



Associação
Brasileira de
Cimento Portland



Parceria de Fomento



CAU/SP

Conselho de Arquitetura
e Urbanismo de São Paulo

ESPAÇOS PÚBLICOS

Leitura Urbana e Metodologia de Projeto

[dos pequenos territórios às cidades médias]

ESPAÇOS PÚBLICOS

Leitura Urbana e Metodologia de Projeto

[dos pequenos territórios às cidades médias]

Parceria de Fomento



CAU/SP

Conselho de Arquitetura
e Urbanismo de São Paulo

Associação Brasileira de Cimento Portland

Av. Torres de Oliveira, 76 - Jaguaré

São Paulo - SP - CEP 05347-902

Tel. (11) 3760-5300

Presidente: Renato Giusti

Diretor de Planejamento e Mercado: Valter Frigieri Jr.

Programa Soluções Para Cidades

Gerente: Erika Mota

Autoras : Simone Gatti e Patricia Zandonade

Design Gráfico: Lima Estúdio Gráfico

Foto de capa: Acervo ABCP

ESPAÇOS PÚBLICOS Leitura Urbana e Metodologia de Projeto

[dos pequenos territórios às cidades médias]

*COPYRIGHT Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP)

Todos os direitos de reprodução ou tradução reservados pela

Associação Brasileira de Cimento Portland

ESPAÇOS PÚBLICOS Leitura Urbana e Metodologia de Projeto

[dos pequenos territórios às cidades médias]

Coordenação do Programa Soluções para Cidades, Simone

Gatti, Patricia Zandonade – São Paulo, ABCP, 2017.

120 p.

ISBN 978-85-87024-83-1

1. Espaços públicos
2. Elaboração de projetos
3. Boas práticas
4. Método de trabalho

CDU 72.011.1



Simone Gatti

APRESENTAÇÃO

POR QUE PENSAR NAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES?

Em 2013, através do Programa Soluções para Cidades da ABCP, lançamos a primeira publicação sobre Espaços Públicos, com o propósito de orientar técnicos da administração pública e gestores no desenvolvimento de novos projetos, para a reestruturação dos espaços públicos existentes e também para servir de base para a definição de escopo de editais de licitação e para o acompanhamento das equipes contratadas. A publicação se tornou referência não somente para as prefeituras municipais mas também para estudantes e professores dos cursos de arquitetura e urbanismo e engenharia, dada a pouca oferta de bibliografia especializada no tema.

O primeiro volume foi elaborado, sobretudo, a partir do olhar para o universo cotidiano da vida urbana das grandes cidades, e quando apresentado aos pequenos municípios (no curso que foi originado a partir do livro) sentíamos que haviam situações muito particulares aos pequenos territórios que necessitariam de uma abordagem específica. Foi quando o chamamento público do CAU SP se apresentou como uma possibilidade para preenchermos esta lacuna e desenvolvermos um projeto específico para cidades de menor escala.

Apesar da intensidade dos processos de urbanização, conurbação urbana e metropolização, as pequenas localidades dominam a paisagem urbana brasileira. A maior parte do território brasileiro, segundo dados do IBGE, é composto por pequenas e médias cidades. No estado de São Paulo, por exemplo, mais de 60% dos municípios possuem menos de 20 mil habitantes, e apenas 6% possuem mais de 200 mil habitantes. É uma quantidade expressiva de municípios com dimensões reduzidas que demandam por recursos públicos, melhorias na infraestrutura e nas condições de vida de seus cidadãos. Territórios onde prevalecem o cuidado pelo espaço privado e onde os lugares de uso público são muitas vezes destituídos de planejamento.

As cidades interioranas, das pequenas localidades às cidades médias, trazem consigo características que em muitos casos já deixaram de fazer parte do cotidiano das grandes cidades. São territórios que ainda trazem aspectos da vida rural nas suas funções ou mesmo na configuração do desenho urbano, onde vivem uma parcela significativa de idosos e crianças e onde determinadas atividades, como o caminhar e o pedalar, adquirem uma importância significativa nas ações cotidianas. Lugares onde a calçada ainda é o lugar do sentar e observar, onde as ruas apresentam usos compartilhados com o lazer e a praça é o principal espaço do encontro e da permanência.

Todas estas características, muito distintas da conformação urbana dos grandes centros, requerem um olhar estratégico para se pensar sobre as potencialidades, deficiências e necessidades dos espaços públicos das pequenas e médias cidades articuladas às suas limitações, tais como os desafios para a captação de recursos, administração de projetos e gestão. Outro grande desafio é incorporar nestes processos a leitura das características locais e as necessidades dos usuários como subsídio para as intervenções, a fim de que não sejam cometidas falhas como a importação de modelos descolados da realidade. Pensar a cidade para quem nela vive e para que nela permaneça, de forma democrática e diversa, é a estrutura base de qualquer direcionamento para a intervenção no território.

O PROGRAMA SOLUÇÕES PARA CIDADES

O Soluções para Cidades é um programa de apoio à gestão de municípios, que tem o objetivo de acelerar e qualificar o desenvolvimento urbano nas áreas de Habitação, Saneamento e Mobilidade.

Desenvolvido pela ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland, o Programa promove o uso de soluções a base de cimento, apoiado em uma plataforma que congrega ferramentas de apoio e capacitação a técnicos e gestores públicos, articulação dos atores envolvidos na dinâmica urbana e sistematização e divulgação de práticas que possam inspirar novos modelos de desenvolvimento.

O QUE NOS MOVE?

A possibilidade de influenciar na qualidade de vida das pessoas através da melhoria da infraestrutura urbana nos inspira a apoiar intervenções que contribuam para o desenvolvimento das cidades.

Para conhecer mais sobre os trabalhos desenvolvidos pelo Soluções para Cidades, acesse nosso portal em

www.solucoesparacidades.org.br e entre em contato conosco.

AS AUTORAS



Simone Gatti

Arquiteta e urbanista, professora de planejamento urbano e pós doutoranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. É consultora do Programa Soluções para Cidades da ABCP, autora do primeiro volume do livro Espaços Públicos, Diagnóstico e Metodologia de Projeto e ministra o curso homônimo de capacitação para o corpo técnico das prefeituras municipais brasileiras. Atualmente é representante do IABsp na Comissão Executiva da Operação Urbana Centro da Prefeitura Municipal de São Paulo e pesquisadora do NAPPLAC USP (Núcleo de Apoio à Pesquisa, Produção e Linguagem do Ambiente Construído) onde desenvolve pesquisas sobre políticas habitacionais, centros urbanos, gestão participativa, espaços públicos e mobilidade. Vive e trabalha em São Paulo.

Patricia Zandonade

Arquiteta e Urbanista, Doutora no Programa de Pós-Graduação em Energia - Ambiente e Sociedade da Universidade Federal do ABC, desenvolvendo pesquisa com a temática da mobilidade urbana e desigualdade na utilização energética para deslocamentos cotidianos. Possui mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Atualmente é Professora Adjunta da Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Possui pesquisa sobre Territórios Interioranos e Modos de Morar, com ênfase para pequenas localidades. Tem experiência na área de Projeto e Plano Urbanístico, Projeto da Paisagem e Planos ou Projetos de Espaços para a Mobilidade Cotidiana. Vive e trabalha em Foz do Iguaçu.



PREFÁCIO

Um Conselho profissional a serviço da sociedade

A missão do Conselho de Arquitetura e Urbanismo é orientar, disciplinar e fiscalizar o exercício profissional, conforme parâmetros éticos e atento à adequada formação acadêmica. Resultado de décadas de reivindicação da categoria, o CAU é uma autarquia federal criada pela lei 12.378, de 2010, sendo dotado de personalidade jurídica de direito público. Tem sua sede em Brasília (CAU/BR), com uma representação em cada unidade da federação (CAU/UFs).

Quase metade dos profissionais ativos no País está radicada em São Paulo, o que amplia o desafio do CAU/SP no trabalho permanente pela regulamentação e aperfeiçoamento da atuação de arquitetos e urbanistas.

A valorização profissional frente às discussões sobre mobilidade e acessibilidade urbanas, atribuições profissionais, campanhas pela habitação social e preservação do patrimônio arquitetônico, sustentabilidade e ética são questões primordiais para o Conselho.

Para isso, o CAU conta com os avanços da tecnologia de informação – que suportam suas ações de fiscalização e a relação direta com os profissionais –, estruturado por sedes regionais de atendimento, distribuídas em dez municípios, além da sede na capital paulista.

O patrocínio de eventos e publicações relacionadas à Arquitetura e Urbanismo faz parte das iniciativas do nosso Conselho. Assim, esta publicação vem, na mesma linha que outros trabalhos apoiados pelo CAU/SP, contribuir para a divulgação de nossa profissão e valorizar o papel de arquitetos e urbanistas na sociedade e na cultura brasileiras.

Arquiteto e Urbanista Gilberto S. Domingues de Oliveira Belleza

Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo – CAU/SP

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas contribuíram para a realização deste projeto através da Plataforma Colaborativa, criada em uma página online no Facebook para o recolhimento de depoimentos e saberes sobre os espaços públicos das cidades brasileiras. Agradecemos imensamente a todos que dedicaram seu tempo para avaliar suas cidades e refletir sobre as possibilidades de preservação e transformação, em especial àqueles que contribuíram com registro fotográfico e com conteúdo:

Aluizio Marino

Gestor Cultural. São Paulo/São Mateus

Aurélio Riguetto

Aposentado. Joinville.

Beatriz Fleury e Silva

Arquiteta e Urbanista. Maringá

Camila de Oliveira

Arquiteta e Urbanista. Londrina.

Hannah Machado

Arquiteta e Urbanista, São Paulo/São Miguel Paulista.

Izabela Bombo Gonçalves

Arquiteta e Urbanista, Maringá.

Laura Cristina Vilela Resende

Engenheira de Alimentos, Mineiros.

Livia Radwanski

Fotógrafa. Cavalcante.

Manuel Corman

Designer. Cruzália, Pelotas, Foz do Iguaçu, Cascavel.

SUMÁRIO

Cap. 1 – Desenvolvendo processos participativos para se repensar espaços e territórios

- 16 O que é processo participativo para projetos de espaços públicos?
- 17 Critérios gerais para desenvolver um plano ou projeto participativo:
- 17 Quais as etapas, como desenvolver um processo participativo?
- 18 Preparação prévia
- 20 Etapas do processo
- 22 Algumas opções de dinâmicas para oficinas participativas

Cap. 2 – Lendo o Território da sua Cidade: Modos de vida, lugar e paisagem

- 26 Pequenas Localidades e Cidades Médias
- 32 Chaves Metodológicas para a Leitura dos Territórios
- 33 Identificando personagens: a mulher a criança e o adulto maior como atores centrais da pequena cidade.
- 34 Paisagem Local e Modos de vida

Cap. 3 - Identificando fraquezas, oportunidades e construindo alternativas

- 42 Distribuição desigual dos espaços públicos na cidade
- 44 Carências de infraestrutura, manutenção e cuidado com o espaço público
- 46 Degradação ambiental
- 48 Espaços públicos com consumo privado: parcerias que dão certo ou privatização do uso público?
- 49 Ocupação dos espaços públicos
- 50 As festas Populares
- 51 Muito espaço para o carro, pouco espaço para o pedestre
- 53 Cidades do interior: lugar das bicicletas
- 54 Calçadas como lugar para se estar
- 55 Bloqueio na circulação do pedestre no passeio público
- 58 Sobras de planejamento sem uso
- 60 Margens de água
- 61 Áreas simbólicas

Cap. 4 - Metodologia e desenvolvimento de projetos para espaços públicos

- 66 Matriz de planejamento
- 68 Redesenho de espaços e paisagens
- 70 Medições e Experimentação como metodologia de intervenção
- 73 Infraestrutura da paisagem
- 80 Arquitetura como indutora do uso coletivo

Cap. 5 - Boas práticas

- 86 **Processos Participativos**
- 86 Mapeamento Coletivo: Olhares e práticas da juventude periférica
- 89 Escola Popular de Planejamento da Cidade, Foz do Iguaçu - PR
- 94 **Programas**
- 94 Programa Calçada Segura, São José dos Campos, SP
- 98 Programas de incentivo à mobilidade a pé e ao uso dos espaços públicos pelas crianças
- 103 **Espaços públicos no planejamento das cidades**
- 103 Londrina dos fundos de vale
- 106 Maringá dos espaços livres
- 109 **Planos e Projetos**
- 110 Plano Urbanístico de Bom Despacho, Itaparica - BA, e Plano Urbanístico de Mar Grande, Vera Cruz - BA
- 114 Vida Urbana para Cidade Pequena: Desenho Urbano para Itatiba do Sul - RS
- 120 Referências Bibliográficas



Simone Gatti

INTRODUÇÃO

A pesquisa e escrita deste trabalho nos ampliou o olhar para um Brasil que é gigante, e repleto de pequenos territórios. Um país continental, que ainda guarda características muito peculiares de uma vida urbana que ainda é meio rural, de cidades pequenas que se consolidaram em sua dimensão e de cidades que estão a mercê de crescimentos desordenados e já enfrentando problemas oriundos dos processos de metropolização.



A metodologia utilizada para a pesquisa foi pautada na construção da Plataforma Colaborativa e sua divulgação nas redes sociais para captação de saberes sobre as cidades brasileiras. A partir desta abertura de diálogo, tivemos acesso a relatos e casos não identificados no nosso cotidiano, e olhares distantes da nossa visão como arquitetas e urbanistas. Essa pesquisa nos levou para uma dimensão muito especial referente aos usos dos espaços públicos que é uniforme para qualquer tamanho de cidade,

que é a dimensão humana, do usuário que identifica os problemas e potencialidades de lugares por onde passa no seu trajeto cotidiano. Identificamos assim a importância do registro de processos elaborados com a participação da população, visando resultados satisfatórios que envolva os diferentes atores sociais, com foco na melhoria das condições de vida.

Desta forma, iniciamos a redação com um capítulo que trata da conceituação e da metodologia dos processos participativos, que consideramos a alma de qualquer intervenção urbana. É o momento da identificação dos atores e da pactuação de desejos, interesses e necessidades. O planejamento do processo participativo é tão importante quanto o desenvolvimento do projeto, à medida que o seu desenvolvimento pode legitimar processos, orientar as ações e garantir que a cidade e seus usuários sejam beneficiados com as intervenções que realmente são necessários, incluindo a população que reside e trabalha no local da intervenção, garantindo-lhes melhores condições de vida.



Acervo ABCP

O Capítulo 2 traz as especificidades da vida nos pequenos territórios, identificando elementos como a presença dos elementos naturais, a sua inserção na rede de cidades, a importância das relações de proximidade social e a persistência dos modos de vida tradicionais. São apontados também os desafios e as chaves metodológicas para a leitura do território.

No Capítulo 3, que apresenta uma compilação das principais contribuições recebida na Plataforma Colaborativa, são identificadas as fraquezas, as oportunidades e as alternativas para intervenções nos territórios das pequenas e médias cidades. A distribuição desigual dos espaços públicos na cidade, carências de infraestrutura e manutenção, degradação ambiental, o consumo privado dos espaços públicos são algumas das fraquezas que são confrontadas com potencialidades como as múltiplas festas populares presentes no cotidiano das cidades, a intensidade do fluxo de ciclistas e as áreas simbólicas presentes no tecido urbano.

Já o capítulo 4 foca na metodologia para o desenvolvimento de intervenções urbanas, a partir de uma matriz síntese de planejamento oriunda da leitura urbana e de um cronograma de etapas que permeiam o desenvolvimento dos projetos. As medições e experimentações de intervenções são apresentadas como um importante instrumento do planejamento, bem como a infraestrutura da paisagem e a arquitetura como indutora dos usos e ocupação do espaço público.

Por fim, o capítulo 5 aponta boas práticas de processos participativos, planos e programas, planejamento e projetos de espaços públicos. O objetivo deste capítulo final foi enfatizar não apenas em objetos concluídos mas nos seus processos de desenvolvimento, a fim de orientar estudantes, profissionais, técnicos e gestores públicos na construção de um planejamento mais consistente e eficaz para as cidades brasileiras.

Desejamos uma boa pesquisa e que este trabalho não apenas contribua para o desenvolvimento de bons projetos, mas que estimule um outro olhar para nossas cidades e para a criação e permanência de espaços públicos mais cuidados, mais humanos, mais inclusivos e mais democráticos.

Simone Gatti e Patrícia Zandonade.





CAPÍTULO 1 DESENVOLVENDO PROCESSOS PARTICIPATIVOS PARA SE REPENSAR ESPAÇOS E TERRITÓRIOS

Espaços públicos são lugares construídos por uma comunidade e para seu uso. As cidades são lugares para se conviver, para se viver junto, em coletividade. As pequenas e médias cidades possuem a característica de ter sua rede social baseada na proximidade e nas relações interpessoais. Esta característica fortalece a necessidade de se construir uma forma de viver junto a partir da pactuação e da coalizão.

Desta forma, a construção coletiva e a intervenção em espaços públicos feitas a partir de processos participativos onde a cidade verdadeiramente acontece é uma oportunidade para fortalecer redes sociais e aprendizados de coletividade, catalisar coalizões, desvendar bloqueios para desenvolvimentos diversos e criar estratégias conjuntas. Estes processos dificultam corrupções e promovem a cidadania. Quando as relações e as coalizões são feitas a partir dos moradores e usuários do lugar, a pactuação dos interesses e objetivos do plano ou projeto se desloca dos interesses econômicos de poucos e se aproxima da necessidade de se criar espaços para viver bem.

Algumas cidades da América Latina já adotam o conceito de *buen vivir* como parâmetro e indicador para suas ações voltadas ao desenvolvimento territorial e à vida em coletividade. No lugar de pensar os objetivos dos planos e projetos das comunidades como crescimento econômico, a referência desloca-se para a compreensão daquela comunidade sobre o que é viver bem, e os aspectos econômicos e outros setoriais se transformam em meio, forma de viabilizar o “Viver Bem” em comunidade. Os objetivos resultantes dos processos participativos, quando realmente construídos coletivamente, são sempre mais próximos da ideia do Viver Bem, minimizando distorções por interesses específicos de grupos.

Viver Bem (Buen Vivir)

A ideia de Viver Bem é originária das formas de pensar dos povos tradicionais da América Latina, que ao invés à ideia de desenvolvimento, que em seu uso recorrente está associada ao crescimento econômico, como orientador de suas ações na coletividade, é o bem estar coletivo que está no centro desta visão de mundo. Viver Bem é uma noção ética de vida digna, vinculada ao seu contexto cultural, com valor fundamental de respeito à vida e à natureza. No Viver Bem, a natureza não é um objeto, mas um sujeito, assim como todos os seres vivos fazendo parte da comunidade, e como núcleo de seus princípios estão os direitos das comunidades tradicionais de viver segundo seu modo tradicional, sua identidade e pertencimento, baseada na coexistência de vários mundos.

Cada idioma dos povos originários da região dos Andes contém sua ideia de Viver Bem. *Sumak Kawsay* em quechua significa “a plenitude de vida em comunidade junto com outras pessoas e a natureza”, *Suma Qumaña* em aymara tem significado parecido. Em guaraní, *Teko Porã*, que se tem quando em harmonia com a natureza e com os membros da comunidade, quando tem alimentação suficiente, saúde e paz de espírito, com identidade cultural plenamente exercitada e livre de ameaças. Como vemos, seu significado só pode ser entendido a partir dos contextos sociais e ecológicos de cada cultura, porém todos ligados à noção coletiva de viver, de conviver.

Como exemplo, o Buen Vivir faz parte das constituições de Equador (2008) e da Bolívia (2009), inseridas a partir das reformas das suas constituições. Estas novas constituições elevam os direitos da natureza (Pachamama) e da cultura do buen vivir a nível de direitos constitucionais.

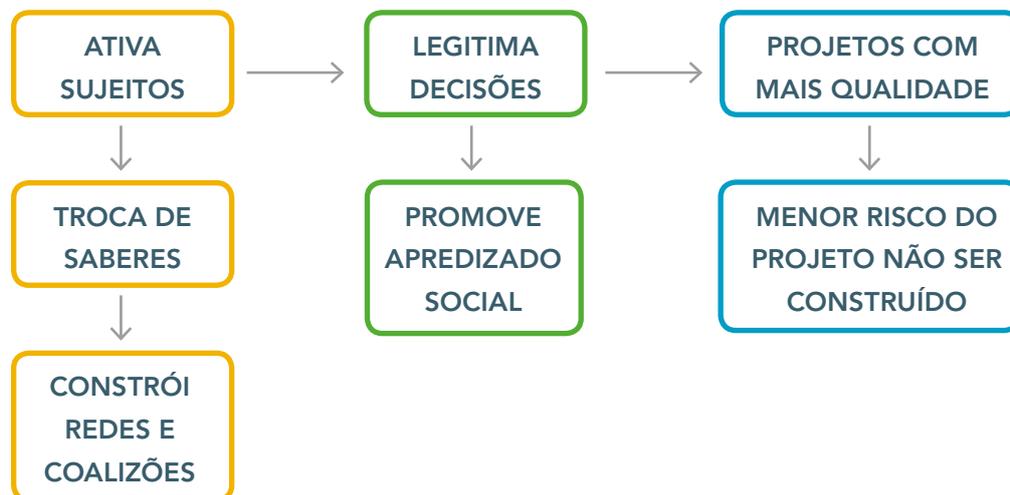
Além de ser uma ferramenta de mobilização e organização social, os processos participativos para planos e projetos urbanos é lei! No Brasil, a lei nº 10.257 de 10 de Julho de 2001, Estatuto da Cidade, determina que toda política urbana tem como uma de suas diretrizes gerais a “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano” (artigo 2º, inciso II).

Assim, os processos de desenvolvimento de projetos e planos precisam ser desenvolvidos a partir de métodos participativos, que garanta a clareza da linguagem e comunicação, incluindo e convivendo com a diversidade de pessoas que a comunidade possui.

