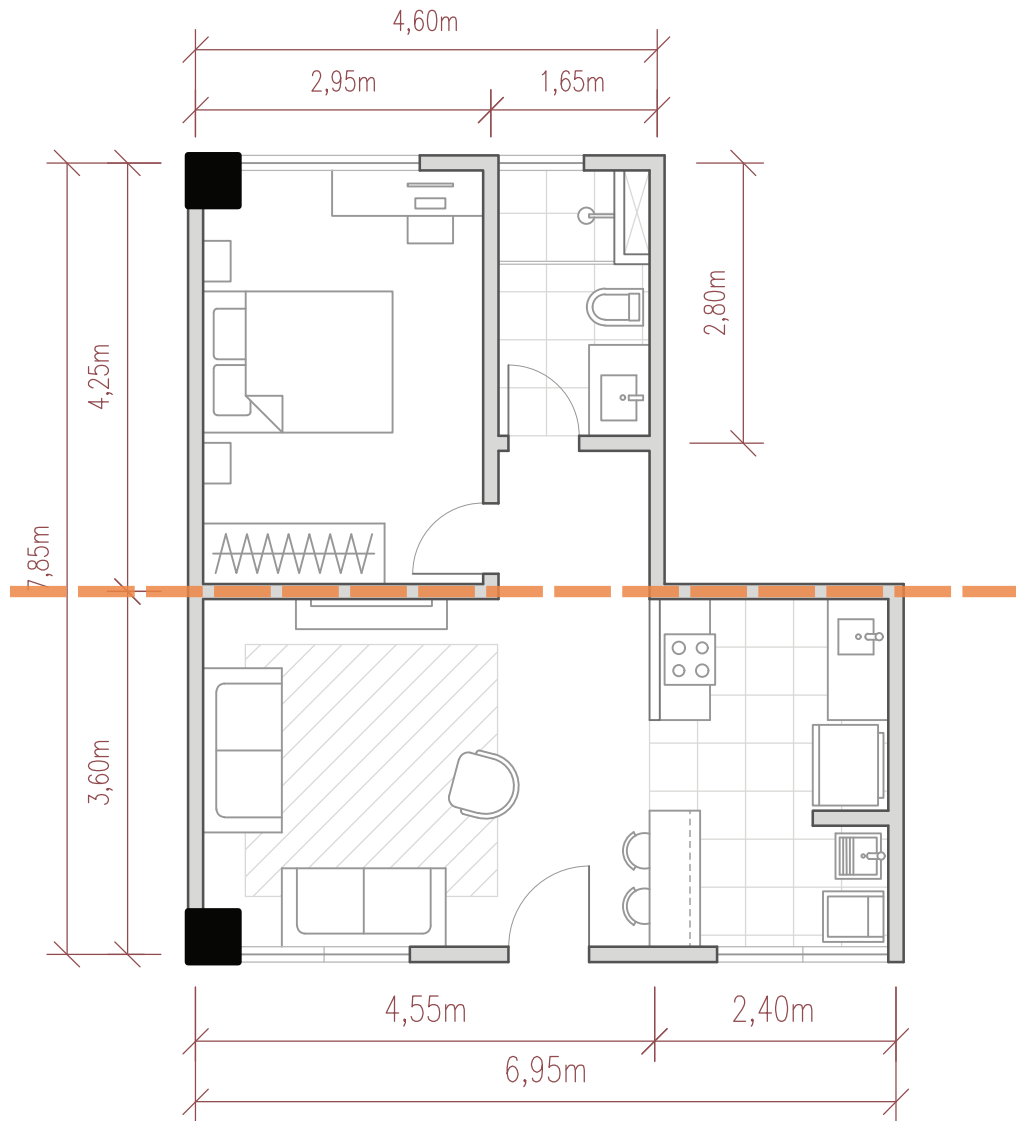






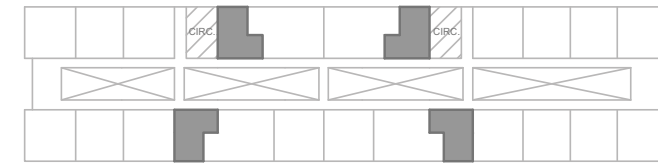
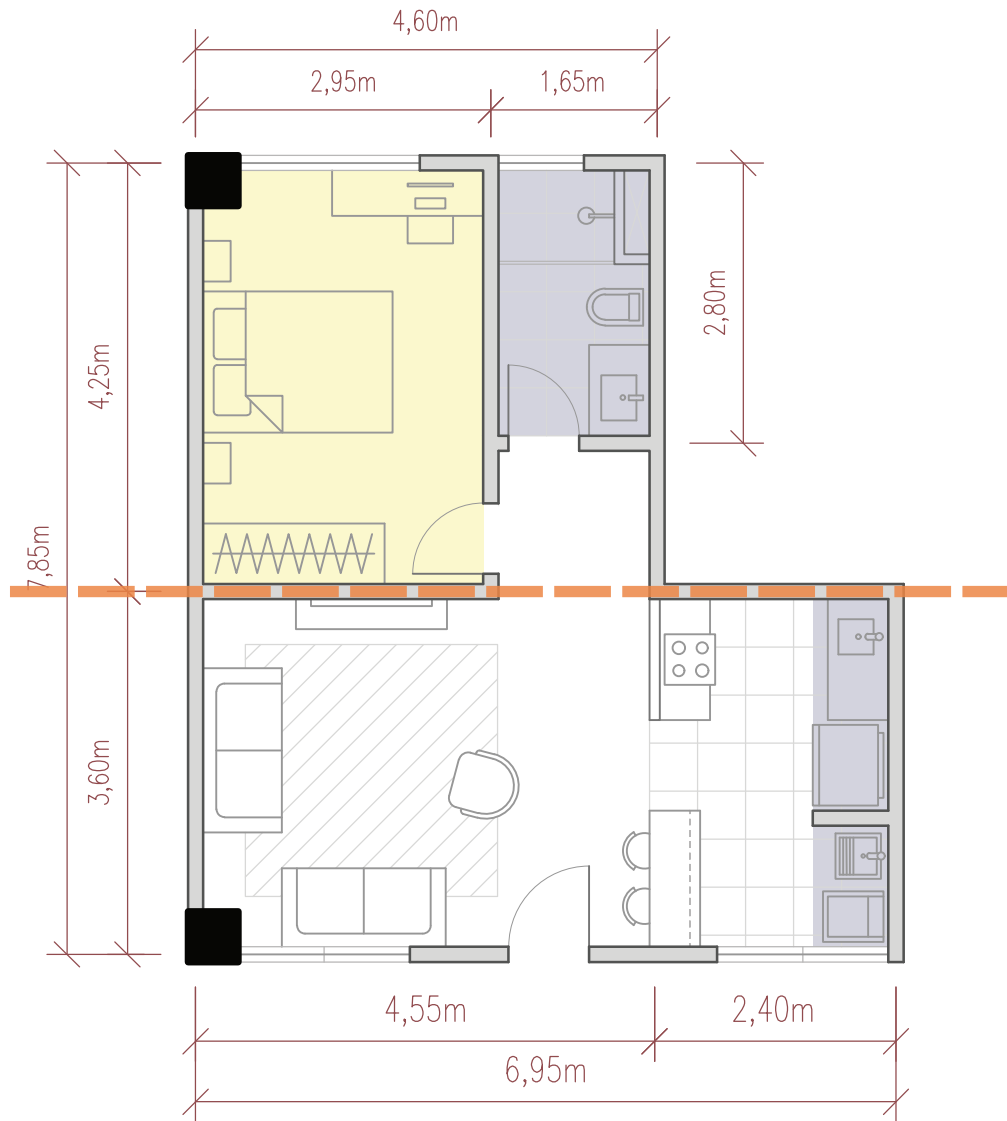
## UNIDADE - 1 QUARTO

área útil: 40,1m<sup>2</sup>  
 área total: 42,0m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 1 QUARTO

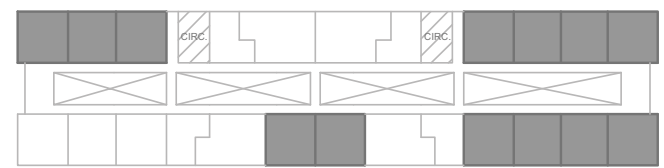
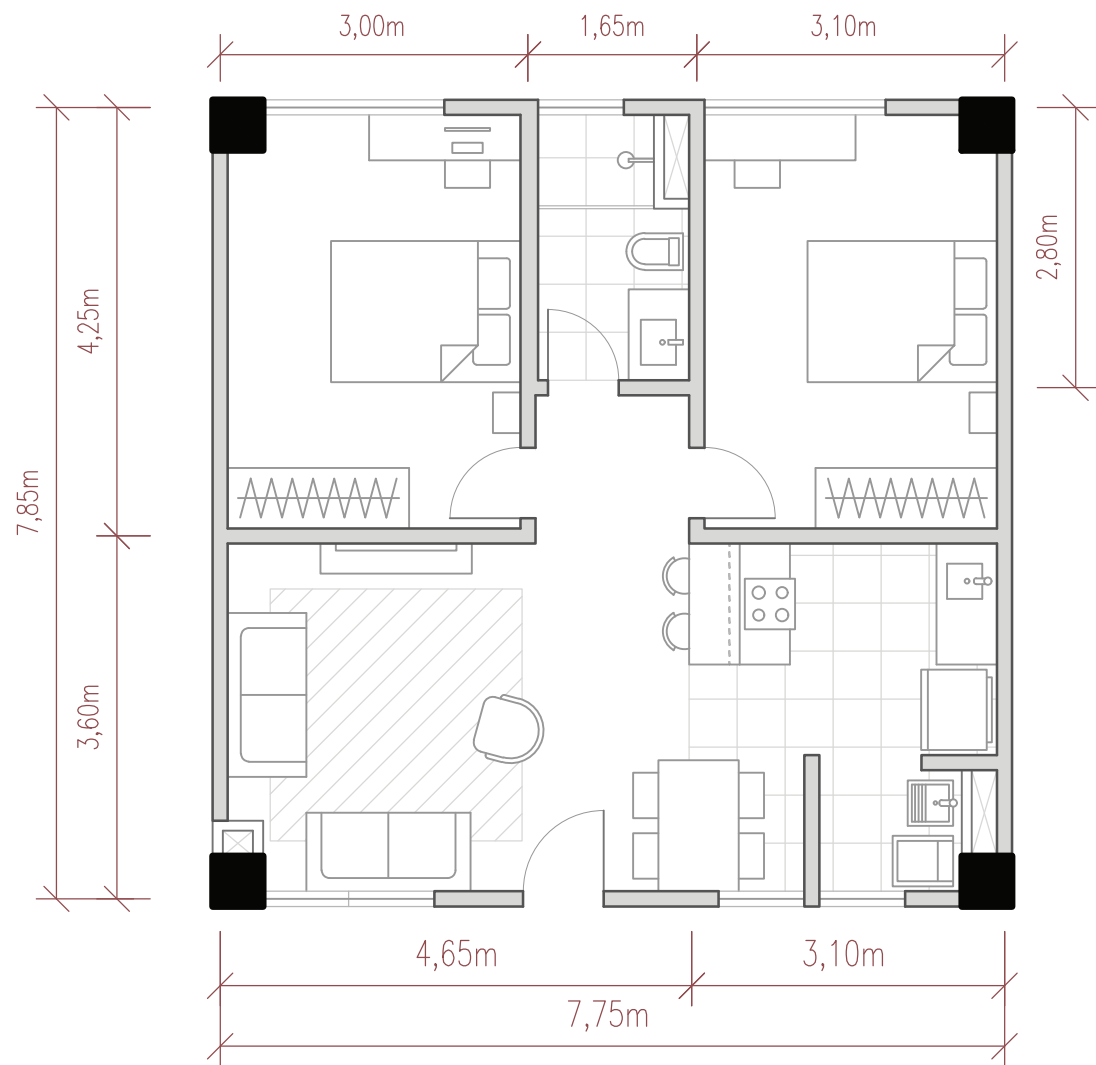
área útil: 40,1m<sup>2</sup>  
 área total: 42,0m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 1 QUARTO