Os processos participativos podem ser catalisadores para:

- ativar sujeitos e pessoas;
Desenvolver processos participativos requer antes de tudo pessoas engajadas e dispostas a participar. Fomentar e incentivar que as pessoas sejam participantes é também uma forma de ativar a comunidade a se organizar e exercer sua cidadania.
- legitimar as decisões;
A tomada de decisões a partir de discussão ampliada e participada torna as soluções mais coerentes e legítimas de acordo com os valores daquela comunidade.
- construir planos e projetos com mais qualidade;
Quando os planos ou projetos de espaços da cidade são pensados juntamente com as pessoas que vivem e usam a cidade, aumenta a chance do plano ou projeto ser o mais próximo possível do cenário ideal para as experiências sociais daquela comunidade e ser suporte para o seu Viver Bem.
- diminuir os riscos do plano virar papel na gaveta;
Planos e projetos feitos em escritório, somente por equipe técnica e sem discussão ampla são facilmente engavetados com qualquer mudança do cenário político-social. Se o plano ou projeto for feito com ampla participação, o acompanhamento e a cobrança para que seja implementado garante que ele seja uma ação da comunidade, e não de gestão ou grupos. Assim, a garantia de que ele tenha continuidade é maior.
- promove o aprendizado social
Discussões, oficinas, trabalhos coletivos são ótimas oportunidades de se consolidar processos que deram certo e descartar processos que não deram certo. Existe um constante aprimoramento nas formas de se relacionar e de se organizar para algo. O aprendizado social resultante pode ser consolidado e continuado.
- possibilita troca de saberes
Os encontros com demais membros da comunidade sempre geram trocas de idéias. Cada grupo ou indivíduo possui sua própria história e seu acúmulo de experiências, que são diversas. Trabalhar junto e pactuar decisões traz à tona também a exposição de saberes e suas trocas. O resultado é mais saberes populares e mais conhecimento.

- contribui para construir rede de coalizões sociais
Coalizões são ligações, pactuações temporárias entre grupos ou sujeitos de interesse inicialmente antagônicos e divergentes, geralmente em torno de um objetivo comum. Estas ligações são fatores que podem gerar processos positivos em comunidades ou sociedades. A participação de diversos atores sociais, a necessidade do trabalhar coletivo promove a formação de redes e vínculos de natureza diversa, favorecendo a formação de novas coalizões na comunidade.



► O que é processo participativo para projetos de espaços públicos?

Projetos urbanísticos para espaços públicos são desenvolvidos em sua grande maioria pela municipalidade. Podem também ser desenvolvidos por associações de bairros por exemplo, movimentos sociais, ou outra forma de associação civil. Processos participativos são formas de desenvolver as leituras e levantamentos e posteriormente as propostas de maneira democrática e inclusiva, onde a comunidade tem poder para opinar e decidir coletivamente.



EPPC

Oficina Arrastão Cultural na Comunidade Bubas, em Escola Popular de Planejamento da Cidade.

Este processo de desenvolvimento do projeto ou plano é tão importante quanto seu próprio resultado. Projetos urbanísticos são ferramentas técnicas e políticas ao mesmo tempo, e assim, a transparência e a participação se faz necessária para uma sociedade mais igualitária e coletiva. É importante mostrar de maneira clara quais são os interesses e compreensões de diferentes pessoas ou grupos, para que possam ser debatidos e pactuados.

ATENÇÃO

Reunir um grande número de pessoas em uma sala e ouvir suas sugestões, colhendo críticas e opiniões são apenas formas de consulta à população – ou mesmo parte dela – e não pode ser chamado propriamente de um processo participativo. Planos ou projetos participativos devem ter como base a parceria e a partilha de poder de decisão, construindo coletivamente cronogramas e estratégias de ação combinadas.

► Critérios gerais para desenvolver um plano ou projeto participativo:

1. Comunicação clara e transparência, com informações constantes sobre procedimentos e andamentos, e também sobre os conflitos existentes;
2. Legitimidade e participação de diferentes grupos por interesses, para que a disputa e a pactuação seja justa e igualitária;
3. Distribuição de poder, responsabilidade e parceria nos processos decisórios, salientando a necessidade de dar suporte e voz aos grupos ou indivíduos historicamente invisibilizados e discriminados socialmente, como mulheres, negros e negras e indígenas;
4. Desenvolvimento de instrumentos democráticos de monitoramento e avaliação do processo, que sejam institucionalizados e com continuidade, independente de mudanças de gestão ou direção da municipalidade ou associação.

Quais as etapas, como desenvolver um processo participativo?

Para começar um plano ou projeto participativo para espaço público, primeiramente deve-se ter em pauta o lugar ou bairro que tenha elegido como demanda um espaço público. Em seguida, será necessário fazer uma reflexão sobre a natureza do espaço a ser construído e quais os grupos sociais impactados pela execução do plano ou projeto. A partir desta reflexão, é necessária a construção de uma metodologia para o processo de desenvolvimento do plano ou projeto. Em seguida, será importante a definição da equipe necessária para coordenar e desenvolver o processo, e também qual a infraestrutura para atender à metodologia.

ATENÇÃO

Em muitos casos, as cidades pequenas e médias, sobretudo as pequenas localidades, possuem realidades específicas no que se refere à disponibilidade de pessoal e de infraestrutura. A compreensão sensível sobre o contexto social e cultural em que se desenvolverá o plano ou projeto é imprescindível para elaborar metodologias adequadas a cada lugar ou território.



EPPC

Assembléia com Defensoria Pública de Foz do Iguaçu na Comunidade Bubas. Escola Popular de Planejamento da Cidade

Preparação prévia

1 Construção de metodologia contextualizada para o plano projeto

Existem inúmeros formatos de processos participativos. De maneira geral, estas metodologias têm como elemento principal de construção as formas de participação, que definem tipos de processos.

As principais formas e usadas de maneira mais recorrentes são:

- **participação por representação de segmentos e agentes**
na participação por representação, os atores principais dos processos são representações de agentes ou grupos de interesse existentes no lugar ou território objeto de intervenção. Neste caso, é necessária a compreensão prévia das redes de interesse e poder, para que a sua composição represente a comunidade afetada ou de interesse o mais próximo possível da sua realidade, numa busca por distribuição democrática de papéis e poderes.

- **Participação direta por oficinas abertas**

em outra ponta, existem formas de participação sem intermediários, onde cada pessoa representa ela mesma, numa busca por uma democracia direta no processo. Estas metodologias geralmente se utilizam de oficinas de trabalho conjunto e abertas. Neste caso, a disputa de interesses se dá na arena dos trabalhos coletivos, o que possibilita que qualquer pessoa possa participar das decisões e debates, numa inclusão total.

- **combinando representação + participação direta**

existem ainda as formas combinadas de representação, optando pelos pontos positivos de ambos e minimizando seus pontos negativos. Isto acontece, por exemplo, quando se combina formas abertas de trabalho, como oficinas de participação direta, com outros momentos de debate a partir de representação, como a definição de conselhos ou grupos de trabalho construídos para espelhar a composição da comunidade interessada.



ATENÇÃO

As comunidades assim com a sociedade em geral é historicamente construída a partir de um modelo onde as mulheres são compreendidas como de menor valor, adultocêntrico onde crianças não são consideradas participantes, eurocêntrico (onde negras e negros, indígenas são discriminados) e de desrespeito pelos anciãos e anciãs. Processos participativos são oportunidades de começar uma história mais igualitária e fraterna, a partir de metodologias que garantam voz e partilha de poder para mulheres, negras e negros e povos originários (indígenas), respeito e voz às crianças e sua visão de mundo.

Como já salientamos, é necessário primeiro fazer uma ponderação do contexto da comunidade. De qualquer forma, sugerimos que na equipe possam ter uma composição mínima:

- arquiteta(o) ou urbanista-paisagista
- assistente social ou cientista social
- profissional da comunicação

Faz muita diferença ainda a existência de uma equipe de consultoria técnica sobre assuntos específicos, que será acionada em momentos pontuais de acordo com a necessidade do processo, como por exemplo, profissionais da engenharia ambiental, da assistência jurídica, da antropologia, da economia, da biologia, etc.

No desenvolvimento das oficinas e reuniões será necessária a disponibilidade de materiais diversos, como:

- craft em rolo para anotações, desenhos, colagens, e construção de painéis
- painel de tecido tnt e spray colante com fichas de papel a serem preenchidas de acordo com a dinâmica da reunião
- papel e canetões
- imagens e fotografias para recortes e colagens
- mapas e fotos aéreas

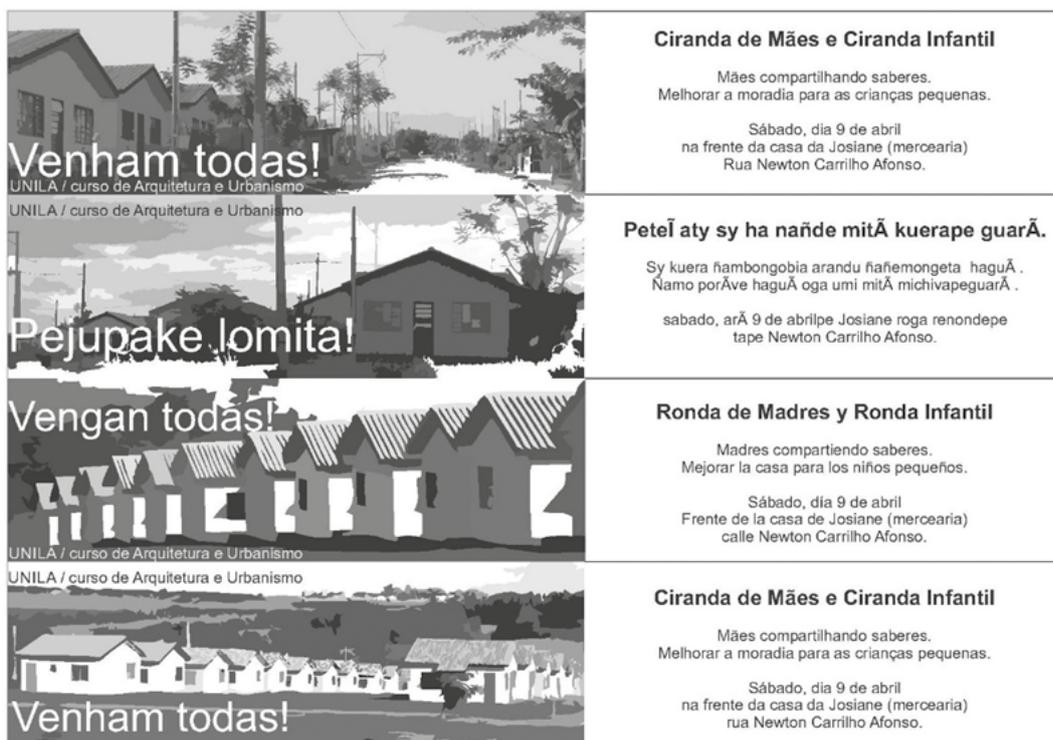
ATENÇÃO

Muitas vezes o uso de recursos altamente tecnológicos acaba por afastar as pessoas que têm menor acesso ou familiaridade com novas tecnologias, onde se compreende que existe um grupo de técnicos que é detentor de um grande poder, a tecnologia, em detrimento dos saberes populares, tradicionais ou apenas menos caros. Assim, antes de optar, verifique sua realidade.

Etapas do processo:

Etapa 1 – Comunicação

É necessária ampla comunicação sobre o que será feito, sobre onde serão as reuniões e formas de participação, e a agenda prevista para os encontros.



Panfleto trilingue distribuído em bairro de Foz do Iguaçu-PR chamando as mulheres e seus filhos para discutir os espaços de moradia para as crianças. Integrante do projeto de extensão Ciranda de Mães, do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Integração Latinoamericana, Unila, Fóz do Iguaçu. Material desenvolvido pela turma 2014 do curso.

Etapa 2 – Nivelamento de informações

Esta etapa é importante como formação de pessoas ativas no processo, como etapa de educação popular e troca de saberes, onde cada integrante contribui para a partilha dos conhecimentos, assim como a equipe técnica também prepara a comunidade com embasamento mínimo sobre as condicionantes do plano ou projeto.

Etapa 3 – Discussões, levantamento de alternativas

Nesta etapa é feita a leitura da área ou território objeto do plano ou projeto, de acordo com o objetivo a ser alcançado, e discute-se as alternativas de intervenção possíveis e desejáveis. Neste momento pode-se ainda serem levantadas várias possibilidades e desejos.

Etapa 4 – Tomada de decisões

A partir das possibilidades levantadas e caminhos possíveis parte-se então para a decisão de qual será a melhor alternativa, pactuando entre interesses divergentes, votando, criando soluções intermediárias.

Etapa 5 – Planejamento das ações

A partir da tomada de decisão, define-se os passos a serem tomados para implementar o plano ou projeto adotado.

Etapa 6 – Construção de instrumento de controle e avaliação

A implantação e as ações previstas precisam ser acompanhadas pela comunidade, onde esta possa interferir para colaborar em diferentes momentos e apontar correções para possíveis desvios. A partir da implantação do plano ou projeto é importante que ele possa ser avaliado constantemente para viabilizar revisões, que são recorrentes.

Etapa 7 – Revisão do plano ou projeto

A partir da avaliação do plano ou projeto, pode-se iniciar novamente um processo de revisão das etapas, constituindo-se um processo permanente de discussão e mobilização da comunidade.



Algumas opções de dinâmicas para oficinas participativas

- **mapas mentais**

mapas mentais são formas de cartografia onde as pessoas desenharam em um papel os pontos significantes do território a partir de sua vivência, assim como seus fluxos e barreiras. São formas livres de cartografias do território a partir de seu morador ou usuário.

- **mapas sensoriais**

são formas de desenvolvimento de mapas onde o que importa é a sensação e o simbólico, a partir dos valores de seus moradores. Podem ser salientadas sensações de conforto, segurança, tranquilidade, agitação, etc, a partir de ilustrações por colagens, desenhos ou anotações.

- **mapas coletivos**

são mapas construídos por várias mãos, onde as experiências e percepções do coletivo de moradores ou grupos de interesse são compartilhadas em uma mesma representação. São igualmente mapeamentos livres, construídos com colagens, fotos, desenhos, anotações.



Mapeamento Coletivo na oficina participativa do Fórum Aberto Luz, criado para a construção de um projeto colaborativo no bairro de Campos Elíseos em São Paulo, em 2017, com o objetivo de garantir a permanência da população residente no local frente aos projetos apresentados pelo poder público.

- **trabalhos sobre fotos aéreas**

Na possibilidade de se usar foto aérea, ela pode ser um interessante recurso na construção de diversos mapas, combinando a técnica da aerocartografia com as construções cartográficas por mapas mentais, coletivos, etc.

- **painéis de problemas e soluções**

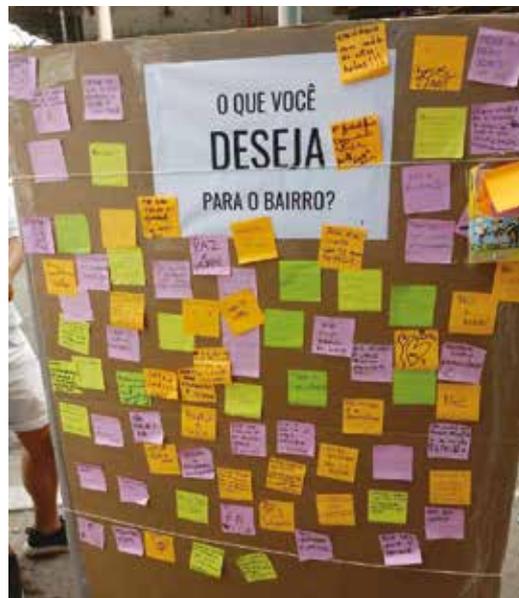
É muito usual e eficiente o trabalho com painéis onde os participantes vão construindo e visualizando os problemas apontados e também as possíveis soluções.



Oficina do Workshop Ruas do Futuro: construção do painel de problemas e soluções. ABCP, São Paulo.

- **painéis de desejos**

o painel de desejo trabalha com a possibilidade ilimitada dos desejos de seus participantes a partir de determinada temática apontada. É um importante instrumento para explicitar caminhos coerentes com os valores daquela comunidade.



Simone Gatti

Tótem de Desejos instalado em oficina participativa do Fórum Aberto Luz no bairro de Campos Elíseos em São Paulo.



Fragmento do Painel de Desejos feito pelas crianças do Jardim Almada, Foz do Iguaçu.

Patricia Zandonadi

- **projetando com volumes e maquetes simplificadas**

Para evitar a linguagem técnica de desenhos de arquitetura e construção, o uso de maquetes volumétricas, cubos e módulos construtivos, se tornam instrumentos eficazes e lúdicos para trabalhar com projeto de espaços públicos.

- **projetando em escala real**

dependendo da dimensão do projeto pretendido, pode-se ainda recorrer ao projeto em escala real, sem representação em papel ou maquete. Para isto, desenha-se no chão ou pode-se fazer marcação com fios e estacas cravadas. É um instrumento também divertido e que só pode ser executado de maneira coletiva, o que favorece o processo.



CAPÍTULO 2 LENDO O TERRITÓRIO DA SUA CIDADE

Para pensar planos e projetos para uma localidade é necessário começar conhecendo sua realidade, lendo seu território. Como ler seu território? Um primeiro passo é a compreensão dos modos de vida das populações. Como vivem as pessoas, as famílias e a coletividade. Fazer uma leitura sobre os aspectos da paisagem, que reflete estes modos de vida e sua cultura. E qual a especificidade dos modos de vida das pequenas localidades e das cidades médias? Qual é sua paisagem?

Pequenas Localidades e Cidades Médias

No Brasil compreendemos em nossos dados oficiais que toda sede de distrito seja urbana, na reprodução de uma regra de 1938. Nesta proposta, podemos examinar as localidades a partir da sua ruralidade em localidades de até 50 mil habitantes e menos de 80 hab/km. É importante diferenciar também a compreensão de rural do que é agrário, são compreensões distintas. Rural é a qualidade daquilo que integra uma economia rural. As localidades de médio porte são aquelas entre 50 a 100 mil habitantes. Os centros urbanos passam a ser aqueles de 100 mil habitantes. Nesta proposta, o Brasil essencialmente rural (menos de 50 mil habitantes) compreende 80% dos municípios, e que compreende aproximadamente 30% da população brasileira. Assim, a dicotomia rural x urbano não é mais um dado, é uma relação marcando as características do território. Quase metade da população mundial ainda vive em espaços que podem ser considerados rurais. Isto pode ser tomado como uma oportunidade de qualificação das vidas das comunidades, se pensamos que projetos e planos são construídos a partir das comunidades, sem imposição 'técnica' de modelos de vida.



Manuel Corman, 2016

Calçadas da principal avenida de Cruzália-SP, com 2.200 habitantes em 2015 (IBGE).

Nas pequenas cidades, é recorrente que as calçadas sejam espaços de estar, servindo como uma transição entre o que é espaço público e o que é privado. É o território da apropriação.



Maicon Rodrigo Rugeri, 2016

Praça na área central de Uyuni, Bolívia, com 29 mil habitantes em 2015 (ONU).

Estas regiões interioranas e com localidades pequenas e médias possuem alguns pontos característicos:

1. o peso e a presença de elementos naturais;

Nas pequenas localidades e cidades médias, ainda conseguimos notar a interferência dos elementos naturais no cotidiano.



Maicon Rodrigo Rugeri, 2016

A Praia do Cassino é um dos principais lugares de acesso público local, com suas características naturais próximas à original, com dunas e vegetação.

Praia do Cassino, na autarquia de Cassino com 20 mil habitantes em 2015 (IBGE), município de Rio Grande -RS.

A presença de animais, a visualidade de áreas não habitadas, a presença de rios e corpos d'água ainda naturalizados, e a presença de modos de vida e socialização baseados na proximidade.



Manuel Corman, 2017

Ruas e calçadas da cidade de Cruzália-SP.

A calçada também é lugar de estar e a rua também é lugar de se caminhar. Ao fundo, um campo de plantações e estrada de terra.

2. a sua inserção numa rede de cidades, marcada pelas subordinações a centros regionais para o caso das pequenas localidades;

Quando se mora em uma pequena localidade, geralmente se mora na região. O que queremos dizer é que as necessidades de serviços e produtos daquela população se dá numa região ampliada, numa rede de cidades na qual se conecta e se complementa. Em muitas situações, morar em uma pequena localidade e trabalhar em outra já é uma realidade. Assim, pensar as pequenas localidades significa pensar seu território ampliado, em sua rede de cidades.



Manuel Corman, 2014

Rua central da cidade de Pelotas-RS, com 306 mil habitantes (IBGE).

As ruas com maior quantidade de comércio da cidade são totalmente pedestrianizadas. São espaços onde as manifestações populares acontecem com mais frequência: artistas de rua, comércio ambulante, lugares de permanência e mesas de bares, manifestações políticas, religiosas, etc. Sua pavimentação é mista, com sobreposições e justaposições históricas. Esta característica não prejudica a qualidade do espaço, ao contrário, mostra sua composição temporal.

3. exportação de bens primários para cidades maiores: alimentos, energia ou força de trabalho humano (migração permanente ou pendular);

Pela sua inserção em redes de cidades, as pequenas localidades passam a ter a função predominante de fornecedora de alimentos e energia, e muitas vezes também de força de trabalho. Esta característica funcional geralmente está associada a uma subordinação das pequenas localidades aos centros maiores. No entanto, podemos tensionar também que, onde um tem alimentos e energia e o outro possui consumidores, quem depende de quem? Estas reflexões se associam ao questionamento dos modos de vida associados a progresso e modelo a ser seguido.



Patrícia Zandonade, 2017

Ruas e calçadas com exposição e venda direta de produtos do campo em Assis-SP, com 102 mil habitantes (IBGE, 2015)

4. importância das relações de proximidade social.

As relações entre indivíduos e grupos são marcadas pela pessoalidade e proximidade. A política e a socialização se dão a partir da sua inserção nos grupos, com grande importância ainda de grupos familiares e de origem étnica. Estas relações não são necessariamente fraternas e solidárias, podendo ser mesmo muito perversa. No entanto, a tendência é que a conversa entre pessoas e indivíduos humanize as relações e possibilite coalizões.



Manuel Corman, 2014

Ruas e calçadas em frente ao histórico Mercado Central da cidade de Pelotas-RS, com 306 mil habitantes (IBGE).

5. a persistência de tempos e modos de vida tradicionais

Uma ideia que no último século passou a predominar nas discussões sobre o bem viver é a noção de progresso. Progresso passou a ser o objetivo das decisões públicas, tomando o lugar do objetivo de bem viver, numa associação direta entre o que se entende como progresso e melhoria de vida. O que se entende comumente como progresso é a alteração dos modos de vida tradicionais por aqueles mais amparados num desenvolvimento tecnológico baseado na industrialização. Assim, progresso passa a ser associado a urbanização. Passa a se associar também a novas formas de consumo, comprando alimentos industrializados e prontos. E passa sobretudo a ser associado ao deslocamento por automóveis. A socialização em espaços públicos perde espaço para a tela de televisão e computadores diversos.



Manuel Corman, 2017

| Calçadas da principal avenida de Cruzália-SP, com 2.200 habitantes em 2015 (IBGE).

Assim, pequenas localidades e áreas interioranas que não se associam à predominância deste modo de vida passaram a ser vistas como atrasadas. E junto disso tudo aquilo que se associa a este modo de vida, como inúmeras manifestações culturais próprias das comunidades e de um território específico. Estas manifestações são aquilo que dão noção de pertencimento e significado às socializações. Assim como o cotidiano do campo.

Esta realidade afeta de maneira mais intensa os grupos jovens da comunidade, que estão procurando sua identidade e seu pertencimento. A construção de sua individualidade passa pela compreensão ou negação dos modos de vida de suas origens. A noção de progresso como o modelo a ser seguido vivida é um desserviço para o bem viver das comunidades em pequenas localidades.



Calçadas da principal avenida de Cruzália-SP, com 2.200 habitantes em 2015 (IBGE).

É recorrente também que nestas transições as famílias queiram demonstrar o seu capricho doméstico, seu asseio e apego à jardinagem e às flores.

Desafios

A partir das últimas décadas, ainda de maneira tímida, a associação de viver bem com a vida urbana em grandes centros passa a ser questionada e muitas vezes deixada de lado. Os problemas e a falta de qualidade de vida de grande parte da população metropolitana tem levado a uma revalorização dos modos de vida interioranos, mais calmos e mais associados a ambientes rurais. Esta também é uma oportunidade de repensar as pequenas localidades como uma opção importante para o bem viver das comunidades, fortalecendo suas identidades e sua conexão com o território.

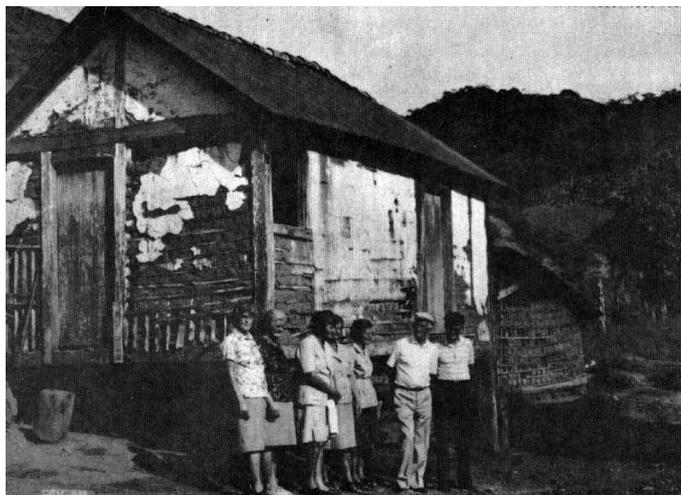
Entre os principais desafios, alguns deles são importantes:

- a) como aumentar a renda, captar rendas além da produção de alimentos e energia?
- b) como fixar suas riquezas em seu território?
- c) como preservar os ecossistemas (quando restam), manter a identidade cultural e mesmo assim melhorar a vida das pessoas, o bem viver?
- d) como conectar estas localidades a uma rede de cidades dinâmicas e que as inclua em fluxos e economias globais se assim o território decidir?
- e) como diminuir a desigualdade territorial nas escalas regionais, entre cidades médias e pequenas localidades, áreas rurais e urbanas, paisagens rurais e urbanas?

Fortalecendo a cultura e a história da localidade e da sua paisagem

Diante destas características e chaves metodológicas, o fortalecimento da cultura e a valorização da história local são imprescindíveis. É importante que o processo de planejamento seja também a retomada dos elementos constitutivos da paisagem local e suas características naturais.

Foto da Família Zandonadi em Venda Nova do Imigrante – ES. Primeiras moradias em madeira e taipa de mão, suspensas do solo para evitar umidade e animais. A história das famílias se confunde com a história das pequenas localidades.



autor desconhecido

O processo de planejamento e projeto pode incorporar as manifestações culturais como integrantes das oficinas e discussões. As expressões cartográficas e materiais diversos também são formas de se apropriar e valorizar as linguagens culturais diversas.



Manuel Corman, 2016

Tradicional Festa de Reis no bairro da Onça Pintada, Cruzália-SP. A Folia de Reis é uma manifestação cultural tradicional da comunidade, que se prepara durante o ano para as festas em janeiro, com visitas de grupos folclóricos de outras localidades.

Personagens anciãs e história oral são ferramentas de fortalecimento e reflexão a partir das identidades e territorialidades.

Manuel Corman, 2016



Casa de Madeira, tradicional e histórica no município de Cruzália-SP. Nas pequenas cidades, a história de sua ocupação e sua arquitetura é sistematicamente desvalorizada. Perde-se a oportunidade de transformar estes espaços em áreas de memória e fomento cultural para a comunidade, que pode ter em seus exemplares históricos o resgate de seus valores simbólicos e identitários.

Identificando personagens: a mulher a criança e o adulto maior como atores centrais da pequena cidade.

Dentro de uma dinâmica contemporânea nas redes de cidades, os deslocamentos humanos geralmente são majoritários entre jovens e adultos homens. O dinamismo dos grandes centros atraem estes grupos, ao mesmo tempo que exclui adultos maiores e anciãos. Assim, as pequenas localidades começam a se caracterizar pela forte presença feminina em seus espaços sociais e públicos, bem como a importância dos anciãos nestes mesmos espaços.



Manuel Corman, 2016

Mulheres e crianças no município de Cruzália-SP. Ruas para se caminhar.

Ainda nestes territórios, a criança pode se apropriar de espaços com menor predominância de carros e com maior vigilância coletiva das suas brincadeiras. Assim, planos e projetos em pequenas localidades pode ser a oportunidade de repensar espaços menos adultocêntricos e mais inclusivos para pessoas com mobilidades reduzidas. Podem ainda fortalecer os lugares de trocas intergeracionais, sem a especialização de espaços próprios para criança, espaços próprios para anciãos, mas espaços para todos. Espaços inclusivos para pessoas anciãs e crianças é espaço amigável para todos.



Manuel Corman, 2017

Árvore e bancos em canteiro em praça no município de Cruzália-SP. Elementos naturais são tão importantes quanto construídos. Em alguns climas, árvores são essenciais.

Paisagem Local e Modos de vida

Algumas dicas, que estão sempre no sentido de se aproximar de atuações processuais, pensando em mudanças de longo prazo também, e não apenas no projeto ou plano imediato. Dentro destas primeiras reflexões, quais as possibilidades para a atuação em planejamento e projeto de espaços públicos para estes territórios?

Um importante caminho é pensar e ler o território a partir da paisagem local. As principais características desta porta de entrada para pensar os processos é:

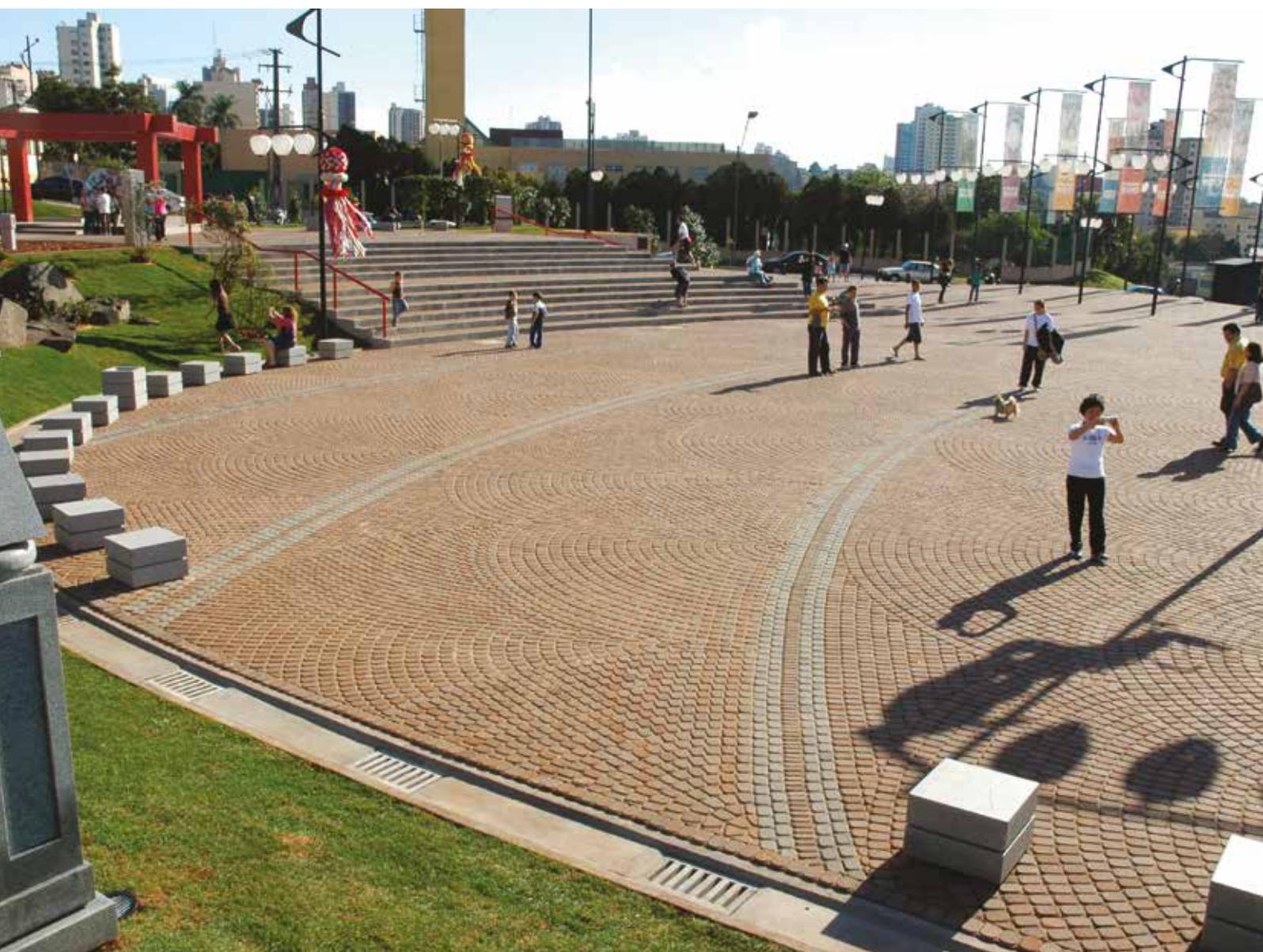
- ▶ a ênfase nos aspectos visíveis do ambiente como objeto de intervenção
- ▶ a compreensão da complexidade de interrelações entre ambiente e cultura;
- ▶ a possibilidade da cartografia, da transformação do espaço em lugar, de se desenhar, anotar, expressar;
- ▶ a diversidade das escalas da paisagem, que pode ser desde pensar a rua ou a praça, como pensar a bacia hidrográfica;
- ▶ a possibilidade de criar unidades, compartimentos, a partir de classificação por tema de interesse ou elemento de composição (vegetação, cultura, clima), como por exemplo plano de praças, plano de mobilidade municipal, plano de espaços de cultura, etc.
- ▶ o caráter dinâmico da paisagem torna o processo de planejamento ou projeto como um fórum permanente.

Mas como fazer? A leitura dos modos de vida passa pela compreensão das formas de socialização e sua história, como se mora, como se desloca, quais as manifestações culturais da comunidades, quais características do clima e dos elementos naturais, e também como os espaços de acesso público são usados atualmente. Pode-se por exemplo desenvolver um processo onde algumas perguntas podem ser coletivamente debatidas e respondidas. Apenas como um guia sugestivo, podemos propor as seguintes questões a partir das temáticas:

socialização

- Como as pessoas se encontram e o que fazem em seu tempo livre?
- Onde se encontram e como decidem as coisas coletivas?
- Quais as atividades culturais e festas importantes para a comunidade?
- Quais os jogos ou esportes importantes para a comunidade?
- Como a comunidade manifesta suas espiritualidades?

ABCP



| Praça da imigração japonesa em Londrina, PR. Ruas para caminhar, escadas para sentar e praças para encontrar.

modos de morar

- De que material e formato são as casas das pessoas?
- Qual a relação da entrada da casa e dos quintais com os espaços públicos?
- Quais plantas e árvores são importantes para a comunidade? Como se relacionam com a arborização?
- Onde brincam as crianças?
- Onde os adultos maiores e anciãos se encontram?



Patricia Zandonade, 2013

Margens do Rio Mojiguaçu, no distrito Cachoeira de Emas, no Município de Pirassununga-SP. Nas margens do rio se encontram a história e a natureza, com a ponte antiga e a usina hidroelétrica já desativada, hoje abrigando um ecomuseu.



Manuel Corman, 2013

Margens do Rio Mojiguaçu, no distrito Cachoeira de Emas, no Município de Pirassununga-SP. As margens do rio são as principais referências de espaço público.

modos de se deslocar

- Como se deslocam pela cidade e para outras cidades?
- Como se deslocam entre o campo e a cidade?
- Qual a importância da caminhada para a comunidade?
- Qual a importância da bicicleta para a comunidade?
- Qual o papel da rua para a comunidade?



Manuel Corman, 2015

Praça central no Município de Pedrinhas Paulista-SP.



Manuel Corman, 2015

Praça central no Município de Pedrinhas Paulista-SP.

características do ambiente

- Chove muito na localidade?
- Que tipo de clima predomina na localidade?
- A topografia é muito inclinada ou é plana?
- Que tipo de vegetação é característica da localidade?
- Que tipo de animais convivem com a comunidade?
- Qual a relação da comunidade com o rio ou córrego mais próximo?



Manuel Corman, 2011

Margens do Lago Titicaca, na localidade de Copacabana, Bolívia, com 6 mil habitantes.



Manuel Corman, 2011

Margens do Lago Titicaca, na localidade de Copacabana, Bolívia, com 6 mil habitantes.

Características dos espaços públicos existentes

- Como são usados os espaços públicos existentes?
- Os bancos, brinquedos, mobiliário, iluminação e pavimentos são suficientes?
- Como são os espaços onde brincam as crianças?

Depois de construída a leitura da localidade

A partir da construção coletiva das leituras, podemos passar então para a construção dos caminhos a serem seguidos:

Potencialidades

Quais as características lidas no território e que se associam ao que a comunidade define como bem viver? Quais características precisam ser mantidas e fortalecidas? Quais as potencialidades e oportunidades para melhorar a vida da comunidade?

Problemas

Quais as características lidas no território e que se associam ao que a comunidade define como prejudiciais à sua qualidade de vida? Quais destas características precisam ser transformadas ou eliminadas?

Lendo coletivamente o território das pequenas localidades e médias cidades – potência e oportunidades

Estes passos são algumas sugestões de como se encaminhar um processo de leitura dos territórios para projeto ou plano no contexto das pequenas. Não existem soluções mágicas, e quando pensamos participação, pensamos também mudanças constantes de planos e partilhas coletivas de decisões. Assim, a melhor leitura de um território é aquela que consegue socializar as questões técnicas e construir coletivamente as leituras do território.

Então, qual o papel do planejamento e o projeto dos espaços públicos diante deste quadro?

Uma das questões principais é compreender os territórios de pequenas localidades como áreas de cultura e ambiente, e não somente fornecedoras de matérias-primas e energia, não de local de investimentos públicos e privados que vêm de cima pra baixo. Compreender estes territórios como tomadores de decisões a partir da possibilidade do acesso à formação e informação.



COLONIAL PALACE HOTEL

REBIBO
SIGNAR



CAPÍTULO 3 IDENTIFICANDO FRAQUEZAS E OPORTUNIDADES, CONSTRUINDO ALTERNATIVAS E PACTUANDO PRIORIDADES

O planejamento urbano tem negligenciado a dimensão humana das cidades desde que fez do carro o principal protagonista na disputa pelo espaço público. As calçadas se estreitaram e o leito carroçável foi ampliado. Pedestres passaram a conviver com a poluição sonora e atmosférica emitidas pelos veículos motorizados e os espaços de estar e permanência, sejam praças e parques ou mesmo a rua (que também um dia já foi destinada a este fim) ficaram submetidos à falta de segurança e conforto, com sua dimensão cultural e social ameaçada. Neste processo, os investimentos para a melhoria dos espaços públicos também foram colocados para segundo plano. Gasta-se milhões em pontes, rodovias e túneis e muito pouco em calçadas e praças.

Outro fator importante que se agravou nas últimas décadas é a substituição de espaços públicos por espaços privados. Novos modelos habitacionais do mercado imobiliário passaram a incorporar espaços de lazer em condomínios horizontais e verticais, reduzindo a atratividade dos espaços de uso público e também o cuidado com essas áreas. Ao mesmo tempo se deu o controle de uso de determinados espaços urbanos, destinados aos consumidores de um determinado tipo de produto e, conseqüentemente, a uma determinada classe social.

Nos últimos anos, contudo, sobretudo depois das jornadas de junho de 2013 (onda de protestos iniciados em SP contra o aumento da tarifa de ônibus), quando surgiram no país várias iniciativas em prol das cidades, o uso dos espaços públicos foram retomados de maneira mais intensa e democrática. Praças, ruas e parques têm sido ocupados para debates, manifestações, reuniões de comunidades pertencentes a determinados grupos sociais e também como substituto aos espaços privados, como para a realização de festas infantis e diferentes tipos de comemorações. São apropriações que acontecem nos grandes centros urbanos mas também nas cidades pequenas e médias, e se defrontam, quase sempre, com os inúmeros problemas de manutenção e infraestrutura existente.

Temos, portanto, uma série de problemas e conflitos nos espaços públicos das cidades brasileiras atrelados a justificativas de falta de recursos e incapacidade de gestão por parte do poder público e, por outro lado, infinitas possibilidades de uso, apropriação e iniciativas públicas e privadas de recuperação do espaço urbano.

A fim de construir um repertório para o enfrentamento dos problemas identificados e fomentar o olhar sobre a priorização da escala humana nos sistemas de planejamento municipais, apontaremos a seguir algumas das principais questões que permeiam a qualificação dos espaços públicos das cidades pequenas e médias.

Este capítulo foi elaborado a partir dos depoimentos e relatos enviados por moradores de várias cidades do Brasil na etapa de Construção Colaborativa que antecedeu o desenvolvimento deste trabalho.

► **Distribuição desigual dos espaços públicos na cidade**

A maior parte das cidades brasileiras não foram planejadas, foram se formando a partir dos caminhos abertos pelos bandeirantes, povoados que iam surgindo à medida que novas terras iam sendo conquistadas. Ou então foram abertas por loteadores, sem maior planejamento.

As pequenas cidades brasileiras trazem a herança ibérica da praça formada em torno da igreja matriz, mas não reproduziram novos espaços públicos a medida que a cidade foi crescendo. Áreas mais periféricas, ocupadas por moradores de menor renda e distantes do centro histórico apresentam-se áridas e sem opções de lazer e as ruas são ainda mais degradadas do que as dos espaços centrais.

Um mapeamento urbano com a localização de parques, praças e áreas livres de uso público podem auxiliar na identificação de regiões da cidade que necessitam de maiores investimentos em espaços públicos, e assim fomentar uma redistribuição mais democrática para todas as regiões da cidade, equipando-as igualmente de áreas de lazer e reduzindo os deslocamentos da população que não encontra oferta de espaços públicos na vizinhança.

Nem sempre o problema está na existência ou não de espaços públicos em regiões distintas das cidades, mas na manutenção e investimentos que estes espaços recebem, que faz com que eles sejam ou não apropriados pela população como espaço de lazer e permanência.

Google Earth



Parque Cabrinha localizado em bairro popular na Zona Norte de Londrina, PR. População: 558 mil habitantes (IBGE).

Camila de Oliveira



Aterro do Lago Igapó II, localizado em bairro de alta renda no centro-sul da cidade de Londrina, PR.

“As praças situadas em ‘não-lugares’ – como vias expressas ou zonas predominantemente comerciais – comumente apresentam-se subutilizadas e degradadas. Considerando Londrina uma cidade de médio porte, penso que poderiam haver mais parques e praças. A Zona Norte, por sua vez, é a região mais distante do centro e mais populosa, apresentando uma centralidade própria e vibrante. Lá os moradores têm o córrego e lago Cabrinha, que foi urbanizado em 2003, mas sofre com a falta de manutenção, o que, conseqüentemente, o faz pouco frequentado e, invariavelmente, pouco seguro. Durante 3 finais de semana pesquisei a procedência das pessoas que estavam frequentando o aterro do lago Igapó 2, na área central e, curiosamente, a maioria era da Zona Norte. Muitos estavam no Igapó 2 pela primeira vez e reclamavam da falta de espaço como aquele na sua região, lamentando a falta de manutenção do Cabrinha.”

(Camila de Oliveira)

► Carências de infraestrutura, manutenção e cuidado com o espaço público

“Quando está bem cuidado, e quando tem iluminação, lugar pra sentar, as pessoas usam.”

(Aurélio Riguetto, Joinville)

A deterioração dos espaços públicos cria uma imagem de abandono e marginalidade e incide desfavoravelmente na percepção do usuário em relação aos espaços de uso coletivo de uma cidade. Com a falta de manutenção e infraestrutura, áreas da cidade são esvaziadas e o cidadão perde a possibilidade de interagir com o outro, de vivenciar a diversidade e de estabelecer trocas, ampliando o sentimento de individualidade. As crianças deixam de brincar na rua, as escolas deixam de usar o espaço público como extensão do pátio escolar e muitas socializações possíveis não acontecem. Mães carregando carrinhos evitam as calçadas, idosos não se sentem seguros de caminhar e ciclistas não encontram infraestrutura necessária para compartilhar o leito carroçável com os carros.

Identificar estes problemas e mapeá-los a fim de inseri-los nas prioridades de reforço de zeladoria ou da necessidade de requalificação de espaços degradados pode ser o primeiro passo para começar uma transformação dos espaços públicos de uma cidade.

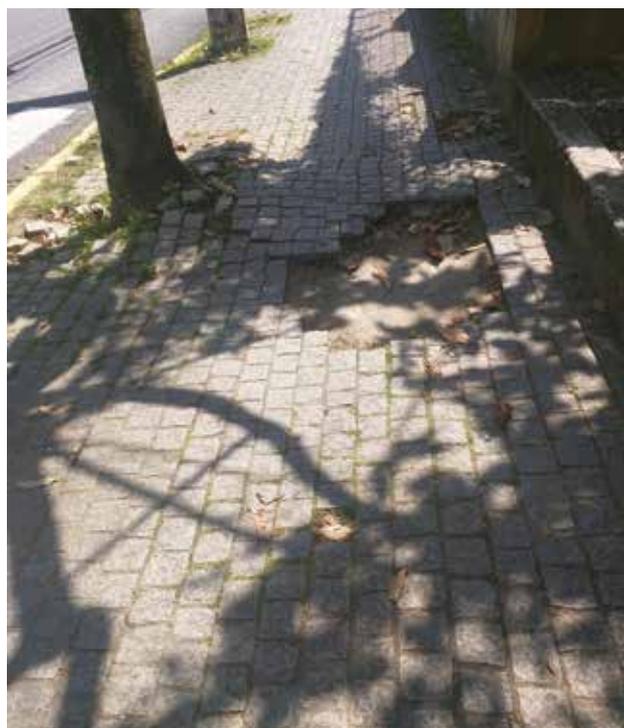
Praça José Alves de Assis – Mineiros, GO.
População: 52 mil habitantes (IBGE).