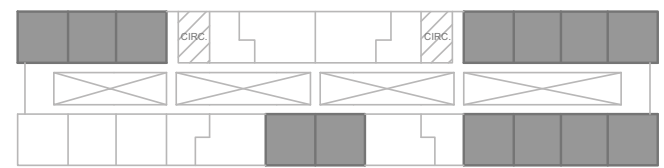
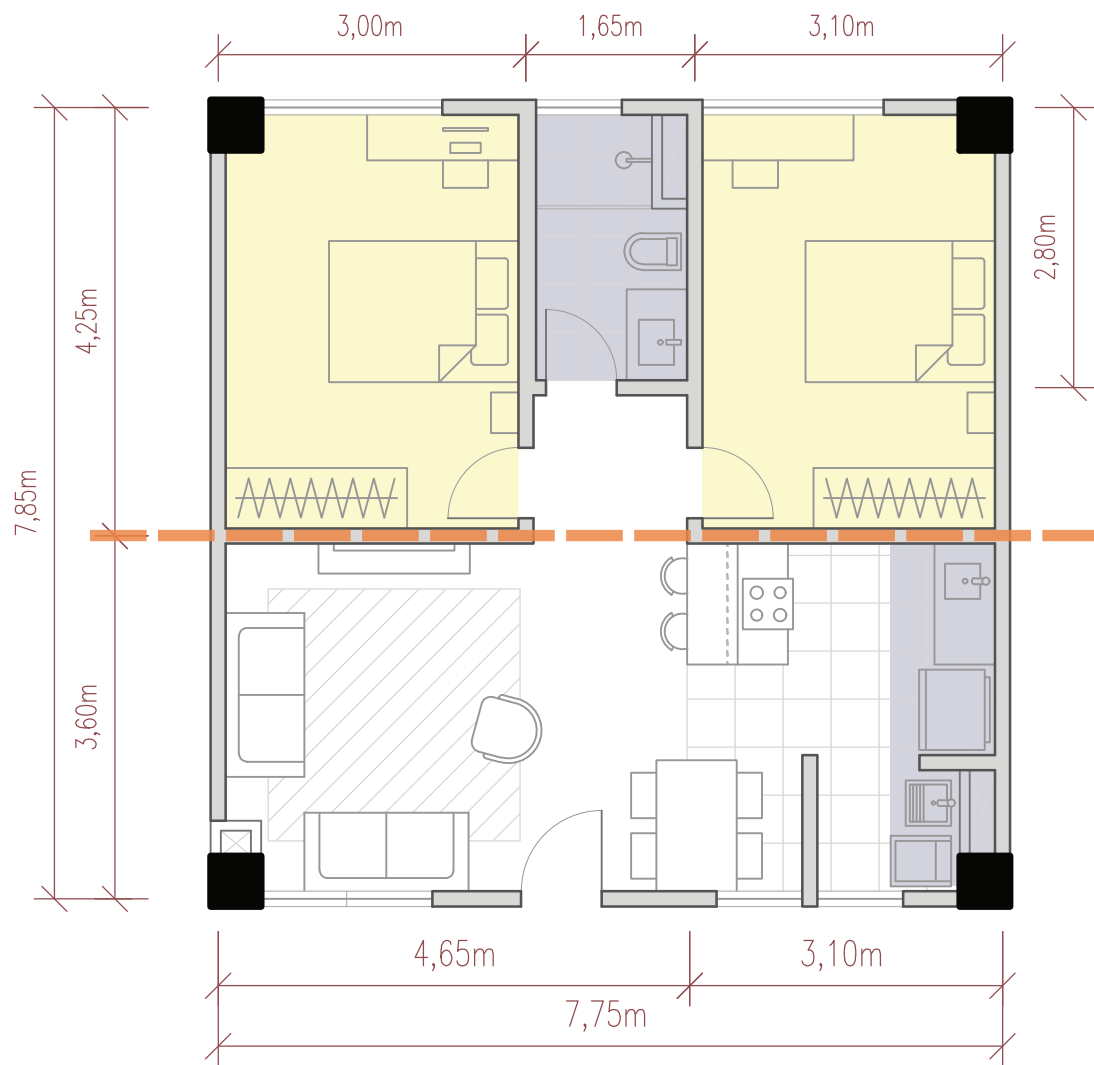
área útil: 40,1m<sup>2</sup>  
 área total: 42,0m<sup>2</sup>





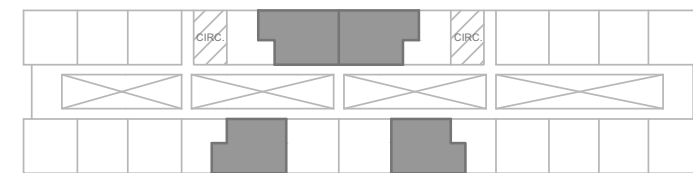
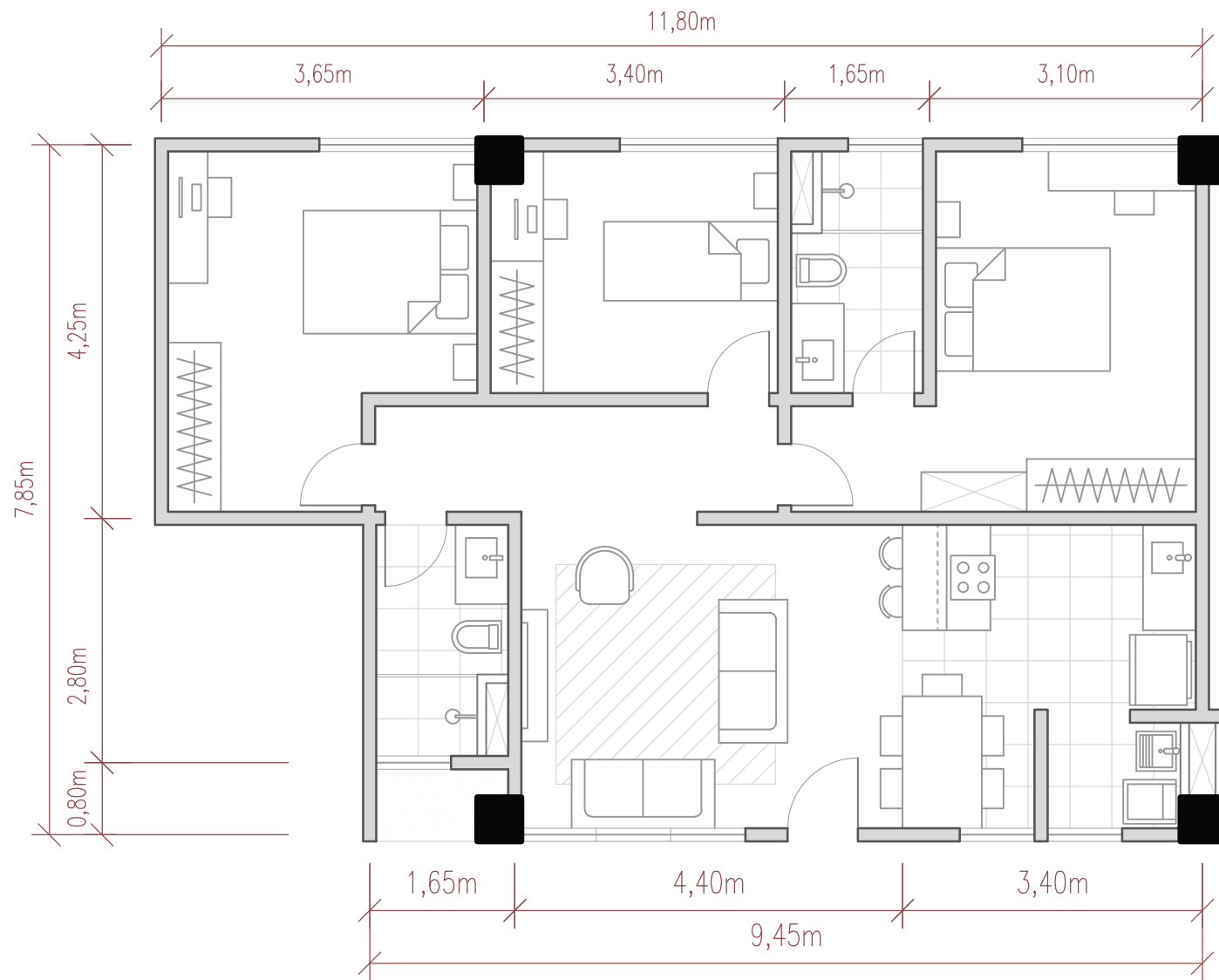
## UNIDADE - 2 QUARTOS