Laura Resende



“Essa praça foi a atração mais importante da cidade há 30 anos. Havia duas fontes de água luminosa que dançavam conforma a música. Hoje é depósito de lixo e água parada. O piso está todo quebrado e não manutenção nenhuma no local.”

(Laura Resende, Mineiros, GO)



Aurélio Riguetto

Calçadas de Joinville – SC. População: 515 mil habitantes (IBGE)

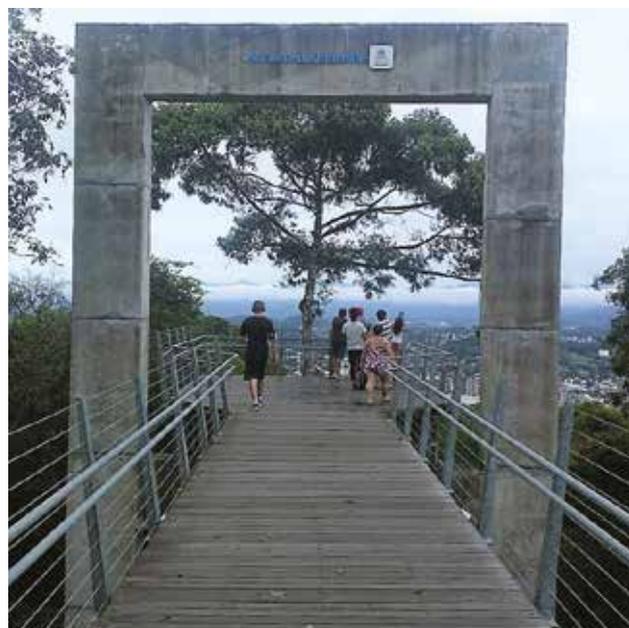
“E nossas calçadas, outro espaço vital para as pessoas que também deixa muito a desejar. As vezes quando estou caminhando fico me perguntando como os cadeirantes conseguem se locomover em Joinville. A região norte da cidade, onde residem as pessoas de classe média e classe média alta, as calçadas já são sofríveis. Fico imaginando a mesma situação nos bairros populares e na periferia da cidade. Pelo que tenho notícias e pelo que vejo nos noticiários, a situação é muito ruim.”

(Aurélio Riguetto)

O mesmo olhar que identifica os problemas dos espaços públicos existentes também aponta aqueles que, pela infraestrutura disponível, pela oferta de usos e pelo cuidado na manutenção, se tornam repletos de significados e possibilitam qualidade de vida aos cidadãos:

“Um espaço que merece grande destaque em Joinville é o Parque Zoobotânico. Esse local passou por um processo de recuperação e foi totalmente aberto ao público há 2 anos. No Zoobotânico tem um mirante, numa subida de 2 km com 400 metros de altura pelo meio da mata atlântica. É uma área com infraestrutura de banheiros, parque infantil. O acesso de veículos não é permitido o que torna o local ainda mais concorrido para a prática de atividades físicas. Outra razão para o grande fluxo de pessoas para esse parque e a existência de uma linha de ônibus que sai do terminal central. A noite também tem boa frequência, haja vista a boa iluminação e o sistema de segurança existente. Esse e um exemplo de como áreas de lazer bem estruturadas são fortemente aproveitadas pela população”.

(Aurélio Righetto)



Aurélio Righetto

Parque Zoobotânico, Joinville, Santa Catarina

O investimento da obra no Zoobotânico foi de R\$ 3.408.762,60, sendo R\$ 3.055.649,01 do financiamento do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento dos Países do Prata (Fonplata) e R\$ 353.103,59 da Fundema. O novo parque, reinaugurado em 2014, conta com acessibilidade em todos os ambientes, duas pontes na trilha rústica, espaço de contemplação com palco, arquibancada, quiosques e barracas, circuito de caminhada, academia de ginástica ao ar livre, novas guaritas e espaço para exposições (Fonte: Prefeitura de Joinville).

Google Earth



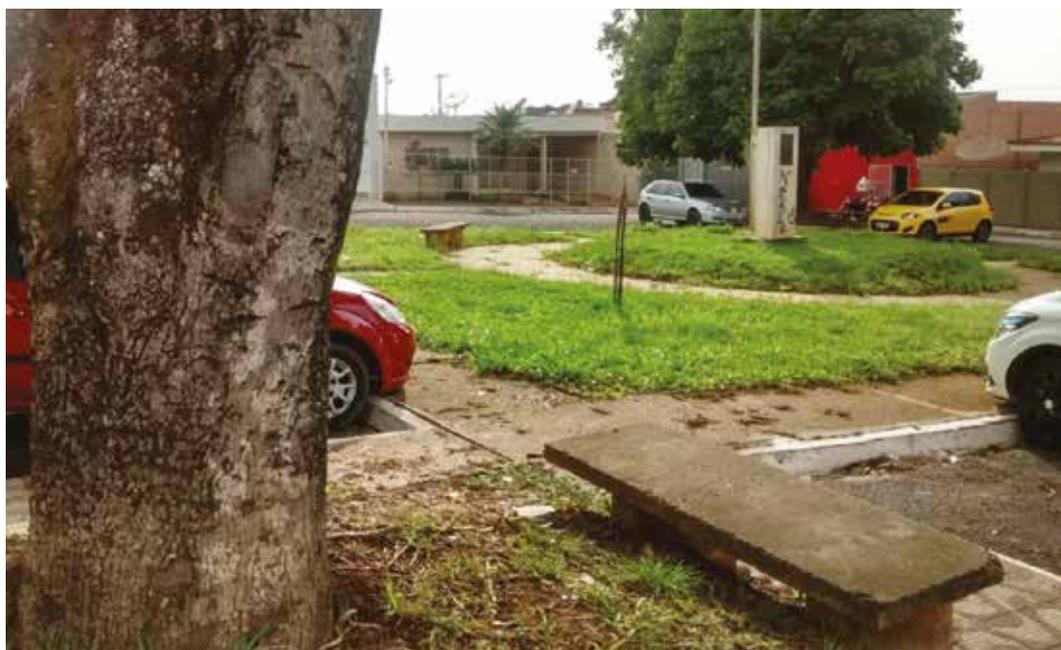
Lago Igapó, Londrina, PR.

O Zerão e os Lagos Igapó 1, 2 e 4 são os fundos de vale mais estruturados para receber pessoas em Londrina. A diferença é que neles as pessoas não apenas se movimentam (atividade física) mas, sobretudo, permanecem – pode-se fazer um piquenique com os amigos ou a família, tomar um caldo de cana, andar de bicicleta, praticar atividades físicas em grupo (vôlei, futebol, ioga, etc.) ou simplesmente contemplar a paisagem e buscar tranquilidade num ambiente mais natural em meio ao urbano.”

(Camila de Oliveira)

► degradação ambiental

Muitos dos espaços públicos das cidades brasileiras estão degradados não somente física, mas ambientalmente. Espaços que não são mais utilizados pela população devido ao barulho, ao mal cheiro, ao acúmulo de lixo. A já reduzida oferta de áreas de lazer e circulação das cidades acabam se transformando em lugares subutilizados e muitas vezes abandonados.



Pracinha em Mineiros, GO.

Laura Resende

“Algumas praças da nossa infância, onde muitas crianças da vizinhança brincavam, foram recortadas para a introdução de estacionamentos. Agora é um espaço sem uso, barulhento, sem crianças, já que o entra e sai dos carros prejudica a circulação das crianças com segurança”.

(Laura Resende, Mineiros)

A degradação dos espaços públicos do ponto de vista ambiental se dá, portanto, através de três principais elementos: poluição atmosférica e sonora, poluição das águas e depósito de resíduos sólidos, o lixo.

Poluição do ar

A Poluição atmosférica é provocada na maioria das vezes pela queima de combustíveis oriundos do tráfego motorizado, seja pelo excesso de carros ou pelo transporte público. Além da grande concentração de carros em circulação em detrimento do transporte não motorizado, quase toda a frota de ônibus no Brasil é abastecida por diesel, que é altamente poluente e possui motores a explosão com grande ruído.

Em grandes cidades como São Paulo, menos de 4% da frota de transporte público utiliza combustível limpo. Em maio de 2017 o Instituto Saúde e Sustentabilidade divulgou estudo que mostra que 4.700 pessoas morrem todo ano, em São Paulo, em decorrência da inalação de material particulado dos ônibus municipais, o que gera custos de R\$54 bilhões com saúde da população.

A saída para este problema é, além do investimento em ciclovias e ciclofaixas para o incentivo ao transporte não motorizado, a substituição por combustíveis não poluentes, como trólebus, ônibus elétricos e ônibus movidos a combustíveis limpos (etanol – extraído da cana de açúcar e utilizado em combustíveis leves, ou biodiesel – produzido a partir de óleos vegetais e utilizados em ônibus e caminhões). Investimentos em faixa e corredores de ônibus também contribuem muito para a redução da emissão de material particulado. Para o IEMA, Instituto de energia e Meio Ambiente, ônibus parado no trânsito emite muito mais do que ônibus fluindo.



ABCP

Ciclovias em Valinhos, SP e estação do VLT em Sobral, CE. Exemplos de transporte alternativo à circulação dos automóveis.

E como medidas mitigadoras, que podem incentivar o uso dos espaços públicos próximos às áreas de alta circulação de veículos motorizados, o investimento em paisagismo e arborização pode ajudar na melhoria do microclima e como barreiras para a poluição sonora.

Poluição das águas e depósito de lixo

Espaços públicos localizados na beira de córregos, fundos de vale, rios e lagos muitas vezes se tornam espaços desocupados e subutilizados devido à poluição e ao mal cheiro das águas, provocados pela população e pelos governos municipais.

Além da poluição química provocada pelas indústrias, grande parte dos problemas está na drenagem, que sofre da falta de sistema de captação de resíduos pelos bueiros e de uma limpeza constante que impeça sua obstrução. Sem este sistema as águas da chuva são despejadas nos corpos d'água repletas de lixo.



Mariana Lorenzini

Poluição no Lago Igapó 2 em Londrina, PR.

“O ribeirão Cambé (Lagos Igapó) e o córrego do Leme (Zerão) – que são os espaços públicos mais importantes da região central de Londrina e sofrem muito com a degradação ambiental. Mas este problema acaba tendo pouca visibilidade pelo fato desses lugares conformarem paisagens e espaços agradáveis.”

(Camila de Oliveira)

Outra poluição existente e pouco conhecida é a poluição difusa, composta por matéria físico-química dos óleos de carro, desgastes dos pneus que ficam no asfalto, tintas de imóveis e dejetos de animais, que é arrastada pelas áreas impermeabilizadas até os rios quando chove, conforme apontado pelo ambientalista João Batista Moreira Souza, de Londrina. A proteção dos taludes naturais e a ampliação das áreas de permeabilidade, com vegetação adequada e pavimentos permeáveis cria um filtro natural que faz com que as águas da chuva cheguem limpas aos corpos d'água. O que evidencia que a solução para a poluição das águas não pode ser pontual, mas sistêmica, com a participação da população e do poder público.

ABCP



Taludes drenantes em parque em Anápolis, GO. População: 375 mil habitantes (IBGE). A ampliação das áreas de permeabilidade cria um filtro natural que faz com que as águas da chuva cheguem limpas aos corpos d'água.

► espaços públicos com consumo privado: parcerias que dão certo ou privatização do uso público?

“Um espaço residual do Zerão, em Londrina, que estava há anos abandonado, recentemente foi transformado em uma praça de foodtrucks. Isso tem aumentado a permanência de pessoas naquele lugar, tornando-o mais dinâmico e seguro no período noturno.”

(Camila de Oliveira)

Os espaços públicos das cidades brasileiras sofrem de uma carência importante: atratividade. Lugares onde algo aconteça, lugares onde seja possível tomar um sorvete, beber um suco, ouvir uma boa música, e que isto possa ser feito com conforto, onde se tenha bancos para sentar, lugares onde as pessoas possam eventualmente se proteger da chuva ou do sol. Não temos a cultura de instalar bares, cafés ou lanchonetes em praças e parques, o que faz com que muitos espaços permaneçam sem uso, e percam a oportunidade de se tornarem lugares que agreguem pessoas democraticamente.

Por outro lado, há registros de espaços públicos ocupados por estabelecimentos que acabam por selecionar o público que os frequentam, em função dos preços cobrados, inacessíveis a maior parte da população, ou pela forma como a 'atração' é disposta espacialmente, ocupando a totalidade do lugar com uma determinada atividade que pode não ser do interesse de todos.

Espaços públicos podem e devem ter atrativos para os usuários. As atrações podem ser ofertadas via serviços públicos ou através de concessões por tempo determinado a parceiros privados. Estas parcerias, contudo, devem seguir regras pré-estabelecidas entre os diferentes atores e garantir que sejam implantadas de forma democrática, com a participação da comunidade local, e que atendam aos desejos e interesses de todos, sem privilegiar ou excluir grupos sociais e econômicos, e sem descaracterizar o espaço em si.

Aurélio Riguetto



"Há em nossa cidade uma região chamada dos Espinheiros, onde está localizado o Parque Porta do Mar. É uma área com restaurantes, calçadão, um píer e um ancoradouro onde fica o Barco Príncipe de Joinville que faz passeios até o município de São Francisco do Sul. Esse local, de uma beleza ímpar, poderia ser melhorado com a instalação de banheiros públicos e incentivo aos esportes aquáticos. Da forma que está hoje é mais utilizado por pessoas que tem condições de frequentar os restaurantes".

(Aurélio Riguetto)

Parque Porta do Mar em Espinheiros, Joinville, SC.

► Ocupação dos espaços públicos

Nas cidades pequenas e médias o lazer acontece na escala da vizinhança, onde crianças se juntam para fazer brincadeiras de rua ou atividades recreativas. Neste contexto, os espaços livres são extremamente importantes para receber os usos espontâneos da população. Um amplo gramado em uma praça ou um grande pátio, onde seja permitido o uso livre, pode trazer tanto ou mais utilidade do que uma quadra esportiva ou um parquinho infantil.



Áreas gramadas em Praça na cidade de Cruzália, SP.

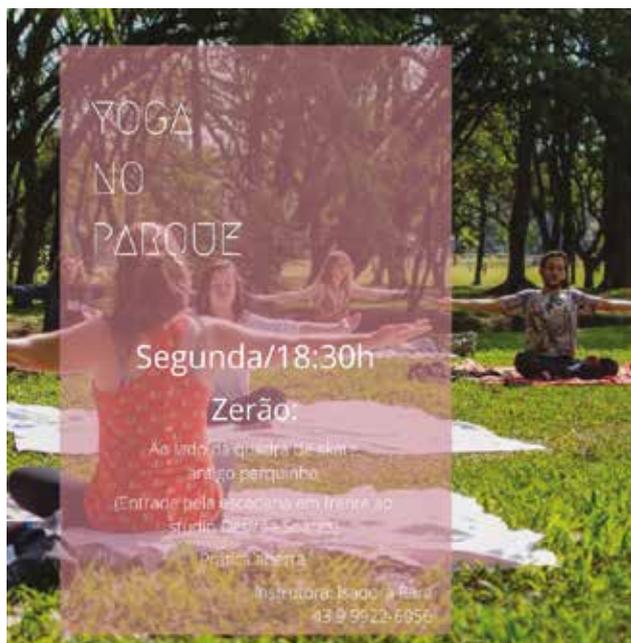


credito das fotos

'Ocupar', contudo, tem sido uma palavra de ordem desde as jornadas de junho de 2013. E a ocupação dos espaços públicos é uma das principais bandeiras do movimento pelo 'direito à cidade', que representa o acesso democrático da população à moradia, aos serviços sociais e à cidade como um todo.

Os espaços públicos têm sido ocupados coletivamente para a realização de manifestações, de atividades culturais, de cursos ao ar livre, de rodas de conversa, de comemorações públicas e privadas. Estas ocupações acontecem geralmente em espaços que possibilitam a reunião de grupos numerosos, em geral grandes áreas livres gramadas ou pavimentadas, ou mesmo as ruas, sobretudo aquelas que são fechadas para os carros em determinados dias da semana.

Aterro do Lago
Igapó II.



Projeto Yoga no Parque

"Vejo uma ampliação de uso em lugares específicos em Londrina. O Igapó 2 e o Zerão tem recebido cada vez mais eventos de iniciativa pública e privada, sejam eles culturais, relacionados ao meio-ambiente ou à saúde e bem-estar. Pequenos grupos autônomos também têm se reunido nesses locais com regularidade para praticar atividades como ioga ou futebol americano. Segundo alguns deles, a prática nesses lugares traz visibilidade às atividades desenvolvidas, o que pode atrair mais pessoas para esses grupos. Outro motivo é que os atributos desses espaços (principalmente o seu caráter natural) têm a capacidade de qualificar as práticas que ali ocorrem, como a ioga, por exemplo."

(Camila de Oliveira)

► As festas populares

As pequenas e médias cidades possuem em seu calendário cultural uma série de festas populares, pagãs ou religiosas, que são celebradas nos espaços públicos. Os momentos de celebração das festas populares significam a possibilidade da utilização da cidade muito distinta do seu uso cotidiano. Transforma o lugar da passagem e do trabalho no lugar do encontro e da festa, possibilita uma vivência de caráter democrático e coletivo não experienciado nas relações cotidianas.

Essa característica da festividade dos espaços interioranos é um potencial importante que precisa ser aproveitado, através da previsão de áreas e da qualificação dos espaços de uso público para receber tais manifestações populares e garantir seu livre acesso com conforto, segurança e liberdade.



Manuel Corman

Festa de Iemanjá nas margens da Lagoa dos Patos, no distrito de Barro Duro em Pelotas-RS.

► Muito espaço para o carro, pouco espaço para o pedestre

Mesmo com um trânsito de veículos quase eventual, algumas ruas são desenhadas como avenidas de trânsito rápido, com canteiros centrais e mãos de direção. As calçadas são estreitas e muitas vezes inexistentes, enquanto os leitos carroçáveis são extremamente generosos. Pedestres circulam nas ruas devido à inexistência de espaço ou de condições adequadas de acessibilidade dos passeios.



Laura Resende

Rua em bairro residencial de Mineiros, GO. Muito espaço para o carro em detrimento do pedestre.



Manuel Corman

Cruzália, SP.

Ao mesmo tempo que este padrão não corresponde à dinâmica real da cidade, também são oportunidades de redesenho, qualificação e ampliação dos espaços públicos para o uso pelas pessoas. Programas específicos para o redesenho dos espaços públicos podem ser criados na esfera municipal a fim de readequar o desenho urbano às necessidades dos usuários e ao real fluxo de pedestres e automóveis.

Neste contexto, a aplicação de novas tecnologias de revestimento, aliadas à compreensão dos microclimas urbanos e das necessidades de permeabilidade do solo, são uma oportunidade importante de requalificação dos espaços públicos e melhorias da infraestrutura existente e das condições ambientais. O asfalto subutilizado pode ceder lugar à ampliação dos passeios públicos com pisos drenantes e áreas de jardim.



ABCP

Reforma de passeio público com utilização de piso drenante em Blumenau, SC. População: 348 mil habitantes (IBGE).

► Cidades do interior: lugar das bicicletas

“Joinville foi uma cidade onde até os anos 1980 teve nas bicicletas seu principal meio de transporte. As fábricas possuíam grandes áreas cobertas, com cabides, para estacionamento das apelidadas aqui de ‘magrelas’. Nos horários de saída de fábrica o grande fluxo de bicicletas era um espetáculo a parte. Mas a conhecida cidade das bicicletas, infelizmente, passou a dar prioridade aos carros e seus governantes não tiveram um olhar inteligente que favorecesse esse tipo de transporte.”

Em função das pequenas distâncias a serem percorridas, da topografia favorável, do baixo fluxo de veículos motorizados e da consecutiva sensação de segurança, muitas cidades de menor porte e também as cidades litorâneas são muito favoráveis ao uso da bicicleta não apenas como lazer, mas como meio de transporte.



Ciclista na beira mar em Ilhabela, SP. População: 33 mil habitantes (IBGE).

Contudo, muitas destas cidades cresceram ou ampliaram-se o número de veículos nas ruas, e os espaços públicos não foram adaptados para garantir o conforto e segurança dos ciclistas, centrando o padrão de mobilidade exclusivamente no automóvel, cujos efeitos negativos são distribuídos para todos. A restrição da mobilidade aos carros agrava ainda a desigualdade social, considerando que grande parte da população não possui renda suficiente para adquirir um veículo próprio e, tendo suas opções de mobilidade reduzidas, passa a ter menos acesso às oportunidades que a cidade oferece.

Medidas simples como o controle de velocidades em ruas de tráfego compartilhado até outras mais elaboradas como a criação de uma rede cicloviária composta por ciclofaixas ou ciclovias segregadas, e a implantação de um sistema público de compartilhamento de bicicletas, precisam estar articuladas para garantir a permanência dos ciclistas nas cidades. Trata-se de um bem cultural na dinâmica das pequenas e médias cidades, mas também de necessidades básicas para uma circulação segura e sem conflitos.



ABCP

Ciclovía em Bombinhas, SC. População: 18 mil habitantes.

► Calçadas como o lugar para se estar

Nas pequenas cidades, é recorrente que as calçadas sejam espaços de estar, servindo como uma transição entre o que é espaço público e o que é privado. É o território da apropriação. Moradores comumente se reúnem em frente as casas com cadeiras na calçada, estendem o uso da varanda para o espaço público. Os comércios, sobretudo bares e lanchonetes, levam mesas para fora e atendem seus clientes nesse 'quintal'.



Manuel Corman

Cruzália, SP

Esse uso histórico das calçadas como espaço público pode, contudo, comprometer a circulação dos pedestres, fazendo-os avançar sobre as ruas. A solução não está na proibição dos usos existentes, mas na possibilidade de fomentá-los e qualificá-los, ampliando as calçadas e reduzindo os leitos carroçáveis subutilizados, a partir de uma leitura sobre o uso destes espaços. A ampliação apenas das esquinas é outra forma de adaptação do desenho urbano para possibilitar os usos das calçadas pelo comércio, e ao mesmo tempo reduzir a travessia do pedestre ao atravessar a rua.



ABCP

Rua pedestrianizada com instalação de mobiliário urbano em Blumenau, SC.

► Bloqueio na circulação do pedestre no passeio público

Na quase totalidade das cidades brasileiras as calçadas são de responsabilidade do proprietário do lote, e uma pequena porcentagem delas são de responsabilidade do poder público, o que faz com que, mesmo quando há uma padronização regulamentada a ser seguida, não seja alcançada uma continuidade do projeto em toda a extensão das quadras.