área útil: 54,3m<sup>2</sup>  
 área total: 58,0m<sup>2</sup>



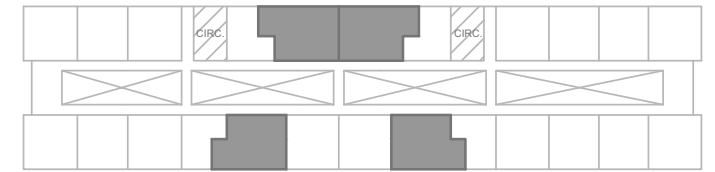
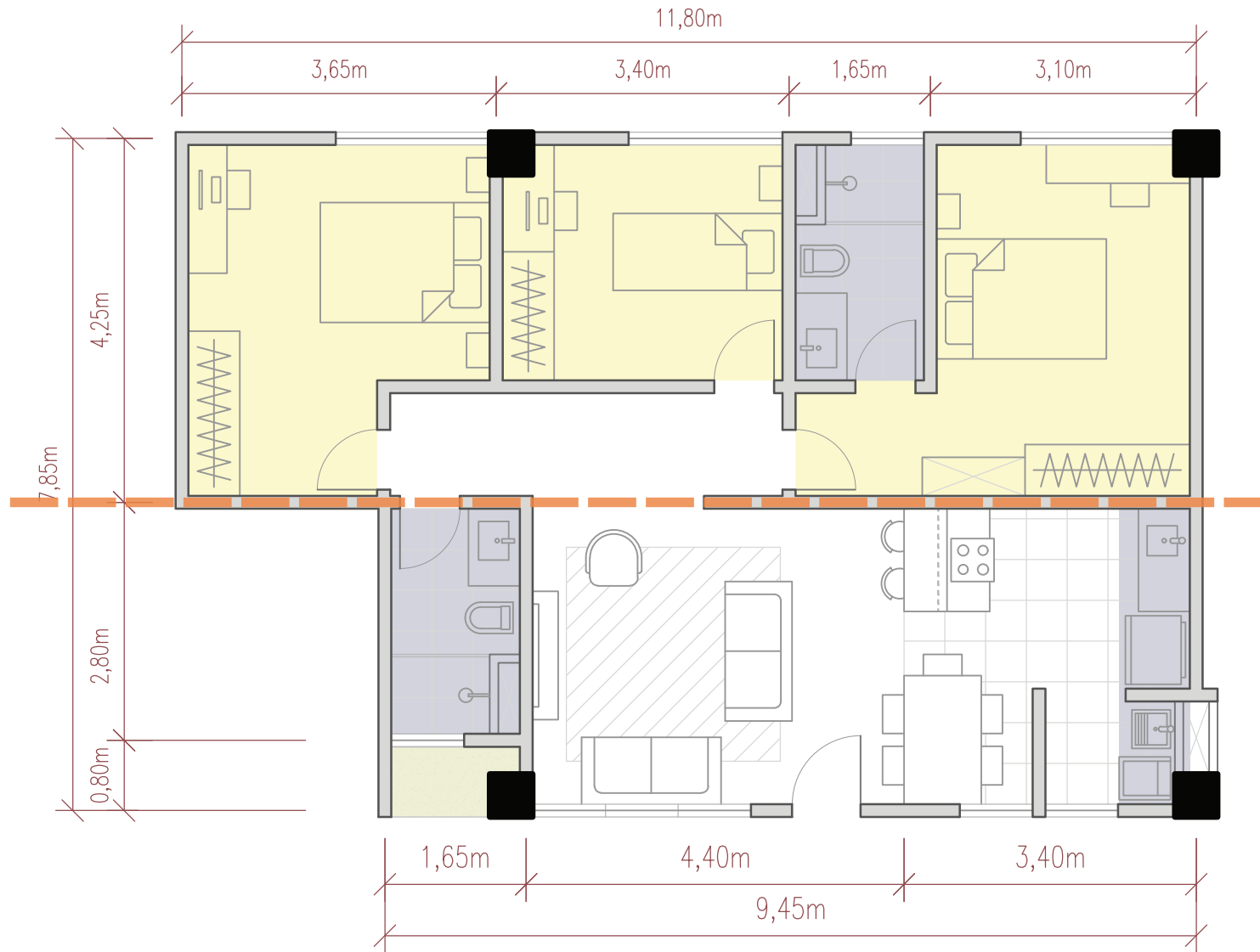
## UNIDADE - 2 QUARTOS

área útil: 54,3m<sup>2</sup>  
 área total: 58,0m<sup>2</sup>



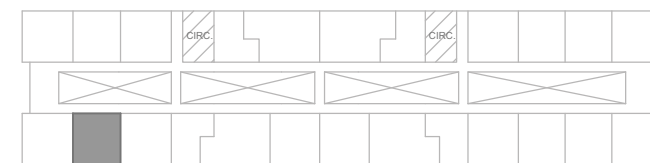
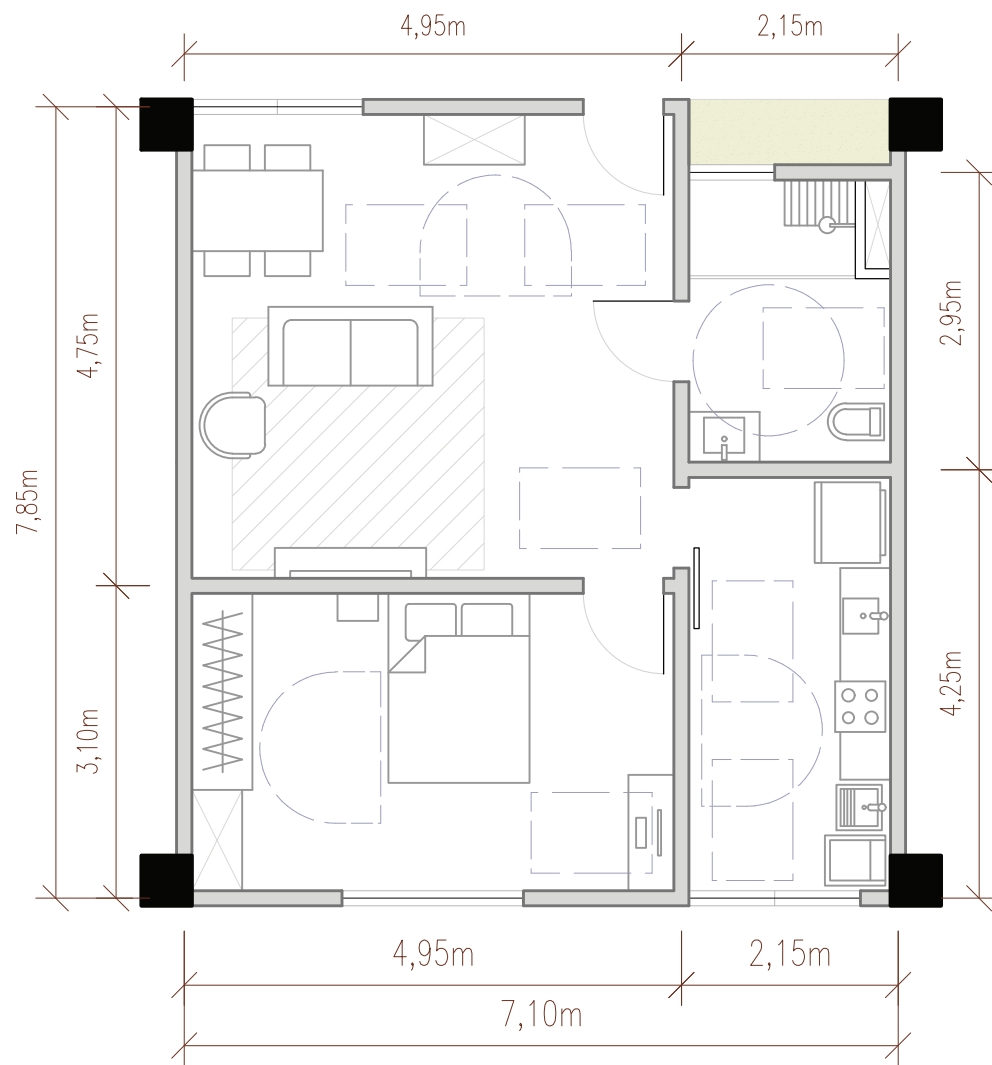
## UNIDADE - 3 QUARTOS

área útil: 74,0m<sup>2</sup>  
 área total: 78,6m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 3 QUARTOS

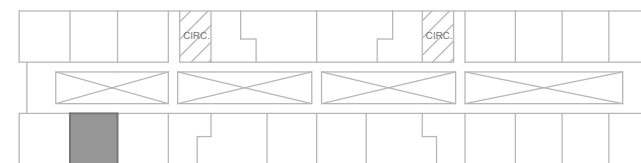
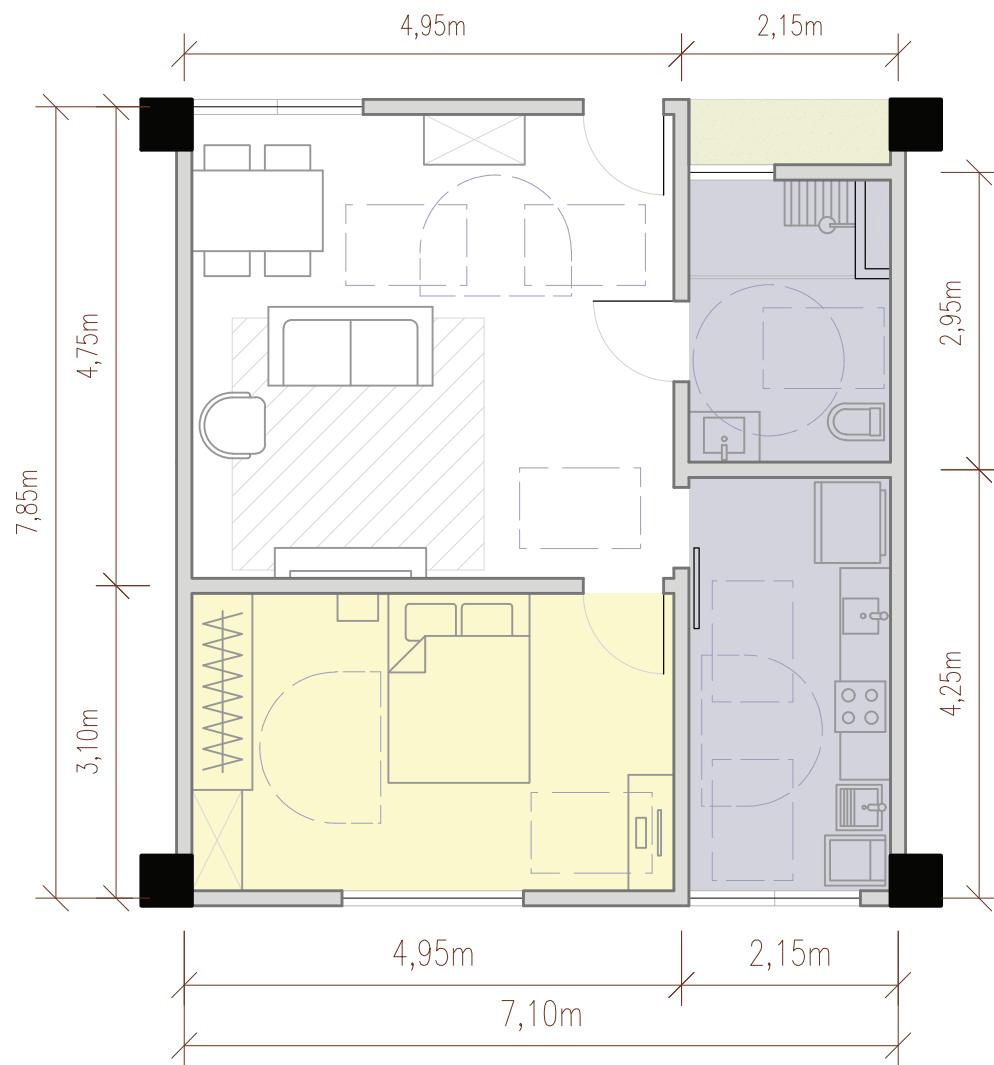
área útil: 74,0m<sup>2</sup>  
 área total: 78,6m<sup>2</sup>