Estes desalinhamentos, falta de padronização e interferências no passeio público dificultam a acessibilidade, o conforto e a segurança do pedestre, sobretudo para aqueles que utilizam cadeiras de roda ou carregam carrinhos de compras, malas e carrinhos de bebês.



Laura Resende

Calçadas desniveladas em Mineiros, GO.

Há outras duas grandes barreiras para a livre circulação do pedestre no passeio público: o **postejamento para a fiação aérea** e a arborização inadequada. Se o enterramento das fiações é uma promessa que caminha a lentos passos nas grandes cidades, quem dirá nos pequenos territórios. São Paulo possui apenas 7% da sua fiação enterrada, já que os custos são muito altos e as gestões municipais não conseguem cumprir as promessas de campanha de enterrar a kilometragem de fios prometida. Contudo, há de se levar em conta os benefícios que a cidade terá com o enterramento dos fios, a curto e médio prazo: melhoria da paisagem urbana, acessibilidade favorecida com a eliminação dos postes, segurança e redução dos custos de manutenção das fiações, já que ficarão livres dos acidentes causados por intempéries, como queda de árvores, chuvas fortes, etc.

BiGRS/Hannah Machado



Calçada estreita com postejamento limitando a acessibilidade no distrito de São Miguel Paulista, São Paulo.

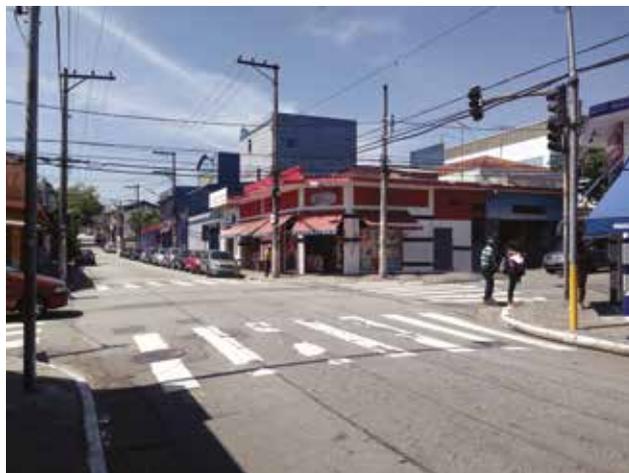
Para o financiamento, a gestão 2013-16 da prefeitura de São Paulo previu um modelo que poderia ser difundido para as demais cidades brasileiras. As empresas que dividem os postes pagariam parte da conta; prefeitura, governos estadual e federal entrariam com descontos de impostos que incidem sobre o enterramento (obras ou equipamentos) e o município pagaria o asfaltamento e a reconfiguração das calçadas nas áreas envolvidas. Esta fórmula permitiria o repasse de apenas 20% para as tarifas. É preciso uma atuação do poder público com os envolvidos para uma negociação, e que estes custos estejam previstos nos orçamentos públicos.

Já a **arborização como elemento de bloqueio na circulação do pedestre** é outro fato recorrente, mas que não se resolve de forma tão simples, em função da importância da arborização urbana para o microclima, para o conforto térmico (melhorando a umidade do ar e reduzindo as altas temperaturas das superfícies pavimentadas) e para a paisagem. Nas pequenas cidades, o uso intenso que se faz do espaço público, como a utilização das calçadas como áreas de convívio e permanência e o alto índice de utilização de bicicletas como meio de locomoção, reforçam a importância da arborização urbana.

A supressão de espécies arbóreas em áreas públicas só pode ser realizada pelas prefeituras municipais, bem como seu plantio e manejo. É feita apenas em casos justificáveis, como a necessidade de remoção para a realização de obras, em função do seu estado fitossanitário da espécie ou quando apresentar risco de queda ou de danos ao patrimônio público ou privado, ainda assim há uma série de compensações necessárias no caso das remoções.

Há, contudo, alternativa para evitar que as árvores criem problemas na circulação do pedestre. Uma delas é o plantio feito de forma correta, em áreas onde haja espaço para o seu crescimento e que não vá avançar sobre a faixa livre das calçadas. Para isto é importante o conhecimento das espécies arbóreas adequadas para plantios em áreas urbanas (que são árvores de raízes profundas, com copas frondosas e que não tenham frutos volumosos que possam causar acidentes) e sua localização adequada, considerando-se o planejamento das áreas de circulação.

No caso das árvores já existentes e que dificultam a acessibilidade, é possível estudar uma reestruturação dos passeios, ampliando-os e reduzindo os espaços de circulação dos carros. As ruas das cidades interioranas Brasil afora apresentam, com muita frequência, dimensões superestimadas em relação ao tráfego existente, e calçadas de dimensões muito reduzidas.



BIGRS / 23 Sul Arquitetura

Proposta de ampliação do passeio público nas esquinas do distrito de São Miguel Paulista, SP.

Os **núcleos históricos** são áreas da cidade que reúnem ambas as interferências, posteamto excessivo e arborização inadequada, mas que possuem restrições à transformação em função das regras de tombamento, que dificultam a transformação do desenho urbano com foco na acessibilidade em função da necessidade de manutenção da paisagem histórica.



Simone Gatti

Árvores e postes bloqueando a passagem do pedestre no centro histórico de Santana de Parnaíba, SP.

Pensando neste problema o IPHAN criou o Programa de Mobilidade e Acessibilidade dos Centros Históricos, que busca superar as restrições de tombamento para qualificar os espaços públicos dos centros históricos através de transformações no desenho urbano. Há, contudo, um importante debate em curso junto aos órgãos de defesa patrimonial para que estas transformações sejam implantadas.

► Sobras de planejamento sem uso

Rotatórias, canteiros centrais e baixios de viaduto são exemplos de sobras do planejamento do sistema viário, pequenas áreas de terra urbana pública sem uso e sem destinação que comumente se tornam espaços vazios, subutilizados e degradados.



BIGRS. BIGRS / Bibiana Tini / NACTO-GDCI



Sobras de planejamento do sistema viário em São Miguel Paulista, distrito de São Paulo.

O uso destes espaços, através de implementação de infraestrutura de lazer ativo ou contemplativo, e também com a concessão para usos privados de interesse público, podem conferir às cidades novas apropriações, novas vivências em espaços anteriormente sem significado para a população. Uma rotatória pode virar um parquinho, um canteiro central de avenida pode ser transformado em uma ciclovía ou em parque linear, e um baixo de viaduto pode ter um uso cultural, ressignificando o existente.



BIGRS / 23 Sul Arquitetura



Projeto São Miguel Mais Humana: Redesenho urbano para uma centralidade mais segura e caminhável. Bloomberg Philantropies, CET, SP Trans e PMSP.

O projeto São Miguel Mais Humana: Rua para Todos, realizado no distrito de São Miguel Paulista, no extremo leste de São Paulo, foi uma intervenção temporária em uma das áreas de maior mortalidade no trânsito da cidade. Foram planejadas soluções de moderação de tráfego, como extensão de calçadas, implantações de travessias e interseções elevadas, lombadas, rotatórias, canteiros centrais, ilhas de refúgio e rebaixamento de guias. A intervenção temporária permitiu visualizar na prática um desenho viário mais inclusivo e seguro para os pedestres.

"O tecido urbano de Cascavel se estrutura a partir de uma grande avenida central, que se prolonga linearmente. O centro comercial e os principais espaços públicos acontecem ao longo deste eixo. Além dos eixos binários para veículos, com 4 pistas para cada lado, existe um amplo canteiro central arborizado, que pode ser um fator de segregação dos lados mas também se apresenta como uma oportunidade para receber espaços públicos qualificados. Recentemente, a partir de 2015, o eixo central passou por um redesenho, onde os espaços centrais entre as ruas de circulação foram redesenhados. Foram implantados mobiliário urbano como mesas e bancos, canteiros ciclovia e arborização."

(Manuel Corman)



Manuel Corman

Eixo central da cidade de Cascavel-PR.

► Margens de água

A relação das cidades com as águas remonta os tempos de suas fundações. Grande parte das cidades vão surgir por estarem em localização estratégica, e os rios eram os principais elementos geográficos que vincularam historicamente os povoados aos territórios.

Muitas das cidades brasileiras tem nos rios, nos seus fundos de vale ou mesmo em lagos represados o seu ponto focal, que representam uma grande potencialidade para a criação de espaços públicos qualificados junto ao ambiente natural.

A problemática dos danos ambientais se repete aqui como uma das entaves para a qualificação destes espaços, que muitas vezes possuem seus acessos restritos ao uso privado, em fundos de lote ou áreas destinadas a clubes e chácaras de recreio. Abrir as águas para o acesso público é parte essencial da recuperação destes espaços e entrega de seu usufruto para a população.



Manuel Corman

Banhistas na represa de Cruzália, SP.

O planejamento dessas áreas como espaços de uso público conta ainda com a instalação de infraestrutura mínima para que estes usos aconteçam. Pistas pavimentadas para caminhadas, ciclovias, decks e mirantes, jardins, passarelas para pedestres, mobiliário urbano, iluminação pública são alguns dos elementos que podem transformar um espaço natural sem uso em um atrativo para a população local, desde que o ambiente natural e sua preservação continue sendo protagonista na paisagem.

“A cidade de Londrina contém em sua área urbana mais de 80 cursos d’água. Portanto, é difícil pensar em espaço público sem pensar nos diversos fundos de vale que recortam a cidade. Dentre os que mantêm seu caráter natural, poucos possuem condições de serem usufruídos pela população. Ainda assim, são elementos marcantes na paisagem urbana e tem grande potencial para se tornarem parques ou áreas de lazer e contemplação.

Os lugares que apresentam equipamento público e que são relativamente bem mantidos pela prefeitura recebem grande quantidade de pessoas. É assim no Zerão (córrego do Leme), nos lagos Igapó 1, 2 e 4 (ribeirão Cambé) (Fig. 01). O vale do Rubi, o vale do córrego Água Fresca e o Lago Igapó 3 apresentam pouca mas suficiente estrutura que possibilitam atividades como caminhada, corrida ou pesca.

O Zerão e os Lagos Igapó 1, 2 e 4 são os fundos de vale mais estruturados para receber pessoas. A diferença é que neles as pessoas não apenas se movimentam (atividade física) mas, sobretudo, permanecem – pode-se fazer um piquenique com os amigos ou a família, tomar um caldo de cana, andar de bicicleta, praticar atividades físicas em grupo (vôlei, futebol, ioga, etc.) ou simplesmente contemplar a paisagem e buscar tranquilidade num ambiente mais natural em meio ao urbano.”

(Camila de Oliveira)



Wilson Vieira, 2015

Parte do complexo de lagos do ribeirão Cambé: em primeiro plano, Igapó III, em seguida, aterro, Igapó II e Igapó I.

▶ Áreas simbólicas

Cidades pequenas e cidades médias foram formadas a partir de centralidades muito definidas e fortalecidas pelo uso de seus espaços públicos, em geral bem cuidados e muito utilizados pelos moradores. Foram áreas simbólicas e populares da cidade, como a Praça da Igreja Matriz e as áreas envoltórias dos mercados municipais, que em muitas cidades ainda permanecem cheias de gente no entra e sai das missas e festividades, e nos horários comerciais. É onde está localizado o ponto de taxi central, onde é combinado o ponto de encontro e que também serve de guia para orientar e dividir as regiões da cidade.

Ao mesmo tempo que estes lugares cheios de simbolismo tem como atratividade seu uso original, como as missas e as compras, os espaços públicos que os circundam são também palco para múltiplas manifestações de coletividade. Servem de espaço para mercados de rua, apresentações de artistas, rodas de conversa e também local para instalação de mesas dos estabelecimentos que se localizam ao redor. É o espaço do encontro.

“ A praça que contorna a Catedral é o espaço público mais central e mais apropriado da cidade de Maringá. Existem ainda os parques públicos que são bastante apropriados, mas nem todos são tão democráticos quanto a Catedral, utilizada durante toda semana. De segunda a sexta, a apropriação se dá mais por conta de caminhadas e academias ao ar livre e aos sábados e domingos, ela se transforma no quintal dos maringenses que a usam para namorar, piquenique, praticar esportes, encontrar amigos , tirar fotos de formatura, casamentos, conviver com a família, etc. Interessante perceber que toda apropriação continua acontecendo mesmo após início das missas dentro da Catedral.”

(Beatriz Fleury e Silva)



Beatriz Fleury e Silva

Praça da Catedral, Maringá, PR. População: 357 mil habitantes.

Algumas cidades, contudo, em função da privatização dos locais de encontro e do lazer, como a construção dos clubes privados e dos condomínios, já não fazem mais uso destes espaços com tanta intensidade como antigamente, seja devido aos novos hábitos, ou ao processo de degradação e abandono desenvolvido ao longo do tempo.

Se há uma vida pública a ser resgatada Brasil afora são os espaços simbólicos das cidades que outrora representavam a vida urbana na sua maior intensidade. Identificar os lugares representativos historicamente da vida coletiva dos municípios e regatá-los no âmbito da zeladoria, da reabilitação ou mesmo através do incentivo a novos usos complementares às funções originais, pode ser o ponto de partida para reconquistar o apreço dos cidadãos pelo cuidado com a cidade e com o espaço público como lugar do encontro e da troca.



Manuel Corman

Fotos 43 e 44. Calçadas no entorno do Mercado Municipal e a Praça Central de Pelotas, RS.



Simone Gatti

Praça da Igreja Matriz, Mira Estrela, interior de São Paulo. População: 2.800 habitantes.

“Apesar dos londrinenses terem o forte hábito de passear em shoppings fechados em dias de pleno sol, não é difícil notar que cada vez mais pessoas frequentam o Igapó, o Zerão e o Jardim Botânico (Zona Sul), por exemplo, inclusive vindas de regiões mais distantes da cidade. Isso nos leva a crer que existe sim, uma demanda por espaços públicos em Londrina.

Extrapolando a aspiração cada vez maior dos cidadãos por natureza (vegetação) na cidade, ou local para a prática de atividades físicas e fazendo coro a diversos urbanistas e outros profissionais que tem a cidade como foco de interesse, penso o espaço público como elemento imprescindível para aprendermos e exercitarmos a cidadania – adultos e sobretudo crianças; exercitarmos o convívio com outras pessoas, com o plural, com interesses diversos e/ou divergentes, com a negociação, com a reivindicação.

Apropriar-se do espaço público é pensar a cidade como uma extensão de nossas próprias casas, é colocarmos-nos como agentes desses espaços e da cidade, é nos assumirmos como seres políticos. É desejável que o exercício de ser cidadão não esteja exclusivamente num jardim botânico ou num parque linear vegetado, mas nas praças, nas ruas, nas calçadas, no espaço ordinário.”

Camila de Oliveira





CAPÍTULO 4 METODOLOGIA E DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS PARA ESPAÇOS PÚBLICOS

1 Matriz de Planejamento

O levantamento das principais características dos espaços públicos das pequenas e médias cidades nos permitiu apontar as respectivas ameaças, que são os fatores negativos que podem prejudicar o bem estar da população e sua qualidade de vida, e as respectivas oportunidades de melhorias, onde uma determinada característica ou mesmo um problema pode ser trabalhado para potencializar aquilo que já existe de positivo em determinados lugares ou o que pode ser transformado em benefício para os seus usuários.

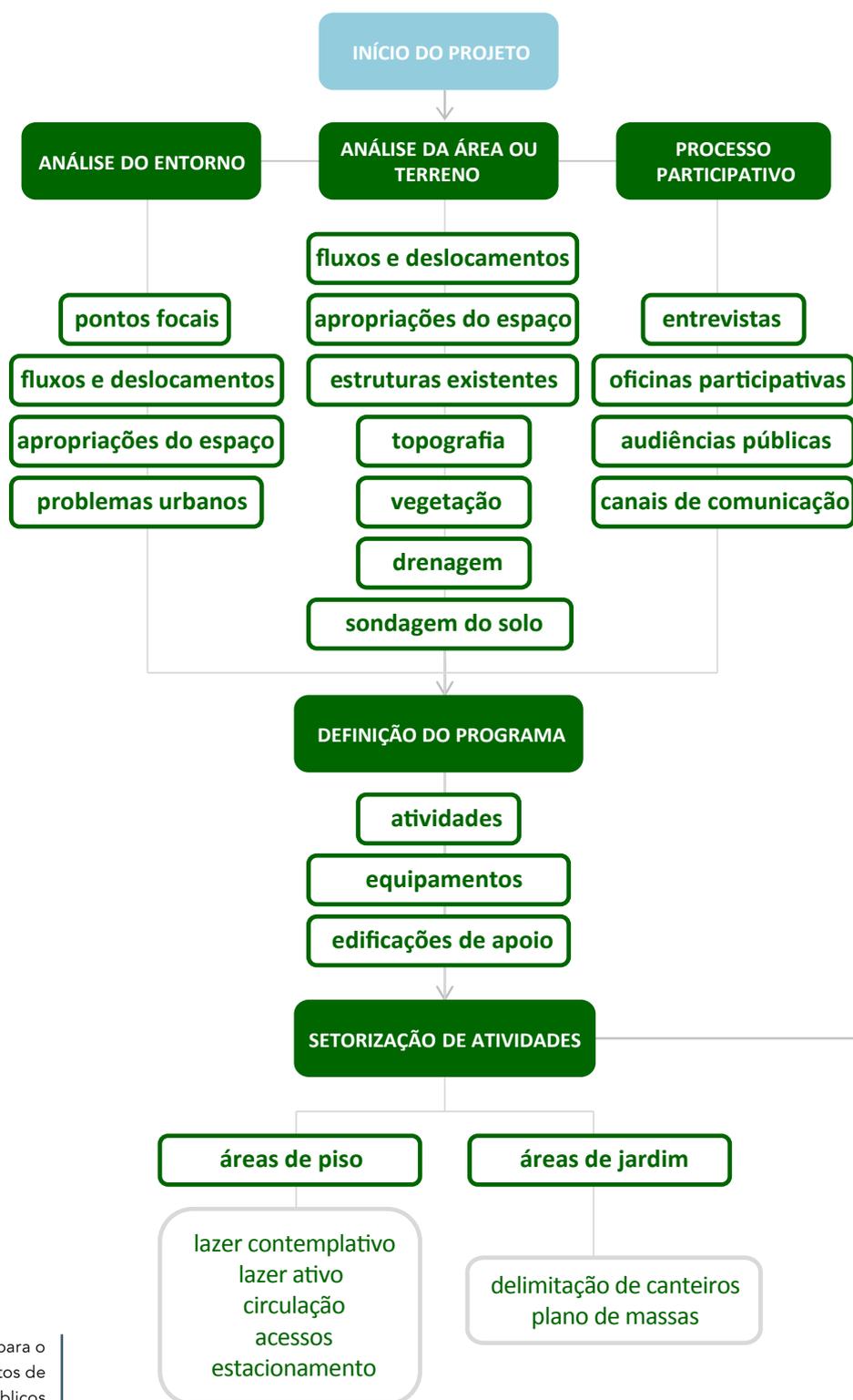
A partir da compilação destes dados, é possível organizar uma matriz de planejamento com ações possíveis para cada ocorrência. Essa listagem permite apontar etapas de leitura urbana que antecedem a escolha de planos, programas ou projetos a serem desenvolvidos, bem como a necessidade da elaboração de processos participativos para consulta da população local ou a previsão de modelos de gestão específicos para cada intervenção.

MATRIZ DE PLANEJAMENTO				
Ocorrências	Ameaças	Oportunidades	Ações Possíveis	
1	Distribuição desigual dos espaços públicos na cidade	- áreas periféricas sem opções de lazer; - população precisa de deslocar para ter acesso a espaços de lazer - baixa qualidade de vida nas áreas desprovidas de espaços públicos	democratização do acesso aos espaços públicos e às áreas de uso livre: espaço público de qualidade em toda a cidade.	- mapeamento das áreas carentes de espaços públicos x áreas de trabalho e moradia; - identificação das necessidades da população e dos deslocamento realizados pelas pessoas em busca de áreas de lazer; - identificação de áreas vazias e subutilizadas para a criação de novas praças e parques;
2	Carências de infraestrutura, manutenção e cuidado com o espaço público	- falta de uso - abandono - insegurança - diminuição da troca e das possibilidades de encontro - risco de acidentes com pedestres - desabrigo em relação a eventos climáticos como chuvas, ventos, etc	X	- identificação de áreas de uso livre para receber infraestrutura e equipamentos - Priorização e adequação para pedestres e ciclistas - redesenho de espaços baseados no clima e eventos climáticos - Redesenho dos espaços tendo como referência a segurança das pessoas e priorização de pedestres. - programa de reforço de zeladoria dos espaços públicos (calçadas, ruas, praças e parques) - implantação de infraestrutura cicloviária - captação de parcerias para financiamentos em espaços públicos, sobretudo com empresas e comércios locais
3	Degradação ambiental	- poluição sonora, atmosférica e química - poluição difusa: o que vai direto para os rios e lagos - depósito de resíduos sólidos e lixo acumulado - subutilização e abandono - degradação dos rios e lagos - proliferação de doenças	X	- identificação das necessidades locais, com pesquisa de satisfação de conforto dos usuários nos diversos espaços públicos da cidade - implantação de paisagismo e arborização para melhoria do microclima - substituição da frota de transporte público para veículos não poluentes - investimento em infraestrutura cicloviária - limpeza das galerias pluviais e reforço na coleta de resíduos sólidos - aumento da permeabilização do solo e renaturalização das margens de rios e córregos - envolvimento de entidades e comunidade local no processo de educação ambiental
4	Espaços públicos com consumo privado: parcerias que dão certo ou privatização do uso público?	- privatização do espaço público - segregação social - descaracterização dos espaços naturais	- atratividade para espaços vazios ou subutilizados - dinamização dos usos - segurança	- participação da comunidade local na escolha dos novos usos e formas de gestão, a partir dos usos existentes e das necessidades da população local - parcerias ou concessões de usos por tempo determinado - controle social e público frente aos serviços oferecidos e preços praticados