## UNIDADE - 1 QUARTO PcD

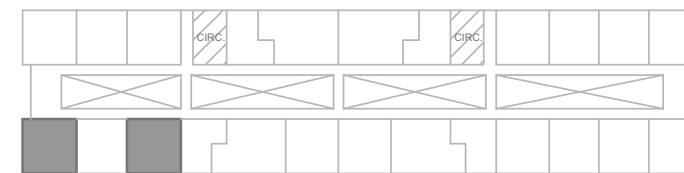
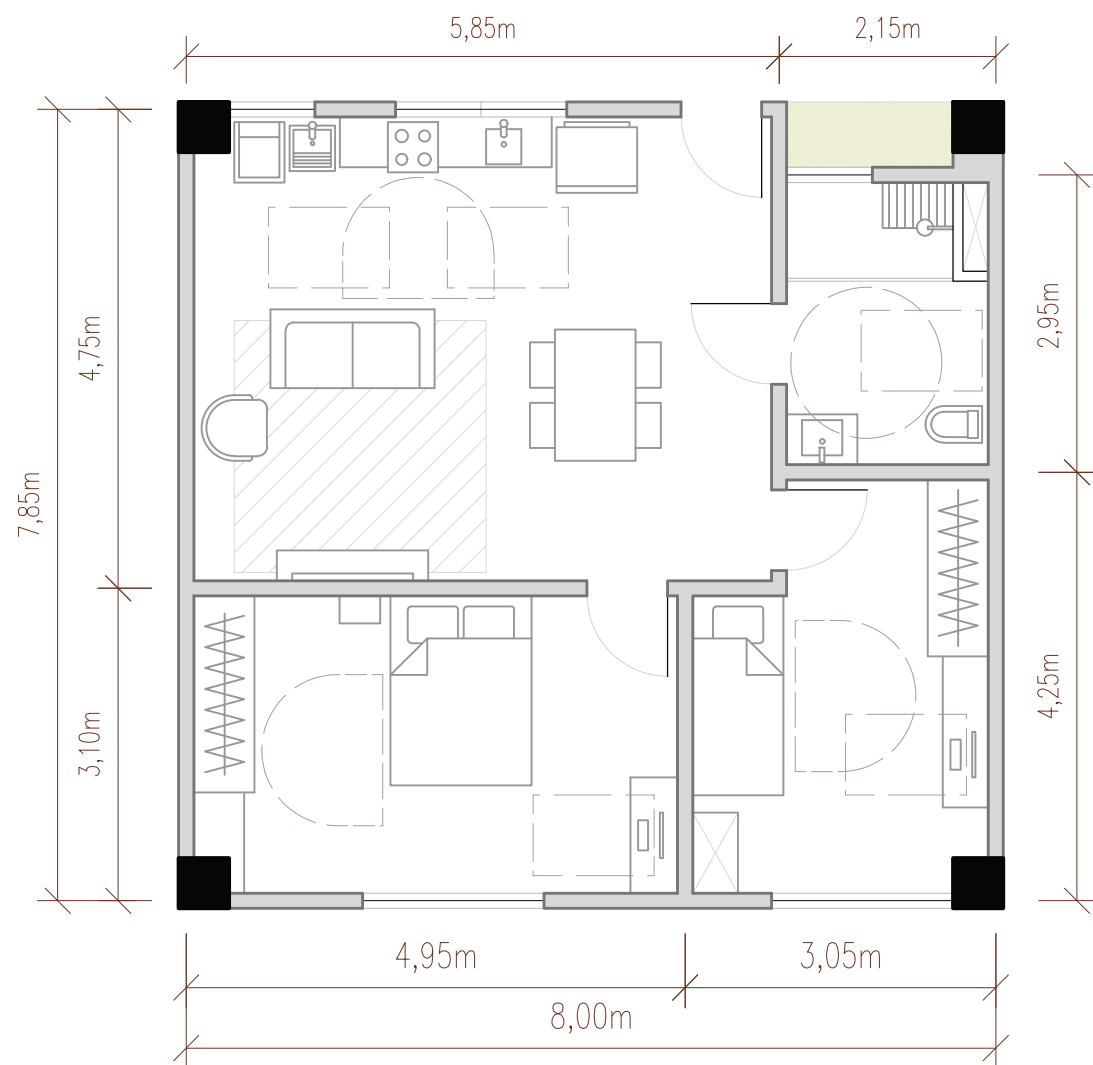
área útil: 51,0m<sup>2</sup>  
 área total: 53,4m<sup>2</sup>





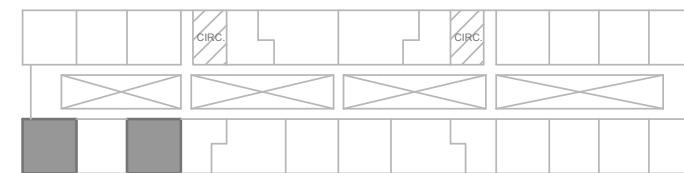
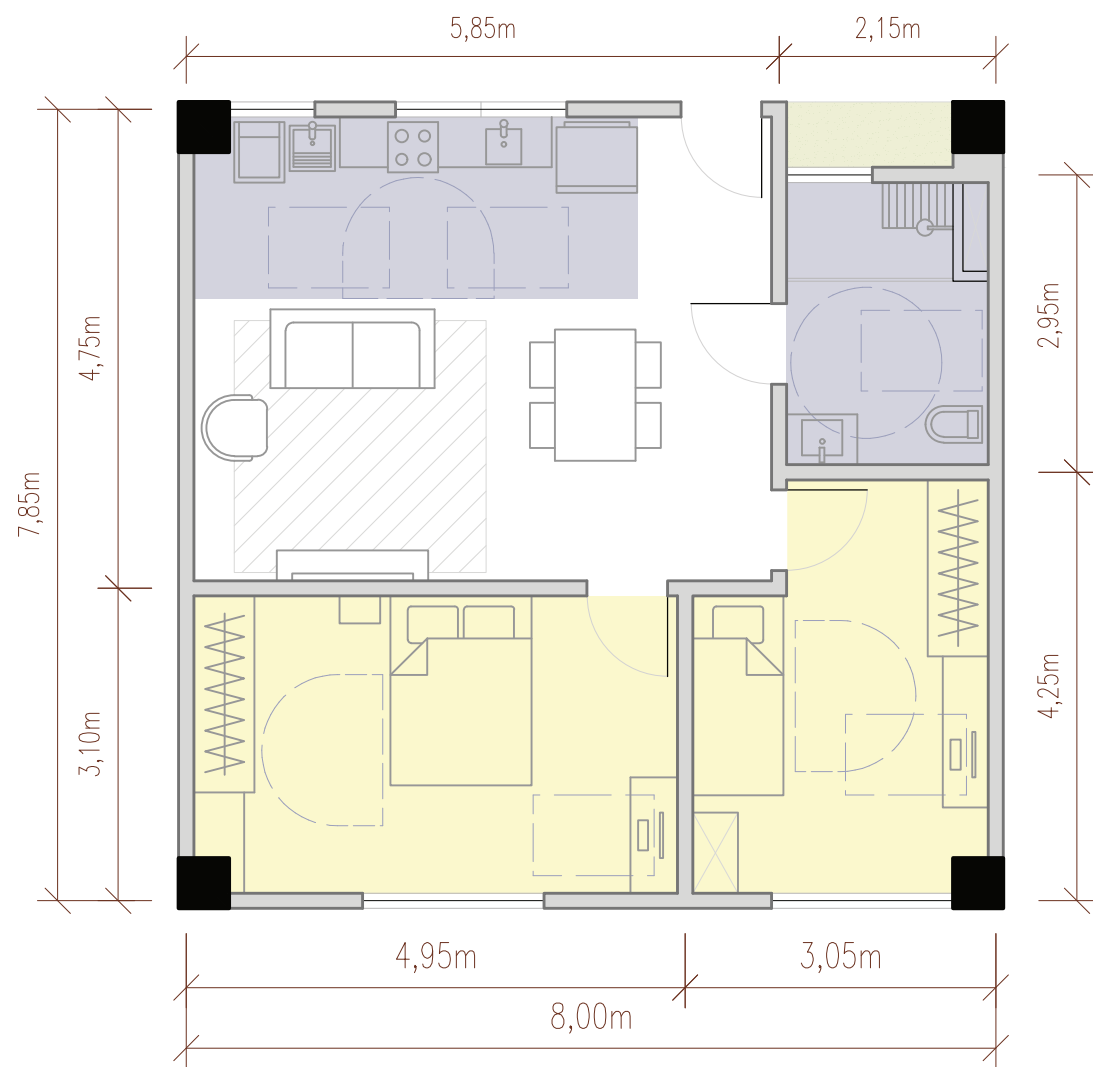
## UNIDADE - 1 QUARTO PcD