Ocorrências		Ameaças	Oportunidades	Ações Possíveis
5	Ocupação dos espaços públicos		<ul style="list-style-type: none"> - fortalecimento da identidade local e dos grupos étnicos - democratização dos espaços públicos - politização social - atratividade para espaços vazios ou subutilizados - dinamização dos usos 	<ul style="list-style-type: none"> - programa de reforço de zeladoria dos espaços públicos (calçadas, ruas, praças e parques) - contenção de ações policiais que oprimem o livre acesso aos espaços públicos por diferentes grupos étnicos e culturais
6	As festas Populares	X		<ul style="list-style-type: none"> - elaboração de calendário e mapeamento das festas populares municipais - identificação de áreas de uso livre para conceder infraestrutura necessária às festas populares - planejamento de reforço de zeladoria dos espaços públicos durante a realização das festas populares
7	Muito espaço para o carro, pouco espaço para o pedestre	<ul style="list-style-type: none"> - poluição sonora e atmosférica - congestionamentos - desestímulo à vivência urbana e uso dos espaços públicos - exclusão social 	X	<ul style="list-style-type: none"> - medições dos fluxos de pedestres e modais motorizados e não motorizados - projeto de redesenho urbano para acessibilidade e qualificação dos espaços públicos
8	Cidades do interior: lugar das bicicletas	<ul style="list-style-type: none"> - falta de infraestrutura para o ciclista em áreas de maior circulação de veículos 	<ul style="list-style-type: none"> - redução do uso de veículos motorizados, com redução da poluição sonora e atmosférica e redução dos congestionamentos - estímulo à vivência urbana e uso dos espaços públicos - promoção de inclusão social - melhoria da micro-acessibilidade 	<ul style="list-style-type: none"> - medição dos fluxos cicloviários: estudos de demanda e oficinas com usuários - planejamento de malha cicloviária com implantação de infraestrutura (ciclofaixas e ciclovias, sinalização horizontal e vertical, traffic calming em vias de uso compartilhado) - estudo de viabilidade para implementação de sistema de compartilhamento de bicicletas - integração entre os modais - implantação de paraciclos e bicicletários - programas de paisagismo e arborização nas rotas cicloviárias - campanhas de educação para o trânsito
9	Calçadas como lugar para se estar	<ul style="list-style-type: none"> - falta de conforto e segurança em áreas de alto tráfego motorizado 	<ul style="list-style-type: none"> - democratização dos espaços públicos - incentivo aos laços sociais - vitalidade urbana - segurança e bem estar 	<ul style="list-style-type: none"> - identificação das ruas com baixo fluxo de automóveis motorizados e alto fluxo de pedestres para alargamento de calçadas - redesenho urbano com foco na acessibilidade e qualificação dos espaços públicos - implantação de mobiliário urbano
10	Bloqueio na circulação do pedestre no passeio público	<ul style="list-style-type: none"> - falta de acessibilidade - desestímulo ao caminhar, sobretudo para os portadores de necessidades especiais e pessoas carregando carrinhos de bebês. - acidentes, insegurança e desconforto 	X	<ul style="list-style-type: none"> - levantamento das áreas críticas de circulação de pedestres - implantação de faixa livre, faixa de serviços e faixa de acesso nos passeios públicos. - programa para planejamento do enterramento das fiações aéreas e eliminação posteamento. - programa de arborização urbana - repaginação e nivelamento dos passeios
11	Sobras de planejamento sem uso	<ul style="list-style-type: none"> - espaços vazios e subutilizados - conflitos para a circulação do pedestre 	<ul style="list-style-type: none"> - criação de novos espaços públicos ou melhoria do existente, - instalação de novos usos e ampliação do passeio público. 	<ul style="list-style-type: none"> - redesenho urbano com foco na acessibilidade e qualificação dos espaços públicos - avaliação de concessões de uso para criação de atratividades em espaços subutilizados
12	Margens de água	<ul style="list-style-type: none"> - poluição - inacessibilidade para a população - espaços vazios e subutilizados 		
13	Áreas simbólicas	<ul style="list-style-type: none"> - espaços degradados, vazios e subutilizados - falta de incentivo à identidade local e as origens da população e da história dos territórios populares 	<ul style="list-style-type: none"> - fortalecimento da identidade local e dos grupos étnicos - democratização dos espaços públicos 	<ul style="list-style-type: none"> - identificação com a participação da população do patrimônio imaterial das cidades e dos usos simbólicos - planejamento de reforço de zeladoria dos espaços simbólicos da cidade - implementação de infraestrutura de apoio: mobiliário urbano, iluminação, redesenho para acessibilidade, etc.

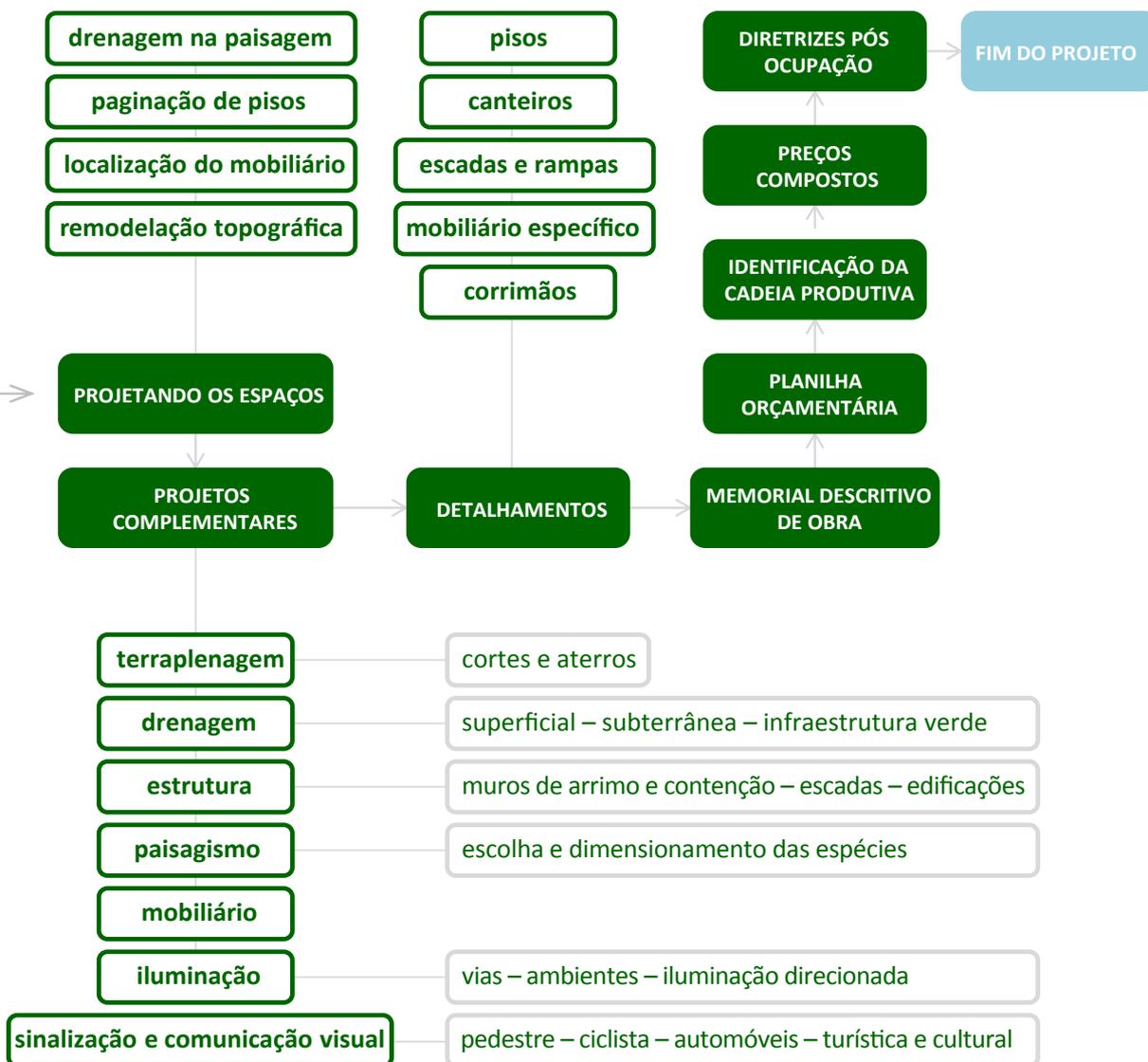
2 Redesenho de espaços e paisagens

O volume que antecede esta publicação (Espaços Públicos: Diagnóstico e Metodologia de Projeto) traz um fluxograma para o desenvolvimento de projetos de espaços públicos, onde estão apontadas cada uma das etapas necessárias, desde a análise do entorno e do terreno até o memorial de obra e planilhas orçamentárias, passando pelo processo participativo, pela definição do programa e por cada uma das etapas de projeto, da setorização de atividades aos detalhamentos.



Cronograma para o desenvolvimento de projetos de espaços públicos

Reproduzimos este fluxograma a fim de que sirva como roteiro não só para o desenvolvimento de projetos, mas também para a contratação de profissionais e para a elaboração de editais de licitação pelas prefeituras municipais, a fim de que as etapas sejam cumpridas e os projetos contemplem a complexidade necessária para uma boa execução. Não iremos, contudo, detalhar cada uma das etapas já apresentadas na publicação anterior, mas nos atentar para as especificidades de projeto que podem beneficiar o tratamento das pequenas e médias cidades, conforme evidenciado nas ações possíveis da Matriz de Planejamento resultante da leitura urbana destes espaços.



3 Medições e Experimentação como metodologia de intervenção

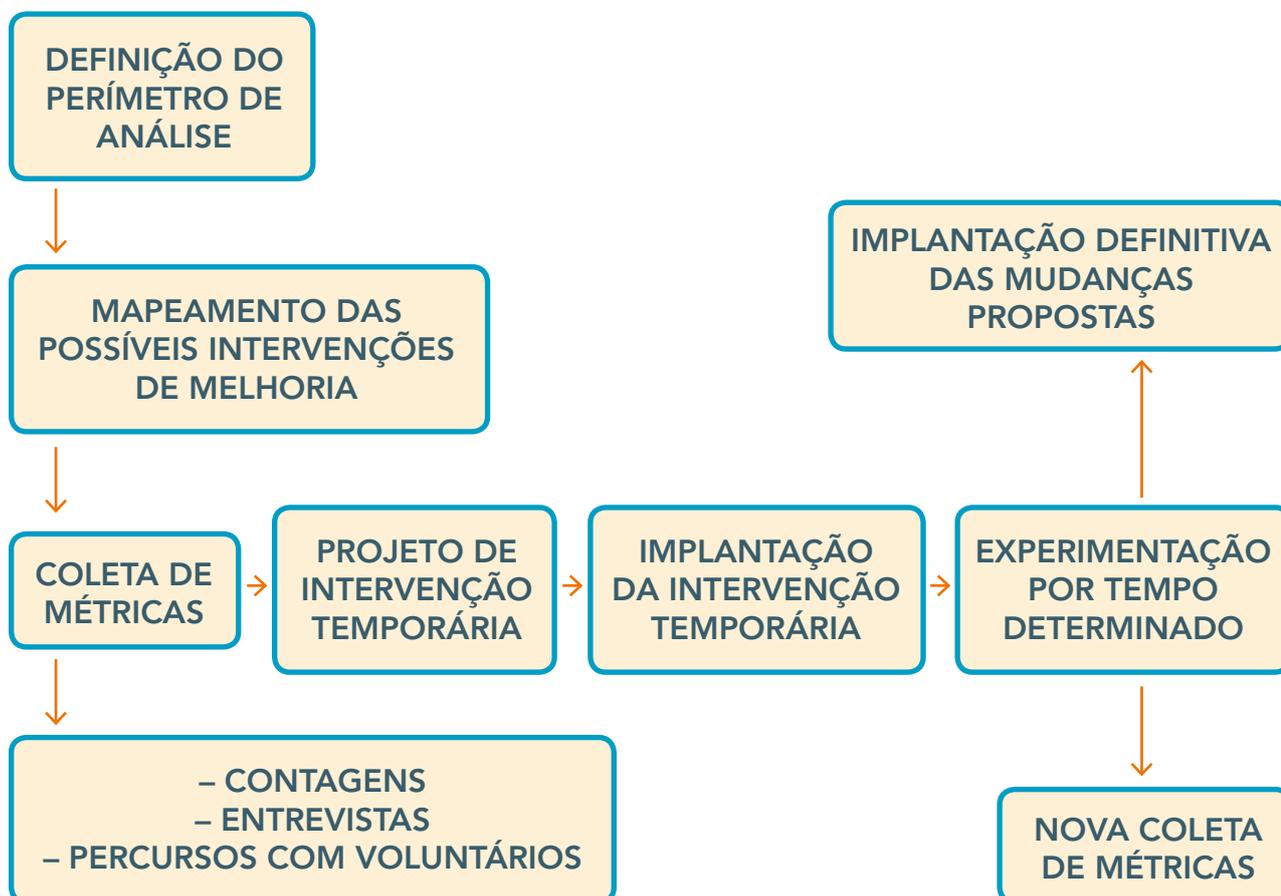
Depois de identificada a necessidade de intervir em determinada área da cidade, através de mapeamentos e processos participativos, é preciso pensar na metodologia de intervenção.

Como intervir?

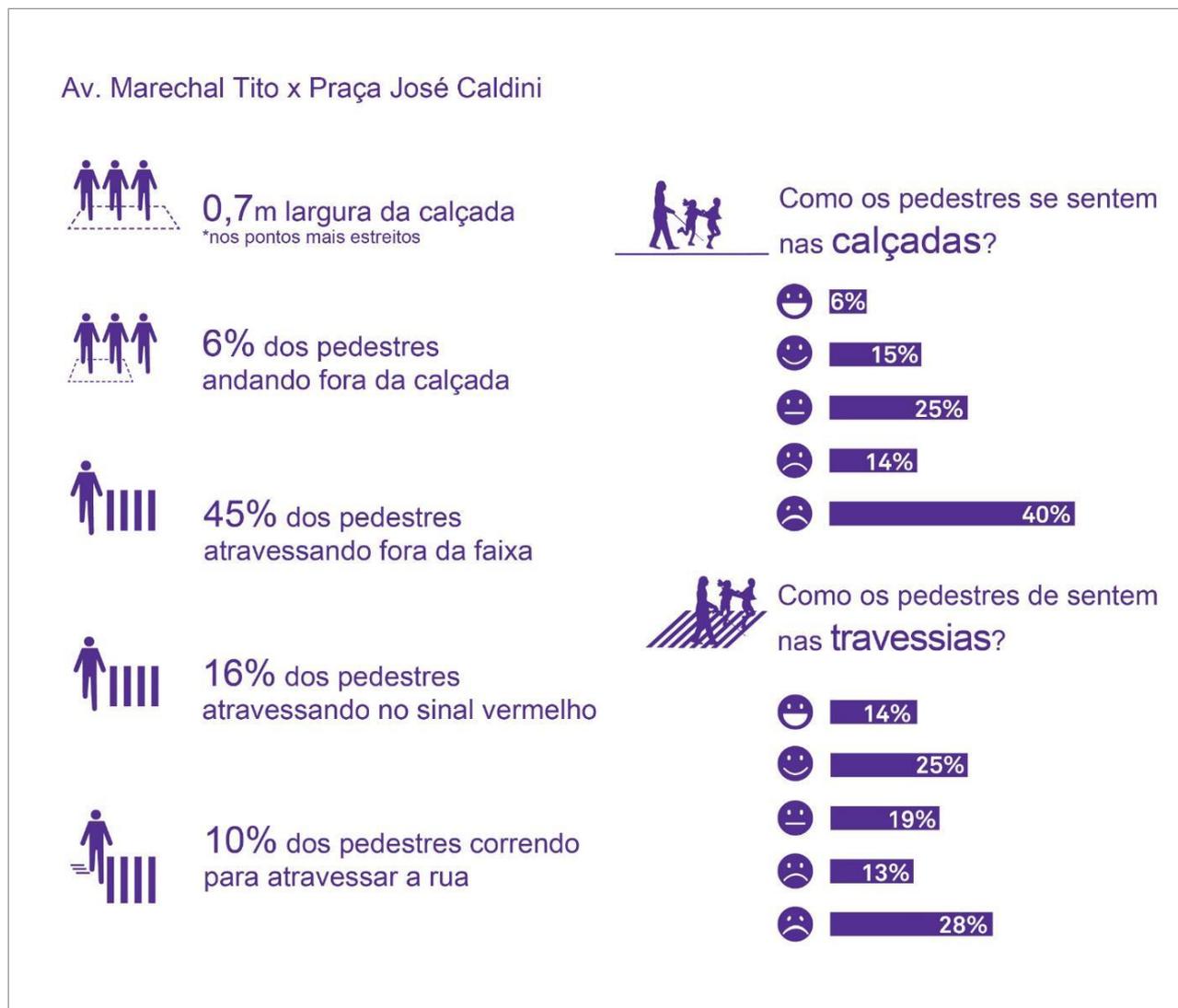
Desenvolver um projeto e iniciar a obra é a forma tradicional, porém está sujeita a apropriações inesperadas pela população, pois não se pode ter certeza sobre os impactos das transformações no território. Uma das formas de se iniciar uma intervenção em um espaço público é através da aplicação de métricas e experimentações. Este método é utilizado pelo arquiteto dinamarquês Jan Gehl e tem sido aplicado em muitas cidades do mundo com bastante êxito.

Essa mesma metodologia foi aplicada no projeto São Miguel Mais Humana, realizado pela Prefeitura de São Paulo em parceria com a Bloomberg Philanthropies e o MobLab, que teve como objetivo melhorar a segurança para o trânsito em uma área com altos índices de acidentes e mortes por atropelamento no distrito de São Miguel Paulista em São Paulo. Apesar de se tratar de um distrito de uma capital e não de uma cidade do interior, podemos utilizá-lo como exemplo por apresentar características muito semelhantes a uma centralidade de uma cidade pequena ou média.

Como aplicar métricas e experimentar um projeto?



Inicialmente é feita uma observação dos usos existentes, do comportamento das pessoas e de como funciona aquele espaço, acompanhada de medições, como contagem de tráfego, de pedestres e de ciclistas.



Exemplo das métricas realizadas antes da implementação de mudanças no projeto São Miguel Mais Humana, em São Miguel Paulista, desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo em parceria com a Bloomberg Philanthropies e o MobLab.

Realizar entrevistas é outro instrumento importante, tanto na fase prévia à implementação do projeto piloto, como na fase de experimentação. Com as entrevistas é possível avaliar a percepção da população em relação à segurança e conforto, às interferências nos deslocamentos, aos impactos para o comércio local e também especulações sobre o redesenho urbano.

Outro recurso é realizar percursos com voluntários que possuam necessidades especiais ou dificuldades de locomoção como cadeirante, deficiente visual ou pessoa com carrinho de bebê. Desta forma será possível que se tenha um diagnóstico preciso dos problemas existentes.

As métricas também podem ser usadas para se priorizar a área de intervenção, ajudando na escolha do melhor lugar para se implementar determinadas mudanças no desenho urbano.



Experimentação do projeto São Miguel Mais Humana, em São Miguel Paulista.

Após a implementação do projeto piloto em escala 1:1, haverá uma nova avaliação durante um determinado período de tempo, a fim de observar que mudanças foram possíveis com as alterações propostas. Feitas as medições necessárias os impactos da transformação estarão mensurados e então poderão ser realizadas as mudanças definitivas, corrigindo possíveis inadequações de projeto.



Pessoas caminhando fora da área segura antes: **36%**
após a transformação: **6%**



97% gostaria de ver a intervenção permanente



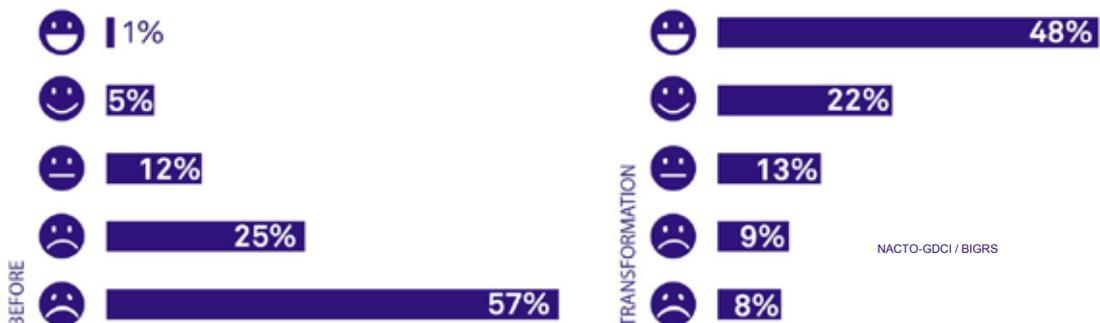
Velocidade média reduzida para **30%** enquanto as velocidades observadas caíram até **64%**



850 m² de espaço adicional para o pedestre



Quão seguros os pedestres se sentiam ao atravessar a rua?



Resultado das medições e entrevistas realizadas após a implementação de mudanças no projeto São Miguel Mais Humana, em São Miguel Paulista.

► Calçadas Seguras

Caminhar talvez seja uma das ações mais importantes praticadas nos espaços públicos dos pequenos territórios, em função das curtas distâncias a serem percorridas. Em muitas cidades, as compras são feitas a pé, visita-se os amigos a pé e da mesma forma se vai para a igreja, para o clube, para o parque. Já nas cidades médias, o caminhar já apresenta riscos em função do aumento do número de carros nas ruas.

A calçada, portanto, é o espaço público por excelência, sobretudo após as ruas terem sido cedidas para uso quase que exclusivo dos automóveis motorizados. A calçada amplia a dimensão da vida pública, é responsável pelo movimento do comércio local e possibilita encontros, o que lhe dá grande importância frente as necessidades de bons projetos e zeladoria.

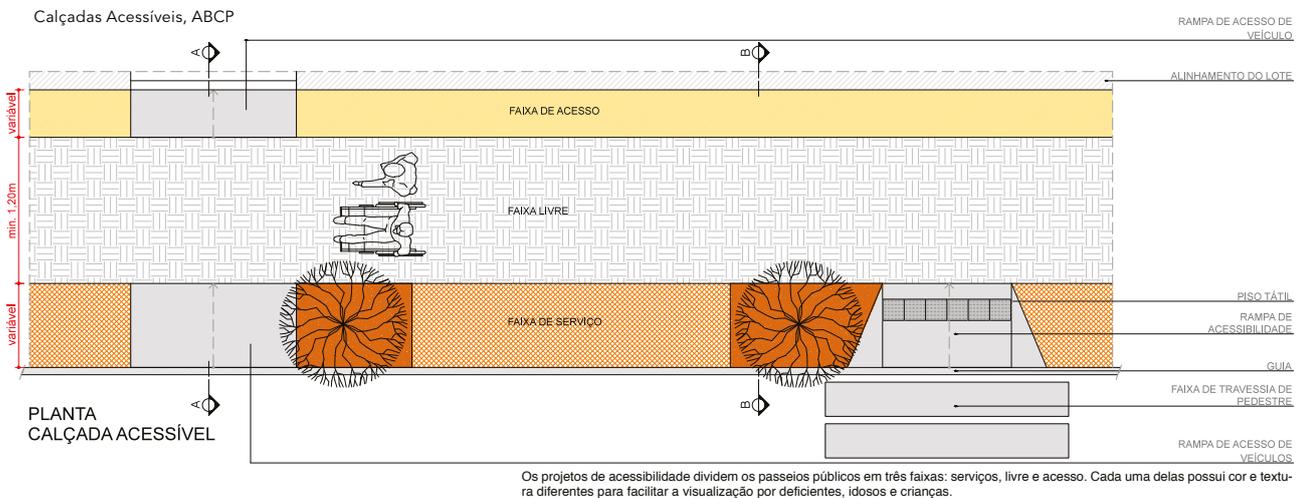
Princípios de projeto

Em grande parte das cidades brasileiras as calçadas são de responsabilidade dos moradores, e não do poder público, o que dificulta o nivelamento entre os lotes e a padronização de pisos e projeto. Para que isso aconteça, é importante que haja um regimento a ser seguido e também fiscalização por parte do poder público, bem como o comprometimento do cidadão.

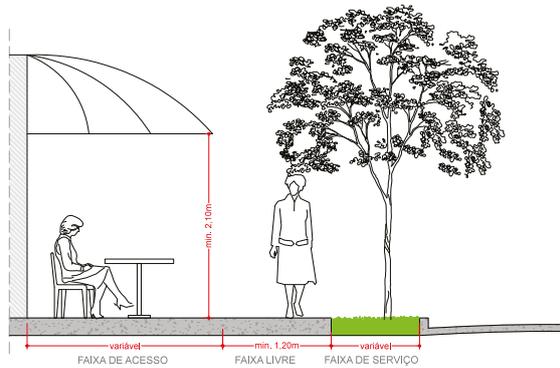
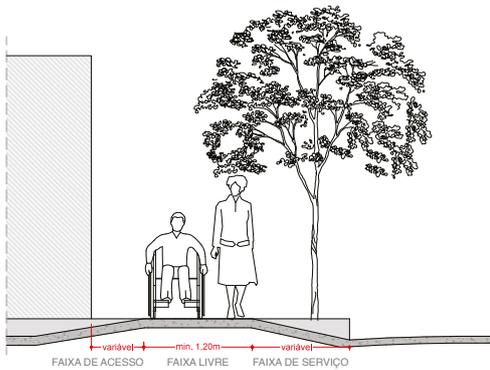
Há alguns princípios e parâmetros básicos de projeto que devem ser seguidos:

- Toda calçada, independente da largura e da inclinação da rua, deve respeitar uma 'faixa livre' de pelo menos 1,5 metros sem desnível ou barreiras para permitir a circulação de pessoas com mobilidade reduzida.
- Devem prover espaço na "faixa de acesso" entre a faixa livre e a rua para sinalização, vegetação etc.
- Devem prover uma "faixa de serviço", que pode incluir árvores, vegetação, lixeiras, bancos, mesas, etc
- Devem prover rampas no meio-fio junto às esquinas e às faixas de pedestres.
- De acordo com o estabelecido pela Norma de Acessibilidade Brasileira a declividade longitudinal da calçada deverá acompanhar a inclinação da rua, e no sentido transversal a calçada deve ter declividade máxima de 3%.
- Os rebaixamentos das calçadas podem ter diferentes formas mas devem estar localizados na direção do fluxo de pedestres. Podem estar situados nas esquinas ou em outro local da quadra e devem ter inclinação máxima de 8,33%.
- As rampas de acesso aos lotes devem localizar-se na faixa de serviço, com inclinação máxima de 8,33%, garantindo a continuidade da faixa de circulação de pedestres.
- A pavimentação deve ser durável, permitir conforto de rolamento, ser antiderrapante e de fácil manutenção. Recomenda-se o uso de quatro tipos de piso: intertravado, piso de placas pré-moldadas de concreto, concreto moldado in loco e ladrilho hidráulico. Pavimentos permeáveis e plantio de árvores e vegetação na faixa de serviços podem ajudar muito a drenagem superficial e facilitar o manejo de águas pluviais.

- O projeto deve atender todas as disposições das legislações em vigor, sobretudo as leis municipais específicas para execução de calçadas.



Os projetos de acessibilidade dividem os passeios públicos em três faixas: serviços, livre e acesso. Cada uma delas possui cor e textura diferentes para facilitar a visualização por deficientes, idosos e crianças.



ATENÇÃO:

- 1- A dimensão das faixas varia em função da largura total da calçada, conforme apresentado na tabela e, em função da legislação de cada município.
- 2- A inclinação transversal máxima admitida é de 3% para pisos externos. A inclinação longitudinal máxima admitida para que um passeio seja considerado acessível é de 8,33%.
- 3- Na faixa de serviço pode ser utilizado o jardim de chuva como medida de manejo de águas pluviais. Para conhecer mais consulte o projeto técnico jardim de chuva, disponível em: www.solucoesparacidades.org.br
- 4- Este desenho foi elaborado e é distribuído apenas como referência projetual e, portanto, não exclui a necessidade do usuário consultar um profissional independente e habilitado para determinar o correto dimensionamento e detalhamento para sua execução. A ABCP não se responsabiliza por erros e omissões, de qualquer natureza, relacionados com o referente projeto, isentando-se da responsabilidade para com o mesmo.

CORTE AA CALÇADA ACESSÍVEL

CORTE BB CALÇADA ACESSÍVEL

LEGENDA	XXXXXXXXXXXX RESPONSÁVEL TÉCNICO	CALÇADA ACESSÍVEL DESENHO TÉCNICO	XXXXXXXXXXXX CLIENTE DET-CALÇADASEGURA-R02 ARQUIVO	SEM ESCALA ESCALA	24.03.2014 DATA	1
---------	-------------------------------------	--------------------------------------	---	----------------------	--------------------	---

Princípios e parâmetros para projetos de calçadas.



Calçada em piso drenante respeitando as três faixas: de acesso, faixa livre e faixa de serviço. Blumenau, SC.

► Ruas para Pedestres e Ruas de Lazer

Nas cidades bem pequenas, cidades do interior, ruas são ainda espaços de estar, espaço para jogar bola, jogar queimada, pintar amarelinha no asfalto, espaço de brincar. Nas cidades maiores isso só é possível nos bairros mais periféricos onde a circulação de carros é menor. Nos bairros mais centrais das cidades médias há trânsito, veículos circulando em alta velocidade e pedestres oprimidos no estreito espaço das calçadas.

Em ambas as escalas de cidades há o desejo pela ocupação do espaço público e a vontade de que a rua seja livre, seja para possibilitar a circulação de um grande número de pedestres com tranquilidade, para atrair consumidores para o comércio de rua ou para que seja possível exercitar a liberdade.



Livia Radwansky

Cavalcante, Goiás.

Assim surgiram os calçadões e assim estão surgindo hoje as ruas de lazer, ou Ciclovias Recreativas (como são chamadas na América Latina), fechadas para os carros nos domingos e feriados. Em ambos os casos trata-se de demanda reprimida de espaço público. São ruas utilizadas na sua intensidade. É o cidadão retomando a cidade que um dia lhe foi roubada pelos carros, promovendo a inclusão, a interação social e a igualdade.

Princípios de projeto

- As ruas de pedestres são reservadas para uso exclusivo de pedestres e toda a circulação de automóveis motorizados é proibida, com exceção dos caminhões de entrega, que podem acessar a rua em horários pré-determinados, e dos veículos de emergência.

- Implantação de mobiliário urbano, pavimentação adequada e projeto de iluminação e paisagismo são elementos importantes para conferir atratividade às vias de pedestre e conforto e segurança aos seus usuários.
- A instalação de áreas de estar e descanso sombreadas juntamente à implementação de espaços de consumo, como quiosques ou elementos modulares ocupados por pequenos serviços, podem garantir a atratividade do lugar em diferentes horários do dia ou da noite e quando o comércio encontra-se fechado, impedindo que os calçadões se tornem lugares vazios e inseguros.
- As áreas de transição entre os fluxos de pedestre e veículos motorizados devem receber tratamento de piso adequado, que sinalize a mudança de modais, bem como mudanças de nível ou instalação de componentes de segurança fixados ao solo, como os bastonetes e esferas de concreto.



ABCP

Área ocupada por mesas em rua de pedestres em Ilha Bela, SP.

- No caso de permitida a circulação de bicicletas, é importante que haja uma sinalização adequada para o compartilhamento ou o desenho de via segregada para o tráfego seguro, principalmente em áreas com grande circulação de pessoas, como os centros comerciais.
- A pedestrianização total de vias de alto tráfego de pedestres, como áreas de compras e comércio específico pode reduzir significativamente o número de acidentes, atropelamentos e conflitos entre os diferentes modais.
- As Ruas de Lazer não precisam receber infraestrutura específica para o uso sazonal, mas devem ser regradas por lei, decreto ou portaria, a fim de que sejam estabelecidas normas para a sua implementação e utilização.

- Nas Ruas de Lazer, deve ser regrado o envolvimento das diferentes áreas da gestão pública na sua viabilização, como a responsabilidade da prefeitura no fornecimento dos materiais que sinalizam e bloqueiam as vias, a permissão para a realização de atividades culturais, artísticas e esportivas e a regulação sobre a utilização de aparelhos sonoros.



ABCP

► Minipraças

No Capítulo 3 falamos sobre as sobras de planejamento sem uso, como as áreas residuais do sistema viário, estacionamentos, rotatórias, canteiros, baixios de viaduto etc. São elementos que conferem fraqueza e ao mesmo tempo potencialidade ao espaço urbano, já que podem vir a ser novos espaços públicos.

As minipraças, ou pocketparks, instaladas nestes espaços residuais, podem qualificar a conversa voluntária que acontece nas esquinas e nas calçadas das pequenas e médias cidades, e ampliar as possibilidades de encontro e vivência da vida urbana. A simples instalação de um banco em um local protegido do tráfego de pedestres pode permitir um uso do espaço público que não aconteceria anteriormente. Identificar a potencialidade destes espaços é permitir uma reconfiguração da rua para novas sociabilidades.

Além do benefício que as minipraças podem trazer pelo uso, há também uma contribuição significativa para a paisagem urbana, em função da vegetação que pode ser implementada em áreas anteriormente ocupadas somente pelo asfalto.

Mobiliário urbano
e paisagismo em
Rua de Pedestre na
cidade de Jundiaí, SP.

Princípios de Projeto

- Minipraças podem ser instaladas em terrenos, em áreas livres nas calçadas ou mesmo sobre o asfalto, com ou sem elementos fixos de delimitação.
- Elementos que compõe a formação de minipraças: mobiliário urbano, iluminação, vegetação, paraciclos, nova formatação de pisos e comunicação visual.
- Devem ser garantidas para as minipraças o uso essencialmente público, onde não aconteça a privatização do espaço através da comercialização de produtos, que pode acabar por selecionar o público e constranger ocupações espontâneas.
- As minipraças podem ser permanentes ou temporárias, como espaços de experimentação. No caso de intervenções temporárias ou experimentais, devem ser contornadas por elementos balizadores que garantam a separação do sistema viário, impedindo a entrada de carros para proteção e segurança dos usuários.
- Considerando ainda a instalação da minipraça como espaço temporário ou experimental, devem ser utilizados elementos baratos, leves e removíveis, porém resistentes às intempéries e que garantam segurança e conforto.
- As minipraças podem ocupar vagas de estacionamento nas vias, ao molde dos parklets ou das vaga-vivas, cuja operacionalização precisa ser regulada e autorizada pelo poder público.

A start-up de projetos urbanos Urb-i tem mapeado transformações urbanas em várias cidades do mundo, e as minipraças aparecem em muitas cidades pequenas e médias no Brasil. Selecionamos a seguir algumas experiências que evidenciam a potencialidade de melhorias dos espaços urbanos com soluções simples e transformadoras.



Urb-i



Criação de minipraças em São Caetano do Sul, SP.



Criação de minipraças em Campos de Goytacazes, RJ.



Minipraças na Avenida da Lagoa em Balneário Camboriú



Urb-i

Minipraças na Rua da Universidade, em Palhoça, SC.

5 Arquitetura como indutora do uso coletivo

O que desenha a cidade?

O traçado das ruas? As calçadas? A arquitetura dos edifícios? A forma como os edifícios estão dispostos no lote? Ou o uso que se faz destes espaços?

Acreditamos que a resposta é uma conjunção de fatores, onde cada elemento da cidade colabora para que ela seja o que é. Neste contexto, depois de termos falado bastante sobre o desenho dos espaços públicos, vale uma menção à arquitetura como indutora dos usos coletivos na cidade, e a regulamentação urbanística atuando como protagonista neste processo.

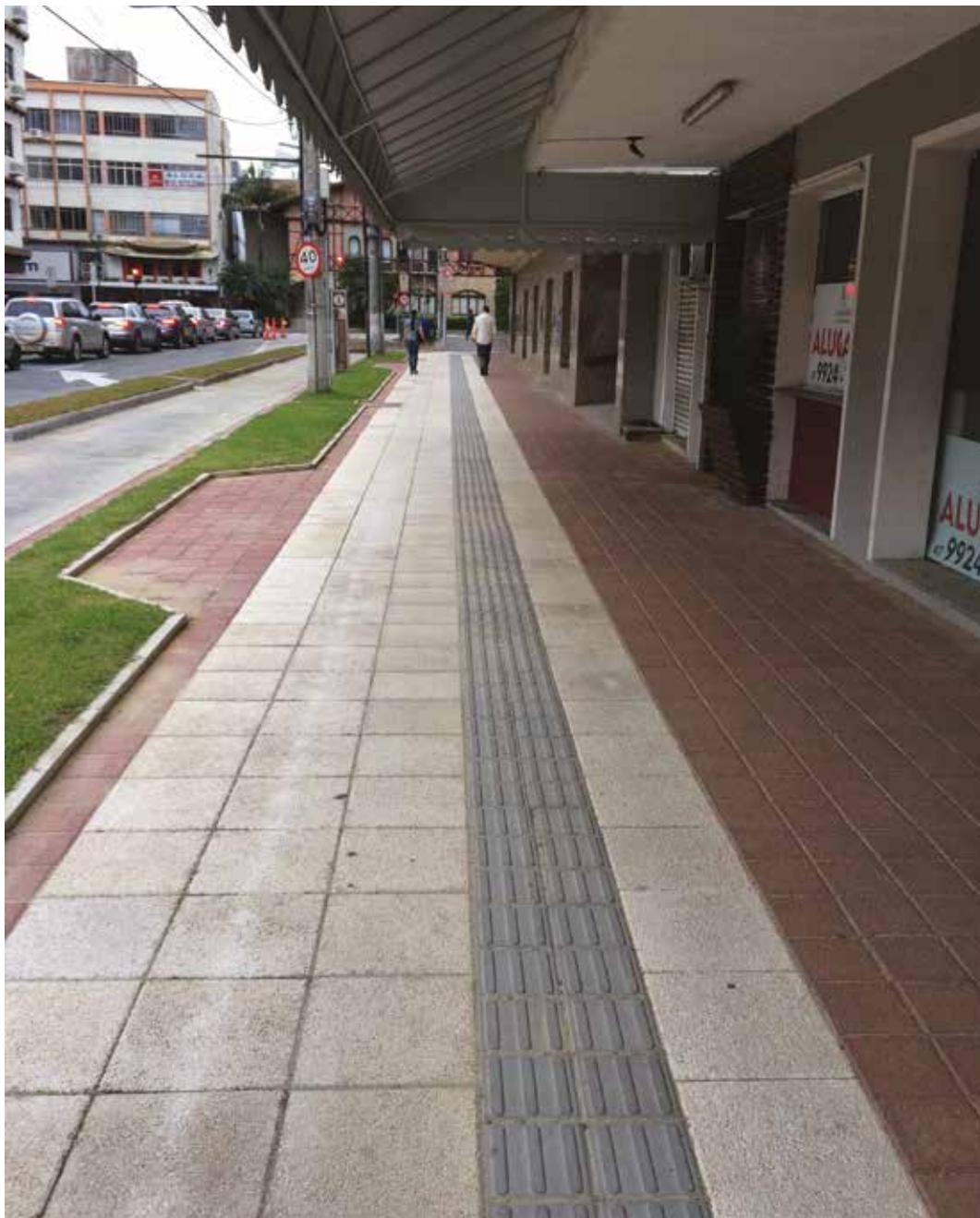
Se os edifícios são monofuncionais teremos uma ociosidade de circulação de pessoas em algum momento do dia ou da noite. Áreas exclusivamente comerciais carecem de vitalidade urbana nos dias e horários que os comércios não funcionam, e nos bairros residenciais acontece o contrário.

Por isso o **uso misto** é tão desejado nas cidades, já que permite um entra e sai constante de pessoas em vários momentos do dia, reforçando a sensação de segurança do pedestre, e ofertas de comércio e de serviços próximos às residências, fomentando o caminhar e reduzindo os deslocamentos por transportes motorizados.

Quando edifícios residenciais possuem em seus térreos usos comerciais ou de serviços com acesso público, a cidade ganha o que chamamos de **Fachada Ativa**, que faz com que o espaço público receba a atratividade dos usos que acontecem ali, trazendo conforto e segurança para todos.

Há ainda a **Fruição Pública**, que permite uso público e a passagem de uma rua para outra através do térreo de um edifício, tal como as galerias comerciais de centros urbanos que integram duas ou mais ruas pelo seu interior. E se estes usos estão circundados por **calçadas largas**, que permitam a circulação de um maior número de pedestres, vem como a ampliação dos espaços de estar para fora dos lotes, ainda melhor.

Outra diretriz importante para regular o desenho urbano e o impacto das construções privadas no espaço público é regar as metragens máximas permitidas para **muros contínuos**. Grandes equipamentos ou condomínios residenciais que se fecham através de extensos muros, onde o uso do lote não se relaciona em nada com o espaço público, gera insegurança para o pedestre, impacto na paisagem e desestímulo à vitalidade urbana.



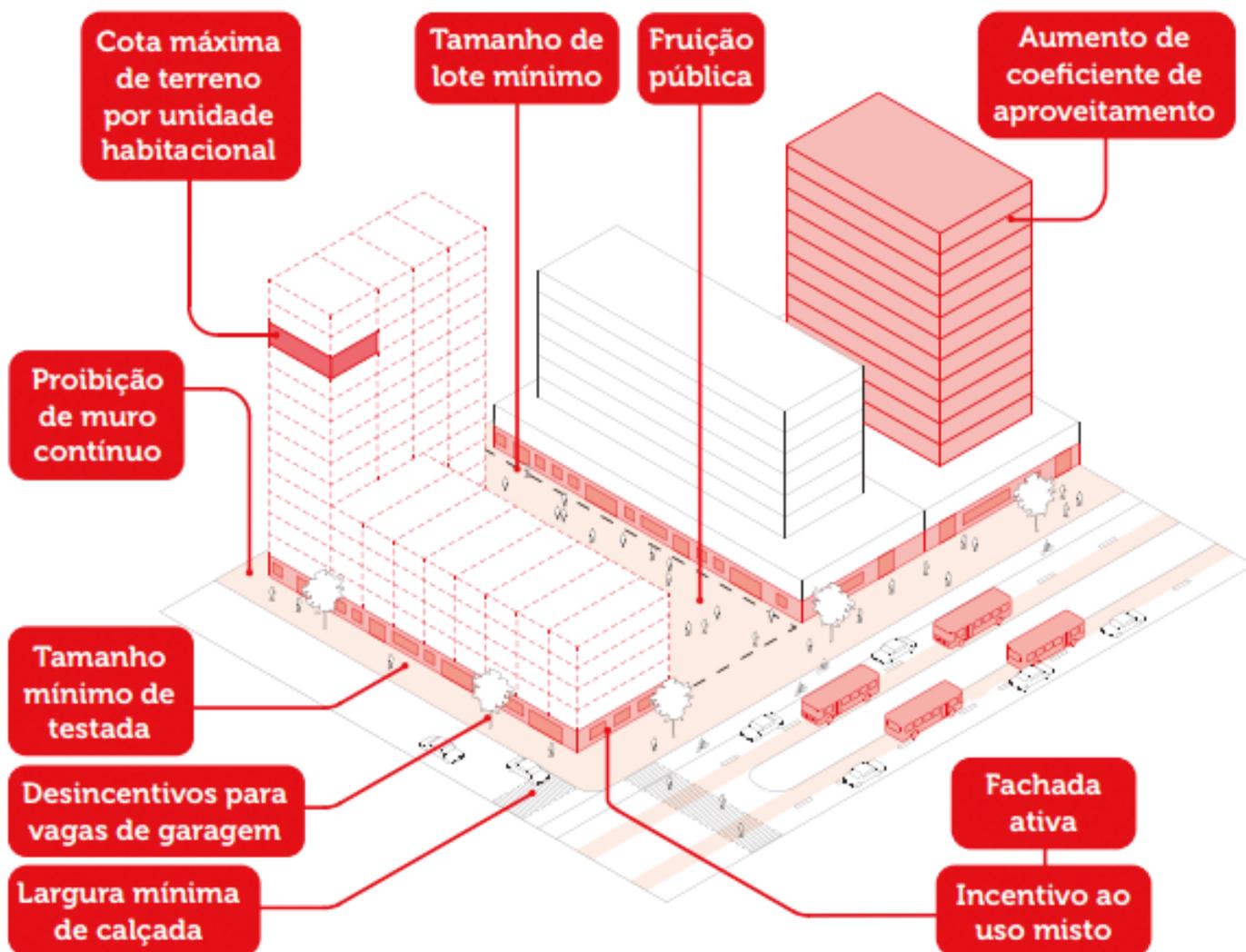
ABCP

Fachada ativa, uso misto e calçadas largas com cobertura avançando sobre o passeio público em Blumenau, SC.

Todos estes elementos podem ser incentivados pelo poder público através de uma regulamentação urbanística que ofereça vantagens para o empreendedor em aplicá-los, tal como foi definido pelo Plano Diretor de São Paulo nos Eixos de Estruturação Urbana, que são as vias da cidade com prioridade para circulação de transporte coletivo

EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO

Com objetivo de conferir qualidade urbana aos Eixos, foram definidos os seguintes parâmetros e incentivos urbanísticos:



Detalhe do Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo (Lei 16.050 de 20 de julho de 2014).
Texto da Lei ilustrado.

e densificação populacional. São regras e incentivos urbanísticos que podem se adaptar a diferentes escalas de cidades: pequenas, médias ou cidades metropolitanas, reformuladas de acordo com a demanda de cada cidade.

URBANA: QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA

FACHADA ATIVA

Não será computável até 50% da área do lote destinada ao uso não residencial, sendo necessário:

- Testada maior que 20m
- Construção no nível da rua, com acesso direto à calçada

FRUIÇÃO PÚBLICA

Será gratuito 50% do potencial construtivo máximo relativo à área destinada à fruição pública: além disso, o cálculo do potencial construtivo será em função da área original do lote, sendo necessário:

- Área destinada à fruição pública de, no mínimo, 250m²
- Área localizada junto ao alinhamento viário, no nível da calçada e permanentemente aberta

CALÇADAS LARGAS

Como contrapartida à doação de área para ampliar calçadas, o recuo de frente será dispensado; o potencial construtivo será calculado em função da área original; e não será cobrada outorga onerosa correspondente à área doada, sendo necessário:

- Mínimo de 5m nas calçadas dos lotes com frente para os Eixos de Estruturação
- Mínimo de 3m no restante da área de influência

USO MISTO

A área destinada ao uso não residencial, até o limite de 20% da área construída computável total do empreendimento, não será considerada computável.