área útil: 51,0m<sup>2</sup>  
 área total: 53,4m<sup>2</sup>



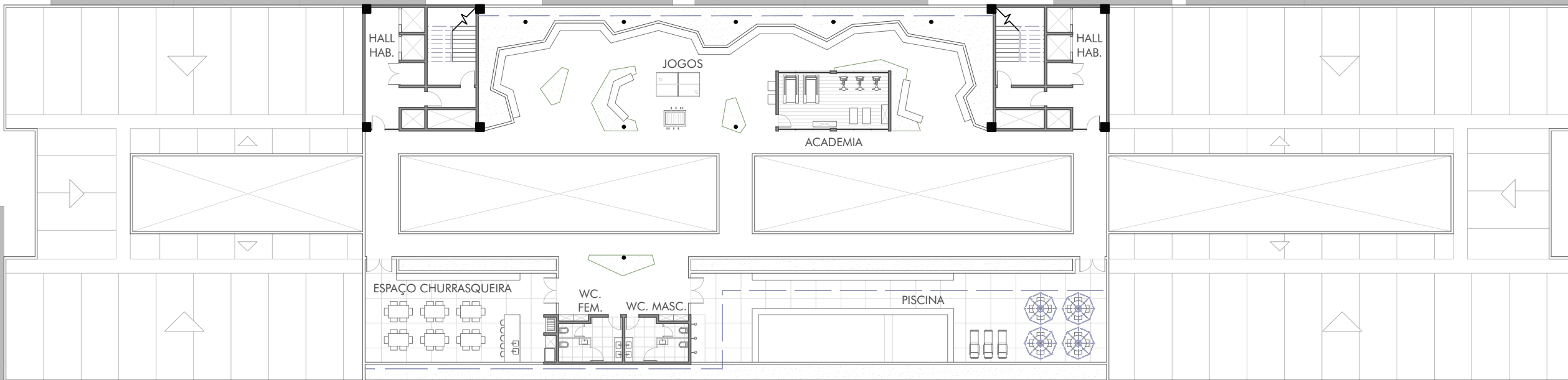
## UNIDADE - 2 QUARTOS PcD

área útil: 56,9m<sup>2</sup>  
 área total: 60,7m<sup>2</sup>

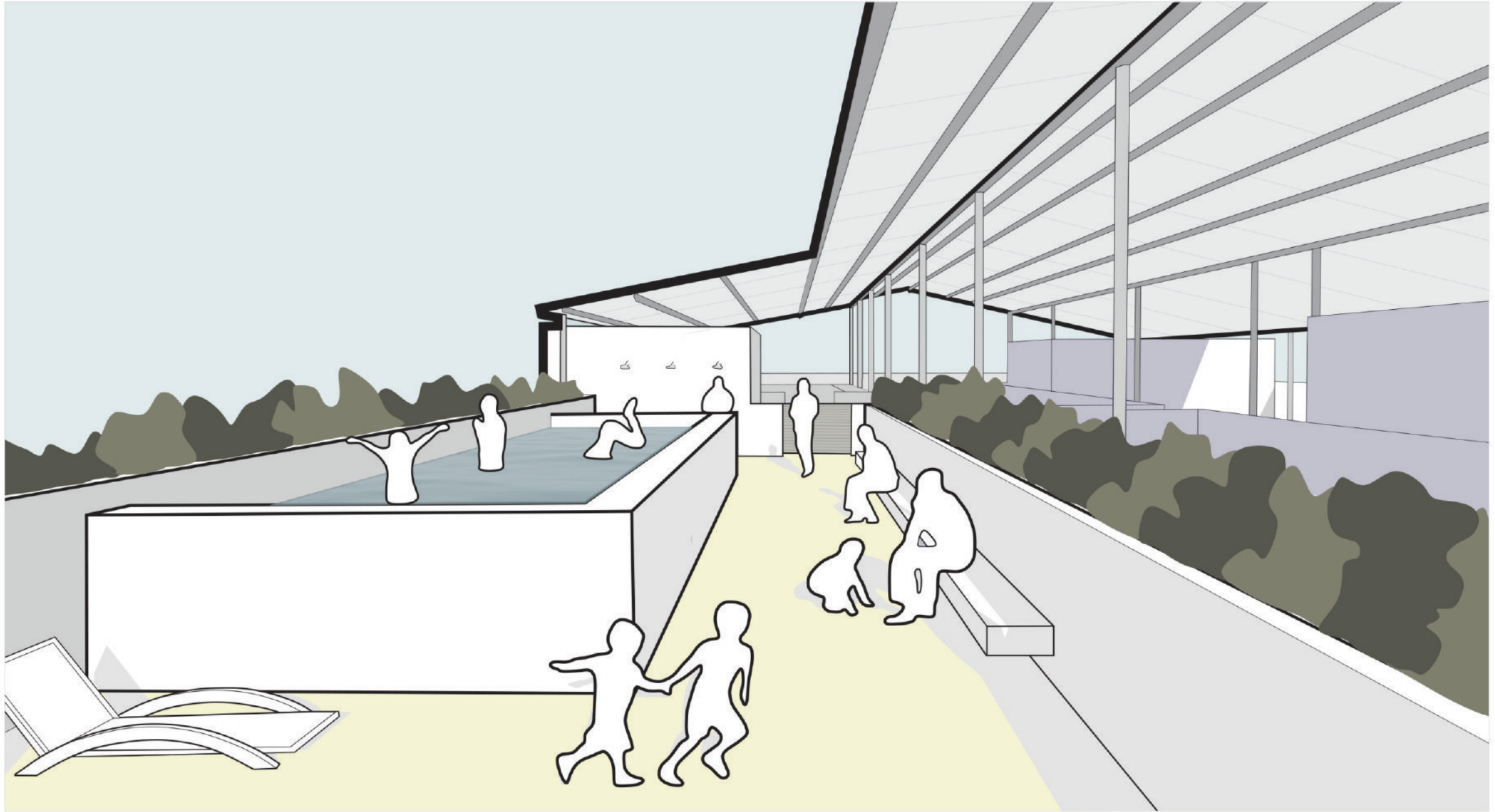


## UNIDADE - 2 QUARTOS PcD

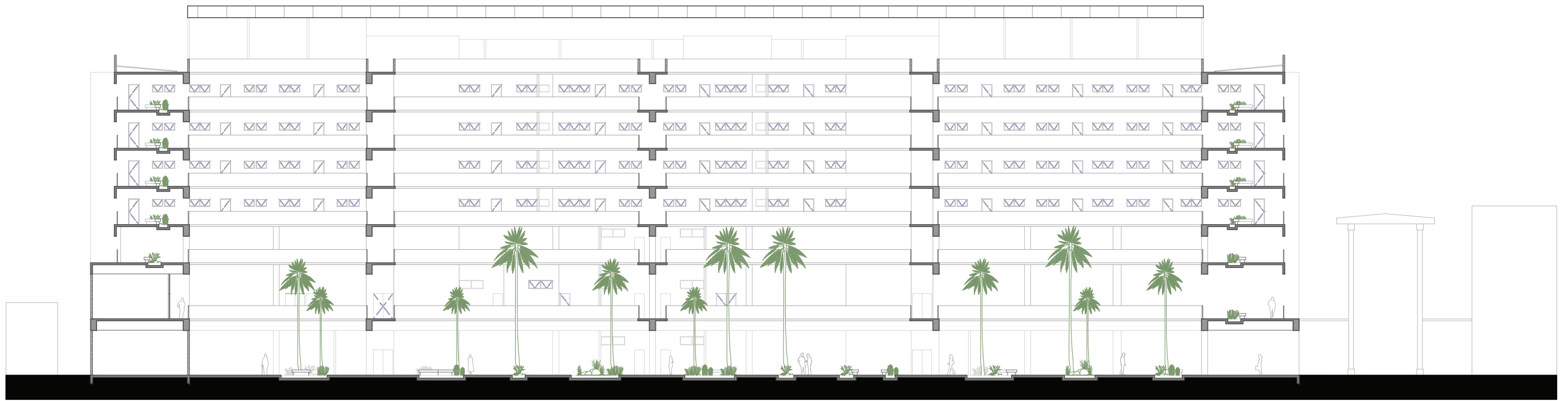
área útil: 56,9m<sup>2</sup>  
 área total: 60,7m<sup>2</sup>



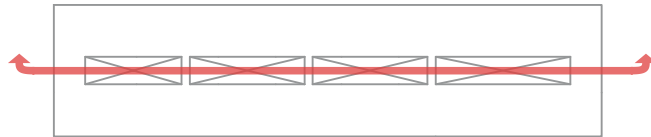
**COBERTURA**



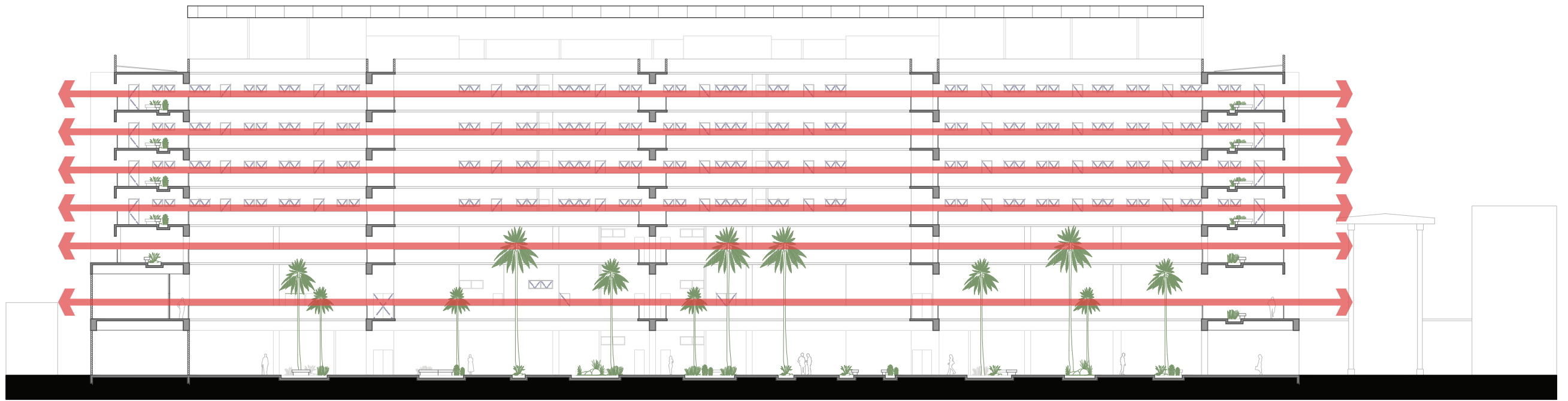




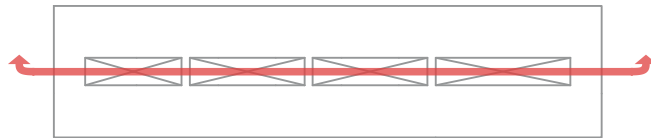
0 1 5 20



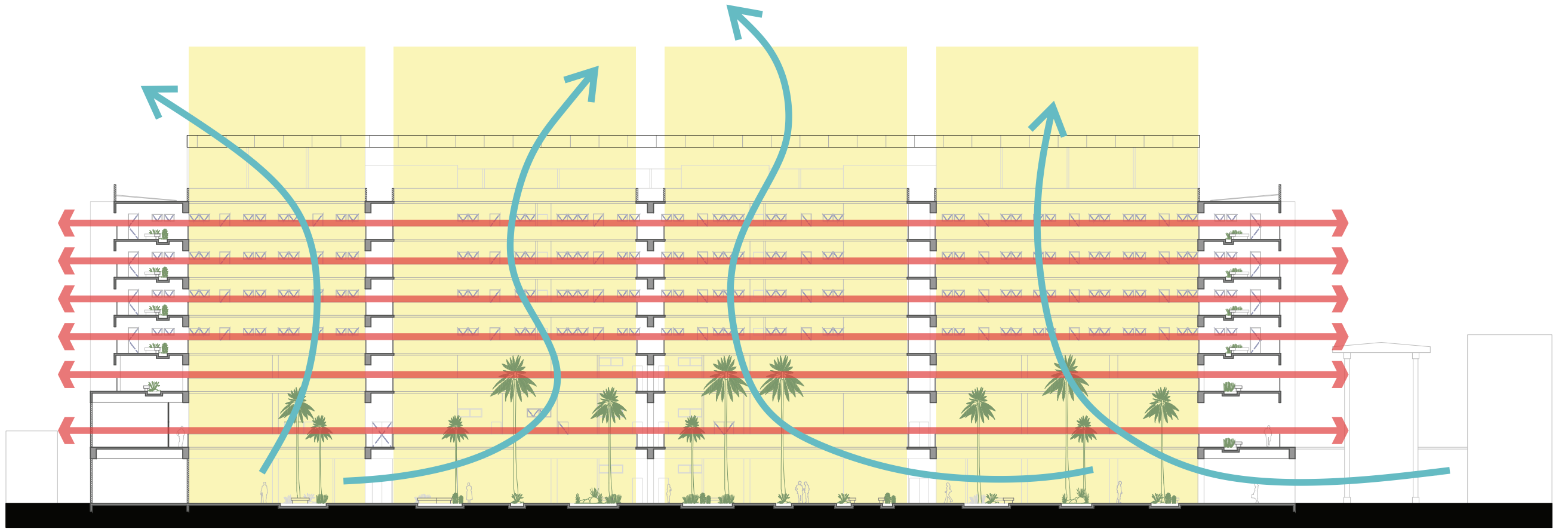
**CORTE AA**



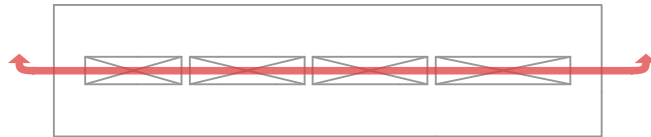
0 1 5 20



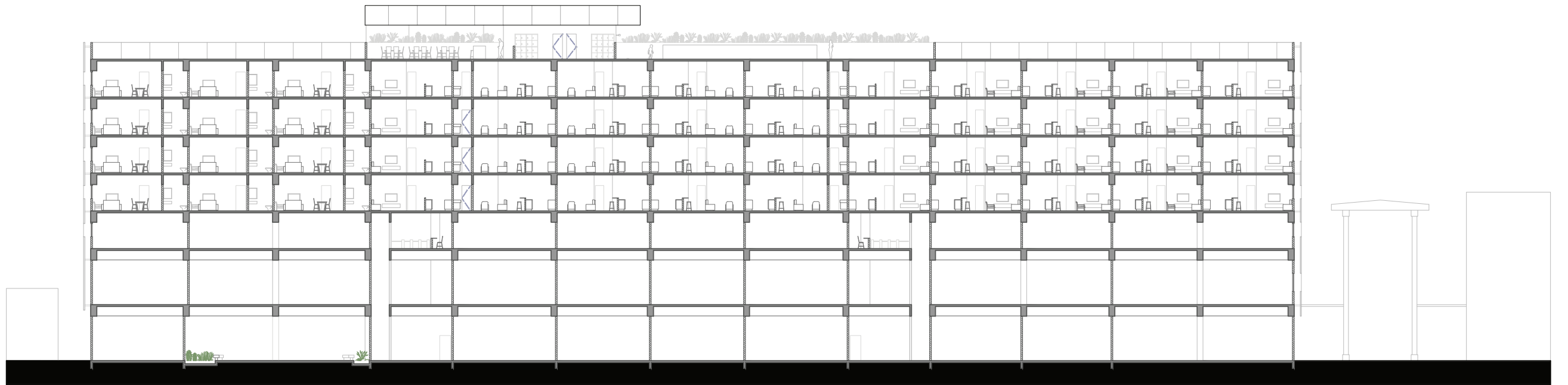
**CORTE AA**



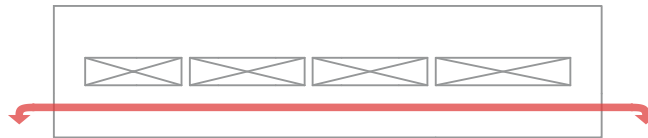
0 1 5 20



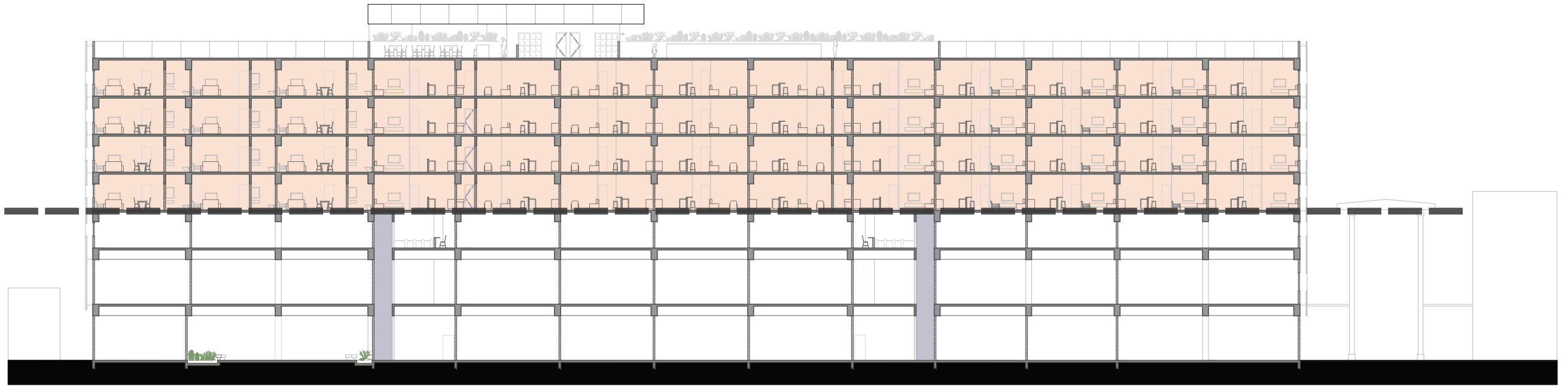
# CORTE AA



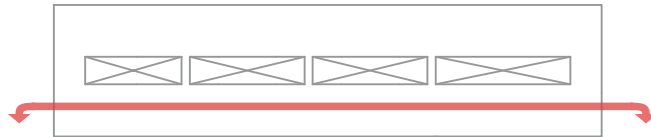
0 1 5 20



**CORTE BB**

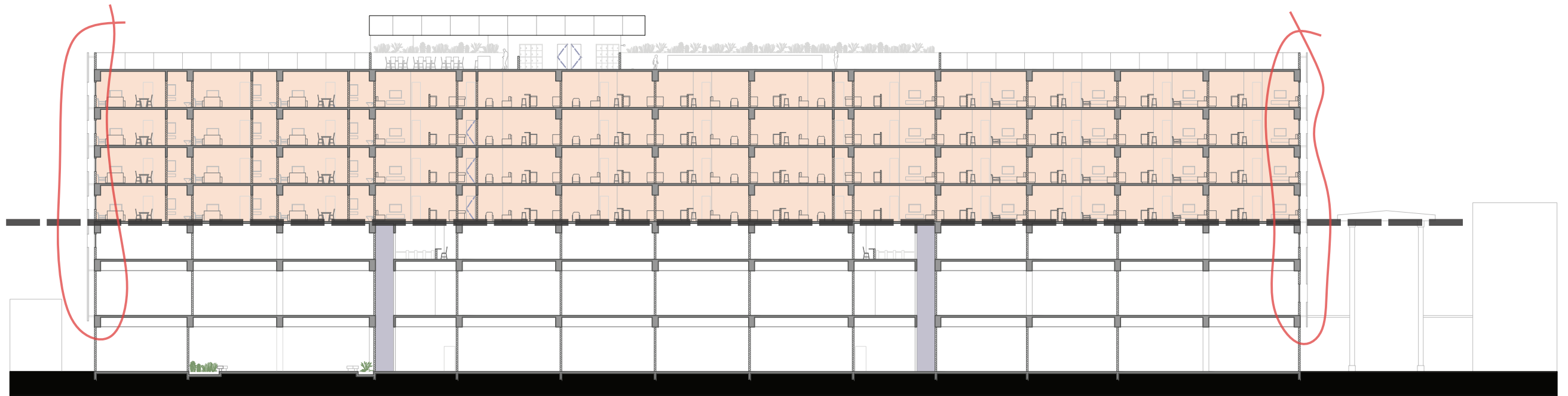


0 1 5 20

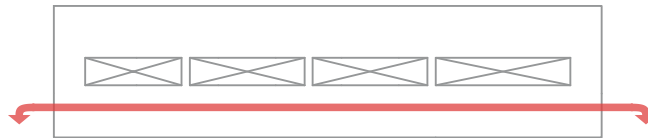


**CORTE BB**





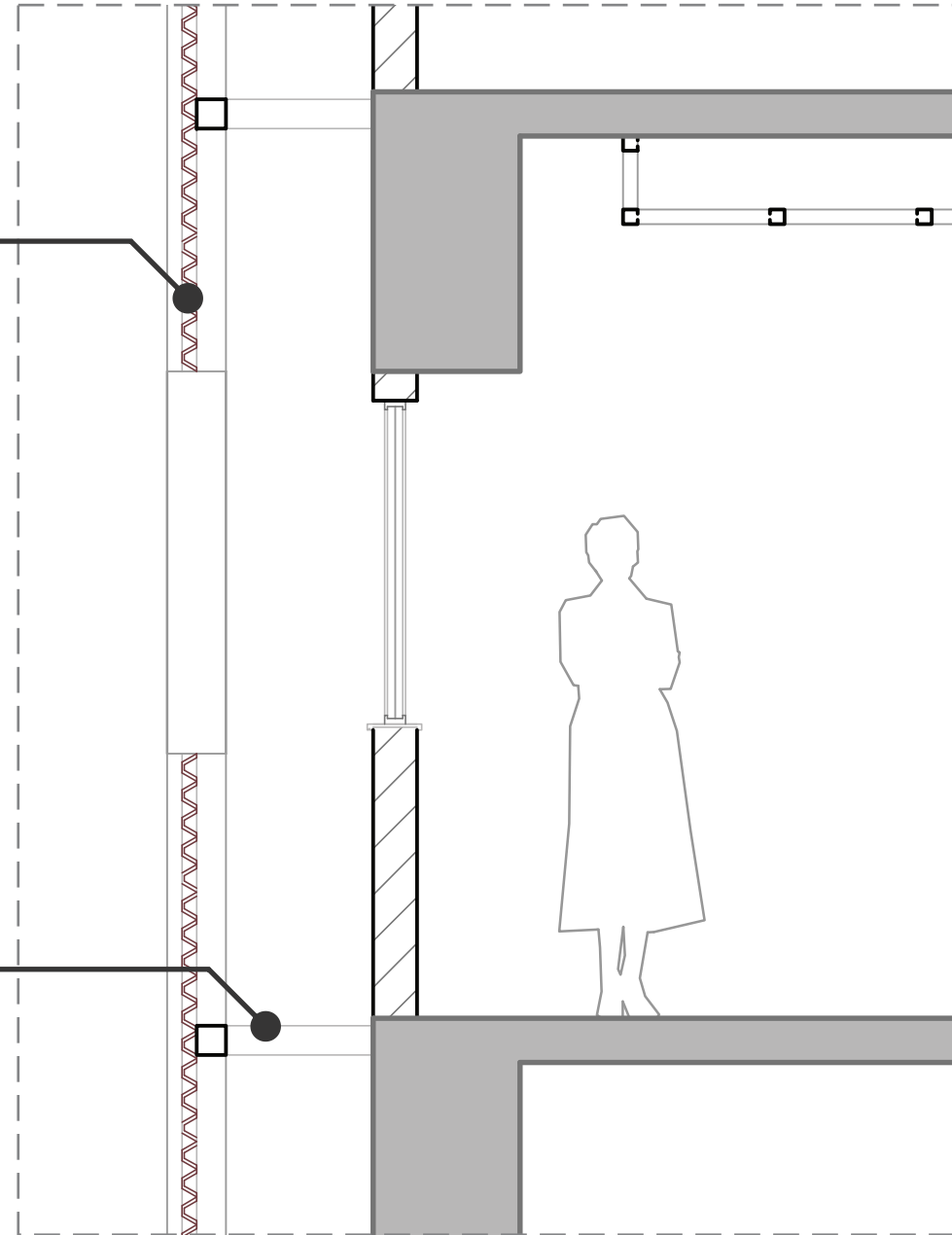
0 1 5 20

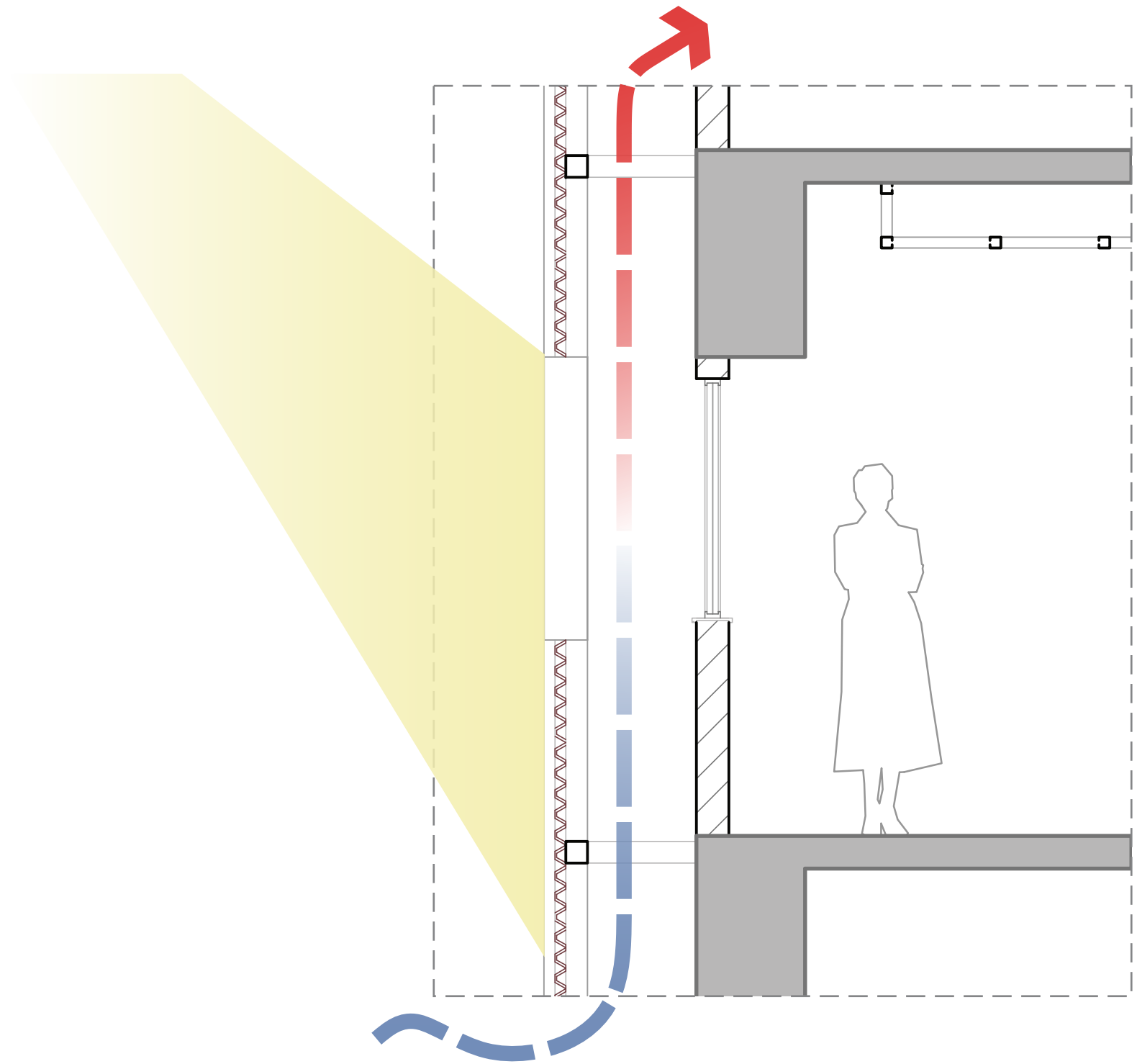


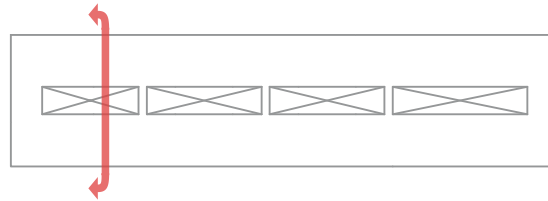
**CORTE BB**

TELA DE POLICARBONATO  
SERIGRAFADO INCOLOR

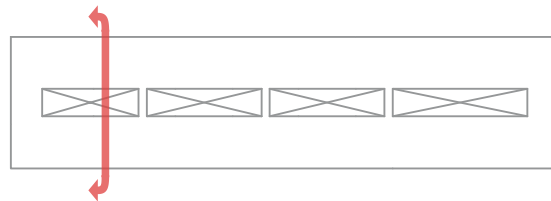
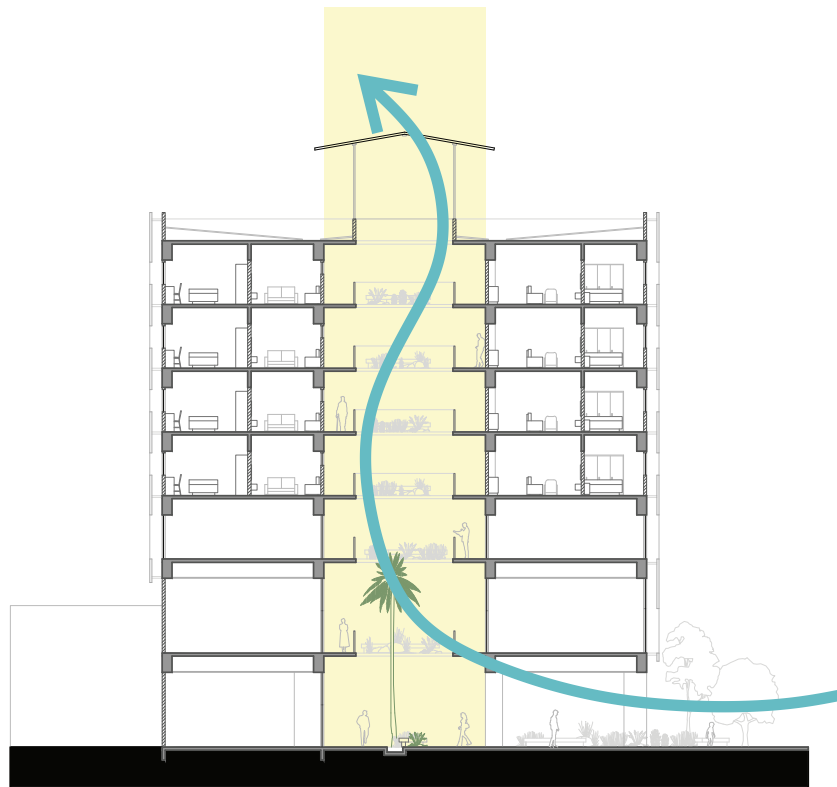
PASSARELA METÁLICA  
ANCORADA NA VIGA





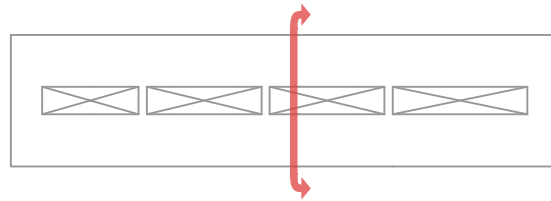


**CORTE CC**

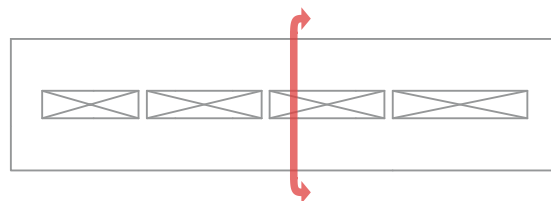
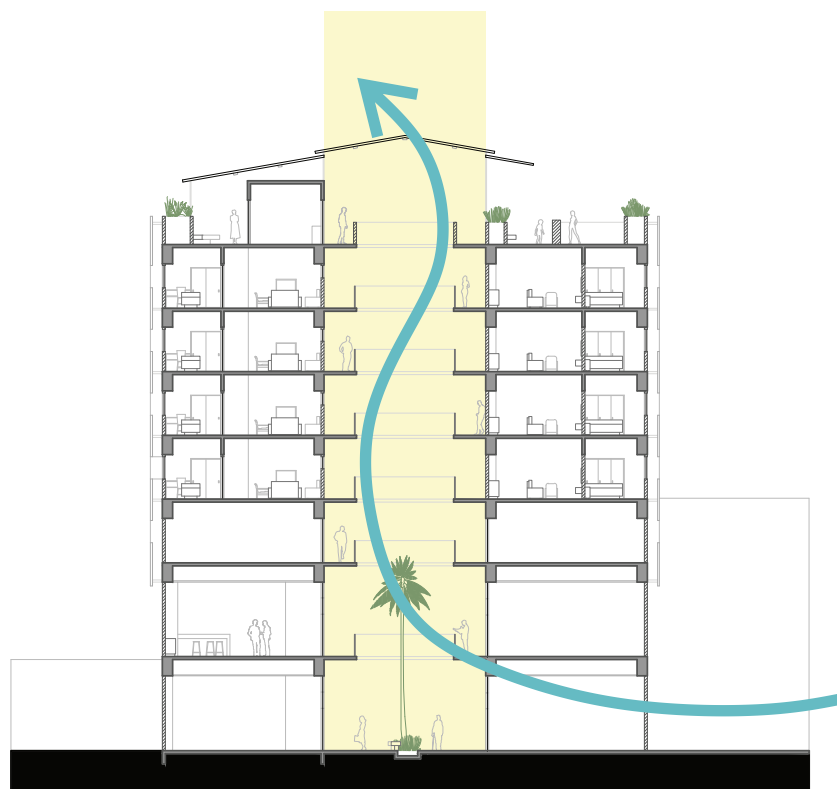


**CORTE CC**

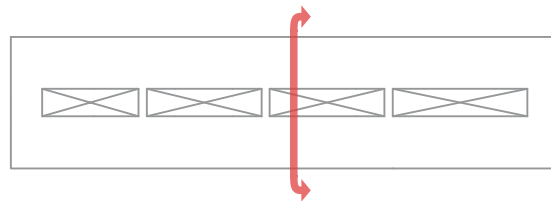
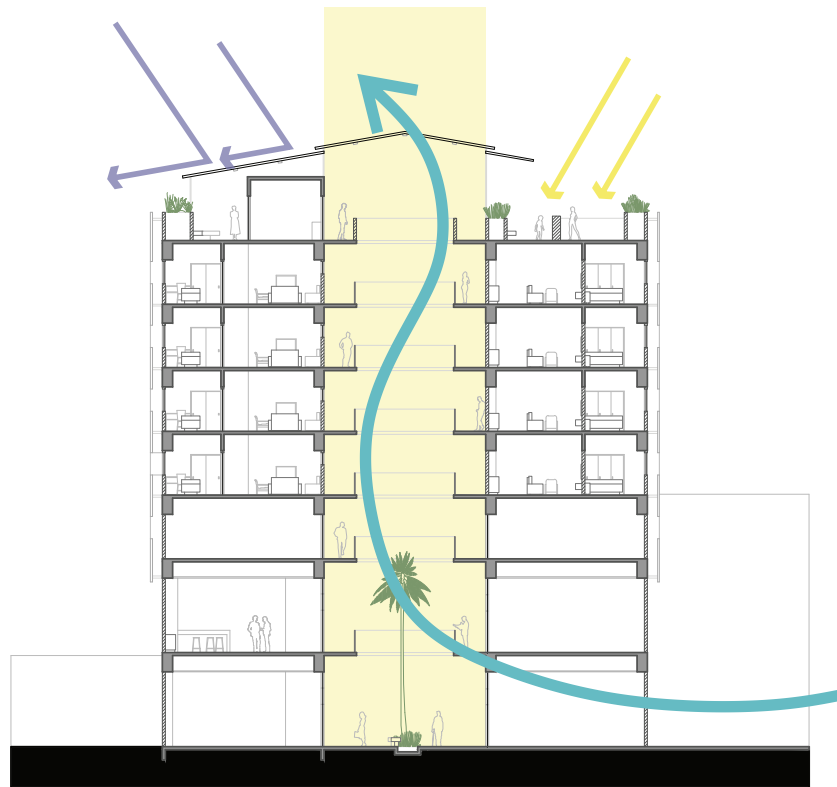




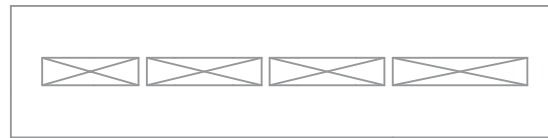
**CORTE DD**



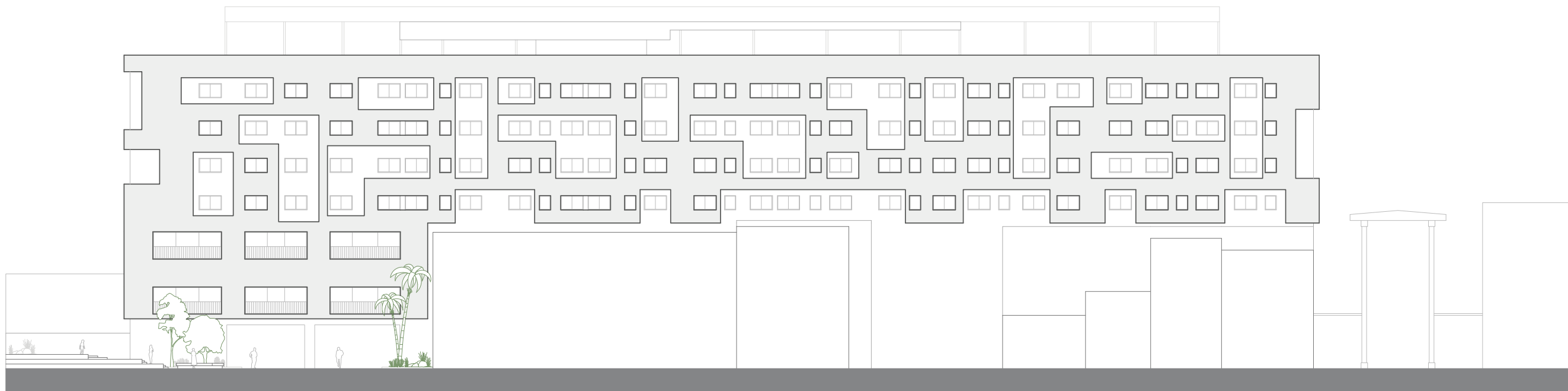
**CORTE DD**



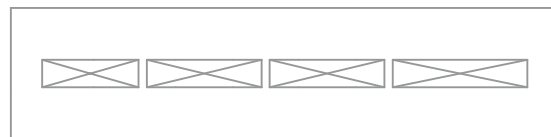
**CORTE DD**



**FACHADA A**

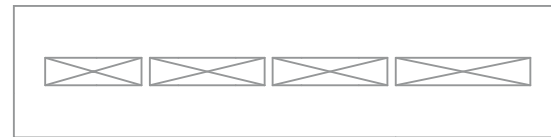


0 1 5 20

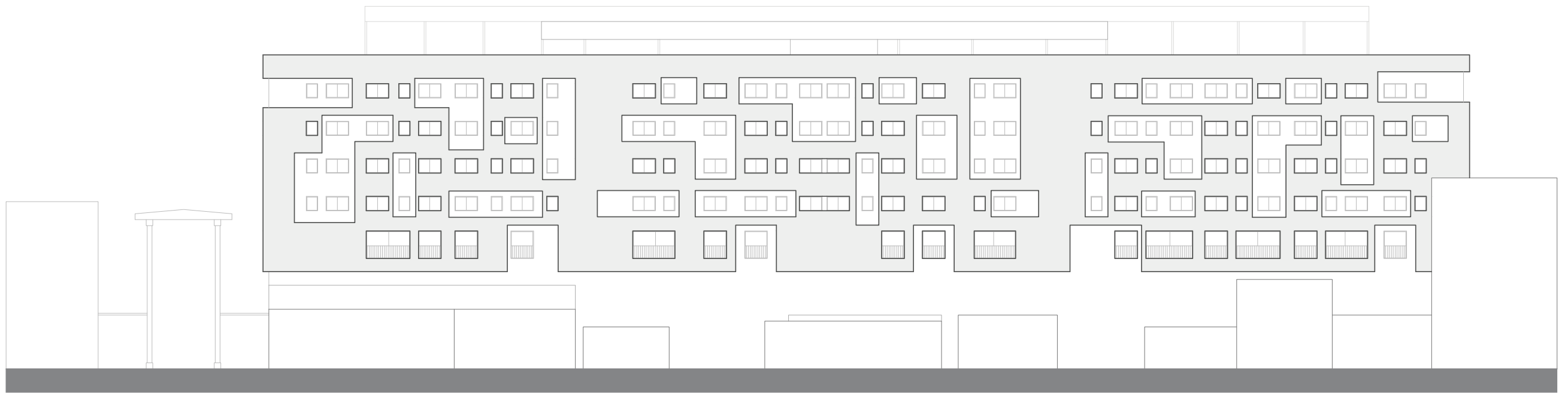


**FACHADA B**

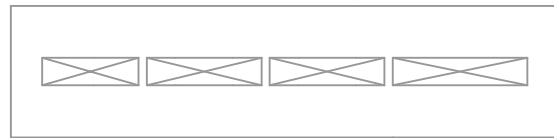




**FACHADA C**



0 1 5 20



**FACHADA D**

# BIBLIOGRAFIA

ACIOLY, C.; DAVIDSON, F. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana.** 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 1998.

ANDRÉS, R. **A dupla exclusão.** PIAUÍ. ed. 165, jun. 2020. Disponível em: <<http://piaui.folha.uol.com.br/materia/a-dupla-exclusao/>>. Acesso em: 30 de jun. 2020.

BEZERRA, M.; GENTIL, C. **Elementos da forma urbana relacionados à mobilidade sustentável.** Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v. 20, n. 26, p. 129-148, fev. 2014.

BORDE, A. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas.** 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

BRASIL. Constituição (1998). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF. 1998. 292 p.

BRASIL. **Estatuto da Cidade.** (Lei 10257/2001). 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais.** Brasília, DF. 2008.

CUNHA, A. da; BOCHET, B. **Metropolização, forma urbana e desenvolvimento sustentável.** In: CUNHA, A. da (Ed.). Desenvolvimento sustentável e planejamento do uso da terra. Lausanne: Presses Polytechniques e Universitaires Romandes, 2003.

DEVECCHI, A. **Políticas de compactação urbana.** arq.urb, n. 12, p. 78-94. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico do Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE, 1991-2000.

**Intervenção.** In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/termo/8882/intervencao>>. Acesso em: 5 de nov. 2020.

JENKS, M.; BURTON, B. (Org.). **The compact city: a sustainable urban form?** 1. ed. London: Chapman and Hall, 1996.

LYNCH, K. **The waste of place.** In: Places 6:2, winter. Harvard: MIT Press, 1990.

MARTINS, E. **Sítios saturados: intervenções em vazios urbanos.** 2015. 199f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MONTGOMERY, J. **Making a city: urbanity, vitality and urban design.** Journal Urban Design, v.3, p. 93-116. 1998.

NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura.** Antologia teórica (1965-1995). 1. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NILÓPOLIS. Prefeitura de. **História.** Disponível em: <<http://nilopolis.rj.gov.br/site/municipio/historia/>>. Acesso em: 7 de dez. 2020.

NILÓPOLIS. Prefeitura Municipal de. **Código de Obras do Município de Nilópolis.** (Lei 3051/1977). 1977.

NILÓPOLIS. Prefeitura Municipal de. **Plano Diretor do Município de Nilópolis.** (Lei 068/2006). 2006.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta.** São Paulo: Gustavo Gili, 2016.

# BIBLIOGRAFIA

RUEDA, S. **Modelos de ordenación del territorio más sostenibles.**

Boletín CF+S, n. 32/33, jan. 2003. Disponível em:

<<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/asrue.html#3>>. Acesso em: 11 de nov. 2020.

SOLÀ-MORALES, I.; COSTA, X. **Intervenciones.**

1. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

SOLÀ-MORALES, I. **Presente y futuros: la arquitectura en las ciudades.**

In: Congreso d'Arquitectes de Catalunya.

Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.

SOLÀ-MORALES, I. **Territorios.** Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOUSA, C. A. **Do cheio para o vazio: metodologia e estratégia na**

**avaliação de espaços urbanos obsoletos.** 2010. 135f.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Estudos Socioeconômicos dos Municípios. **Nilópolis.** Edição 2016.

UN-HABITAT. **State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities.**

Londres: ONU, 2012.

UN-HABITAT. **The State of Latin American and Caribbean Cities:**

**Towards a new urban transition.** Nairobi: ONU, 2012.

**obrigado!**