CAPÍTULO 5 BOAS PRÁTICAS

1.1 MAPEAMENTO COLETIVO: OLHARES E PRÁTICAS DA JUVENTUDE PERIFÉRICA

- **Mapeamento Coletivo:** “Olhares e práticas da juventude periférica”, 2016 Registro por Aluizio Marino, gestor cultural e educador social, SP

Aluizio Marino



Mapeamento Coletivo “Olhares e práticas da juventude periférica”, facilitado por Aluizio Marino em SP, 2016.

Mapeamento Coletivo é uma forma de processo participativo que promove o reconhecimento de problemas complexos expressos no território e de alternativas para sua resolução. Através dele é possível mapear ações e atores “invisíveis”, ao mesmo tempo que se configura como alternativa às práticas tradicionais de participação. Ou seja, uma possibilidade concreta para superar o desconhecimento do poder público e a desmotivação com os formatos tradicionais de participação (assembleias, conselhos, fóruns, entre outros).

Existem diversos formatos de mapeamento coletivo possíveis, o mínimo necessário é:

- um suporte (folhas em branco, mapas impressos, painéis)
- material para intervenção (canetas, post-its, ícones, adesivos).

Assim é possível realizar mapas afetivos, linhas do tempo, painéis, entre outros formatos. Aqui não exploramos tais formatos em detalhes, pois já existem manuais que dão conta dessa necessidade. Nosso foco é compreender como o mapeamento coletivo pode ser útil em processos participativos voltados à reconfiguração de espaços públicos a partir da perspectiva das juventudes. Nesse sentido apontamos abaixo alguns pressupostos para o desenvolvimento de mapeamentos que de fato cumpram tal característica:

- Garantir a autonomia dos sujeitos no processo de mapeamento. Desde que respeitadas as premissas dos direitos humanos, é preciso assimilar as opiniões críticas e até mesmo garantir espaço para agendas mais progressistas.
- Estabelecer uma relação transparente, onde fique claro quais os ganhos / riscos envolvidos no processo de mapeamento e quais os desdobramentos posteriores. Bem como garantir o acesso às informações públicas (dados demográficos, geoespaciais, socioeconômicos, entre outros) que possam subsidiar a experiência.
- Compreender a centralidade no PROCESSO de mapeamento. O ato de mapear é mais importante do que resultado final, pois é durante o percurso do mapeamento que se estabelecem trocas de saberes e a construção de conhecimentos coletivos.
- Realizar o processo de mapeamento em espaços públicos, especialmente aqueles que as juventudes já ocupam, para assim identificar potenciais e possíveis conflitos. Outra possibilidade é desenvolver tais experiências em equipamentos públicos, em especial nas escolas e centros culturais, para compreender o papel desses “serviços” no território em que estão inseridos.

- Envolver os próprios coletivos no processo de concepção e na mediação da experiência. Essa é a forma mais eficiente de garantir que linguagem do mapeamento esteja próxima ao público alvo.
- Compreender a diversidade existente nas juventudes e com isso as diferentes formas de abordagem a cada grupo. Por exemplo: jovens organizados em coletivos tendem a assimilar de forma mais rápida a importância de processos de mapeamento, já jovens que não participam de movimentos necessitam de uma sensibilização anterior.

Um exemplo concreto de mapeamento coletivo nos moldes apresentados acima é a cartografia **“Olhares e práticas da juventude periférica”**, facilitada em 2016. Participaram do processo aproximadamente 150 jovens, todos eles atuavam como monitores em equipamentos culturais ou articuladores do programa juventude viva em seus territórios de origem, a maioria também participava de coletivos culturais independentes.

A atividade iniciou com uma provocação que instigou os jovens a compreender a noção de território como “espaço socialmente construído” e a dimensão política inerente aos mapas (para além de uma mera representação, o mapa é um instrumento de poder). A partir disso ficou claro o potencial que existe em se apropriar dessas ferramentas cartográficas em suas ações locais, fossem individuais ou coletivas. O objetivo principal do mapeamento era reconhecer os olhares e práticas desses jovens e, ao mesmo tempo, compartilhar uma ferramenta para que pudessem posteriormente utilizar de forma autônoma, garantindo assim a multiplicação desses conhecimentos.

Após a provocação iniciou-se a dinâmica de mapeamento coletivo. O suporte escolhido foi um mapa da cidade de São Paulo dividido em distritos e com a indicação dos equipamentos culturais existentes, o que possibilitou uma primeira leitura cartográfica: a má distribuição desses espaços na cidade, concentrados no centro e insuficientes nas periferias.

Após a leitura inicial do mapa os jovens foram incentivados a intervir utilizando post-its, respeitando três categorias pré definidas por cores:

“problemas e desafios existentes”

“caminhos possíveis para sua resolução”

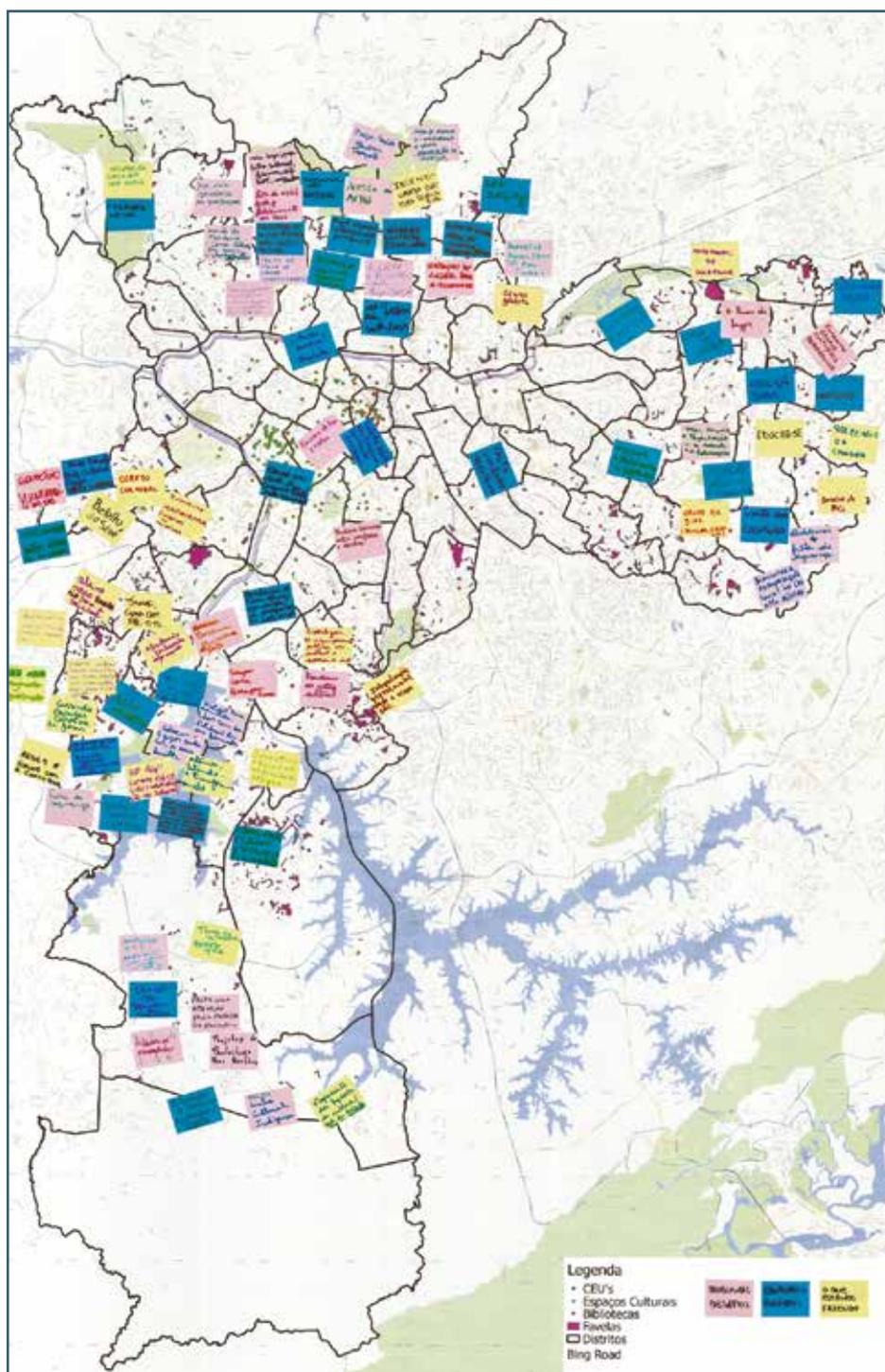
“o que já estamos fazendo para interferir nessa realidade”

Outra indicação aos participantes era que a posição do post-it no mapa estivesse relacionada com seu território de atuação.

Como resultado final o mapa traz um diagnóstico interessante, algumas questões que são importantes destacar: (i) a grande quantidade de post-its amarelos que mapeiam coletivos, ocupações e ações desenvolvidas pelas juventudes; (ii) a distribuição geográfica dessas intervenções pelas regiões periféricas, o que indica uma possibilidade concreta de articulação territorial dos coletivos juvenis com o poder público; e (iii) o levantamento de problemas e caminhos possíveis (post-its rosas e azuis) envolve diferentes áreas da política pública, o que mostra o olhar amplo e crítico das juventudes: para além da cultura, observamos questões relativas ao lazer, esporte, saúde, educação, mobilidade, questão indígena, genocídio da juventude periférica, entre outros.

O mapa é portanto uma prova de que os olhares e práticas das juventudes trazem elementos importantes para (re)pensarmos a cidade. Além disso, o resultado final mostra o envolvimento dos participantes e assim indica um meio possível para estabelecer diálogos entre as juventudes e o poder público. É claro que o mapa por si só não resolve as problemáticas levantadas na experiência, entretanto ele amplia a leitura sobre vulnerabilidades e práticas sociais existentes.

Nesse sentido, podemos dizer que práticas de mapeamento coletivo contribuem para a ampliação da participação social e, conseqüentemente, da democracia, algo fundamental nos dias de hoje, marcados pelo crescimento do discurso intolerante e descrédito do sistema de representação política.



Aluizio Marinho

Mapa coletivo produzido no Mapeamento Coletivo: "Olhares e práticas da juventude periférica".

1.2 ESCOLA POPULAR DE PLANEJAMENTO DA CIDADE, FOZ DO IGUAÇU – PR

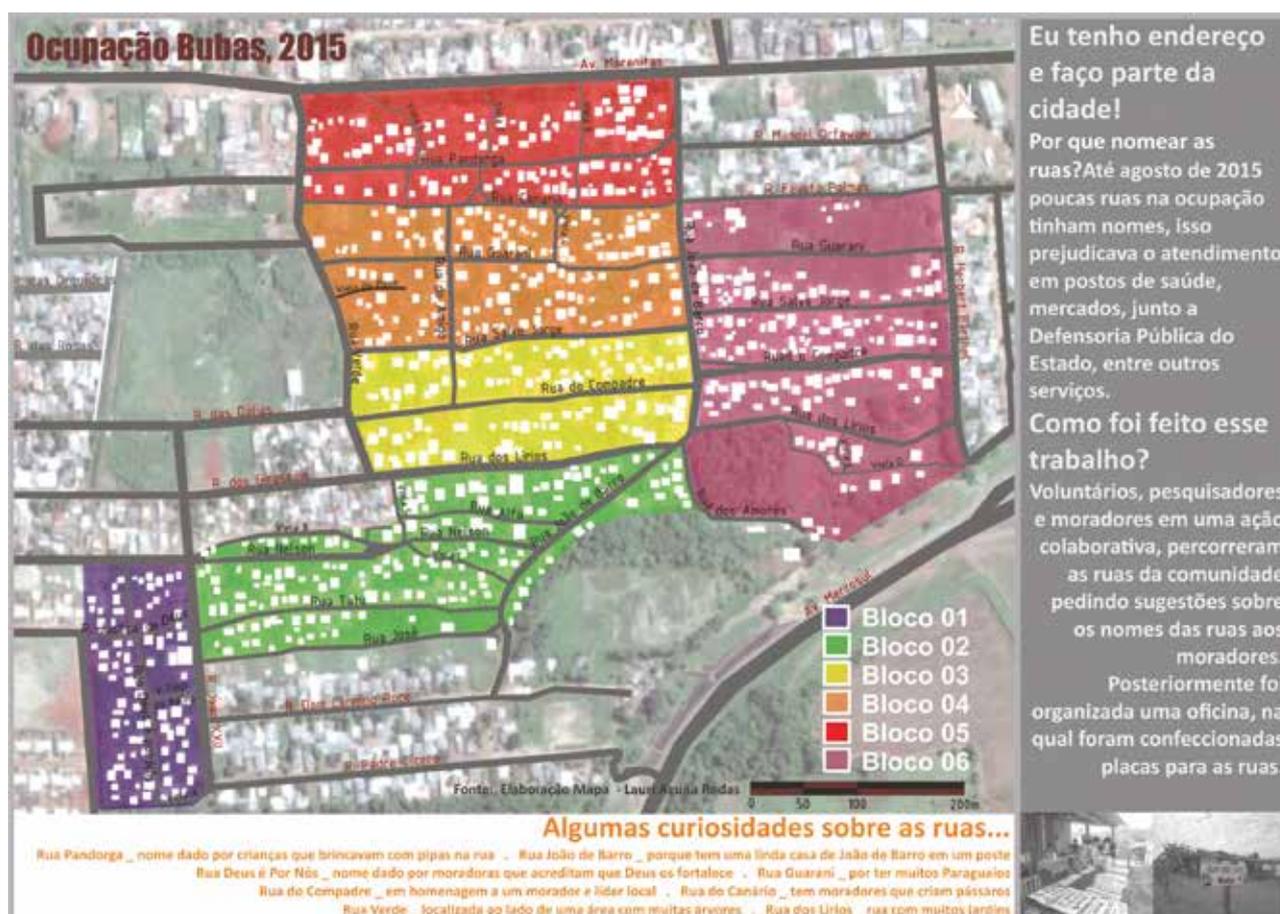
Equipe : Escola Popular de Planejamento da Cidade (UNILA) / Observatório de Remoções (UNILA, FAU USP, UFABC)

Contexto: Desenvolvimento da Escola Popular de Planejamento da Cidade na Ocupação Bubas

Localização: Comunidade Bubas, Foz do Iguaçu-PR

População: município com 256.088 habitantes (IBGE 2010) , Comunidade Bubas com mais de 700 famílias.

Ano de desenvolvimento do projeto: 2015 – 2017 em atuação.



Mapa da Comunidade Bubas em 2015, desenvolvido pela EPPC

Fonte: <https://paisagensperifericas.files.wordpress.com/2015/11/6.jpg>

A Escola Popular de Planejamento da cidade é composta pelo projeto de extensão da UNILA – Reestruturação Urbana e Social da Fronteira e do Observatório de Remoções, uma rede de pesquisa composta pelas Universidades UNILA, FAU USP e UFABC (UNILA, FAU USP, UFABC). Na Escola se integram pesquisadores, técnicos, professores e lideranças locais das comunidades. O projeto enuncia o objetivo da ampliação do debate em torno das questões de direitos humanos com foco no direito à moradia e à cidade em comunidades com contextos de vulnerabilidade a remoções forçadas.

É importante destacar a experiência para exemplificar atuações que são essencialmente processuais, e não propriamente de resultados projetuais, no qual as discussões sobre o espaço urbano e a cidade são feitas a partir da partilha entre pessoas técnicas e comunidade.

Rede Colaborativa da EPPC

Fonte: <https://paisagensperifericas.wordpress.com/escola-popular-da-cidade/rede-colaborativa>



A Escola Popular iniciou suas atividades em Foz do Iguaçu em 2015, com equipe coordenada pela professora Cecília Angileli, da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, com a comunidade Bubas. A metodologia adotada pelo processo foi encontros na comunidade, a partir de Grupos de Pesquisa e Ação para temas específicos relacionados aos impactos dos grandes projetos urbanos na região. A proposta foi a sistematização dos dados em mapas, informativos e repertório de possibilidades para as comunidades.



EPPC

Encontro e Atividade da EPPC

Fonte: paisagensperifericas.wordpress.com



Rua da Comunidade Bubas

Fonte: paisagensperifericas.wordpress.com

A Comunidade Bubas se iniciou com um movimento organizado em 2013 na área sul da cidade de Foz do Iguaçu. Ela é composta atualmente por mais de 700 famílias. No início das atividades estava em curso um processo de remoção das famílias da área do terreno, que culminou na negativa da reintegração de posse, e no início de um processo preparatório da comunidade e de sua associação para a regularização fundiária plena.

Até o momento foram feitos 15 encontros, onde foram desenvolvidas atividades de mapeamento coletivo da ocupação que são usados hoje para diversas finalidades, mapas sensoriais, nomeação de ruas e numeração das casas, assembleia com Defensoria Pública que acompanha o caso, registro de histórias orais e personagens da comunidade, mobilização coletiva frente ao processo jurídico de ação possessória, entre outras atividades.



Encontro para confecção de placas com nomes das ruas
Fonte: paisagensperifericas.wordpress.com

O que tem de especial neste programa?

1. Espaço público como educação popular

A atuação da Escola Popular e seus integrantes e colaboradores fomentou a discussão e uso dos espaços coletivos e de acesso público na ocupação. Os encontros e atividades se tornaram lugar de troca de saberes e organização comunitária. Os espaços públicos, sua construção e seu debate se tornaram instrumento e também suporte para processos de organização comunitária e popular. A comunidade hoje é uma referência na cidade e região para outras organizações populares e comunitárias e também movimentos sociais.



EPPC

Encontro e
Atividade da EPPC
Fonte:
paisagensperifericas.
wordpress.com



EPPC

Encontro e
Atividade da EPPC
Fonte:
paisagensperifericas.
wordpress.com

2. Atuação profissional e assessoria onde não se tem acesso à arquitetura e urbanismos formais

O trabalho de equipes de estudantes, pesquisadores e profissionais em áreas de atuação fora do que se compreende como formais amplia as possibilidades de atuação destes profissionais e expande a compreensão da cidade como um direito. A compreensão da construção dos espaços públicos como processo, e sobretudo processo coletivo, amplia a possibilidade de atuação e de ações efetivas para a melhoria da vida das comunidades, para além do projeto técnico destes espaços. Esta atuação em cidades médias e pequenas possui grande potencial de resultados, já que as relações sociais são mais aproximadas e com menor velocidade nas disputas pelos espaços urbanos.

Esta atuação está amparada e fomentada pela Lei de Assistência Técnica Pública em arquitetura e urbanismo. A Lei Federal nº 11.888 assegura às famílias com renda inferior a 3 salários mínimos a assistência técnica pública e gratuita de profissionais de engenharia e arquitetura e urbanismo. Esta lei prevê o apoio financeiro das esferas governamentais para a implementação de programas e convênios. Por falta de regulamentação e políticas públicas para a assessoria técnica, esta lei ainda existe apenas no papel. Atuações como as deste exemplo são importantes para que mais profissionais se interessem por estas frentes de trabalho e para que municipalidades visibilizem a necessidade de políticas públicas que implementem a assessoria como um direito, para que nossos espaços públicos periféricos sejam qualificados e base para melhoria da vida e o bem viver das comunidades.

3. Espaço produzido pela comunidade como cidade reconhecida

A experiência da Escola Popular reconhece a construção dos espaços informais. O uso dos espaços e as relações de vizinhança, bem como os conhecimentos de construção são incorporados como saberes partilhados, ainda com o intuito de melhorias onde existe a precariedade. Isto incentiva que a sociedade comece a reconhecer as tecnologias sociais como integrantes e participantes da construção dos espaços públicos, e não apenas como conhecimento de equipe técnica. Isto amplia a compreensão dos espaços urbanos como territórios e espaços de identidades.

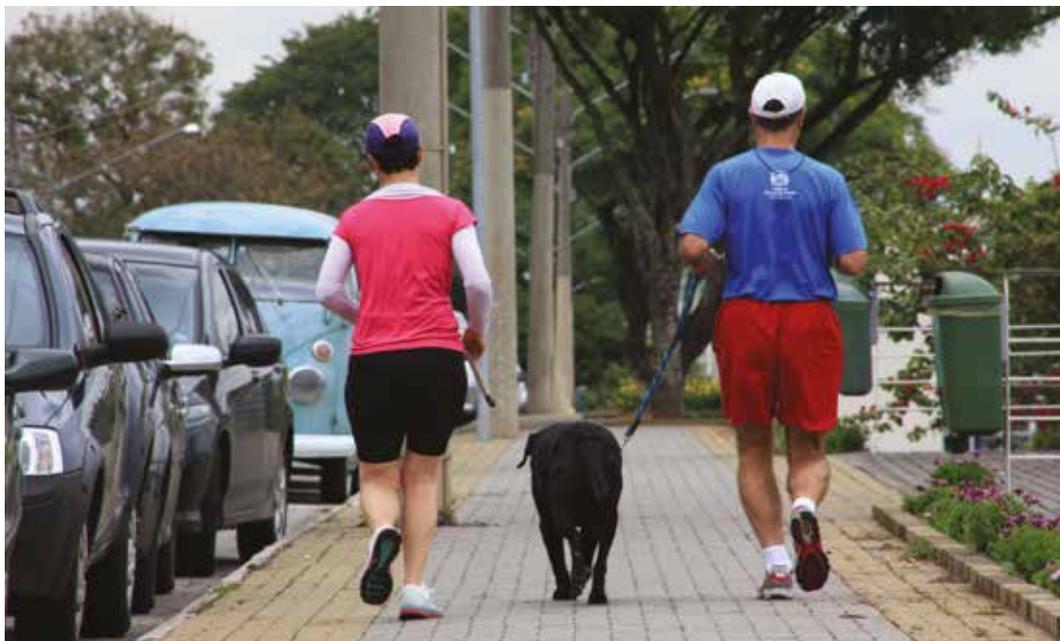


Encontro e
Atividade da EPPC
Fonte:
paisagensperifericas.
wordpress.com

EPPC

2.1 PROGRAMA CALÇADA SEGURA

São José dos Campos. SP



ABCP

Calçada em São José dos Campos.

Autoria: Prefeitura Municipal de São José dos Campos

Apoio técnico: ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland

Localização: São José dos Campos, Vale do Paraíba, SP.

População: 636.876 habitantes.

Criação do programa: 2007

Regulamentação: 2010

Premiações: Prêmio **Ações Inclusivas**, Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2011
Prêmio **Mario Covas**, Governo do Estado de São Paulo, 2013
(uma das 10 melhores experiências de gestão municipal inovadora do estado)

O programa **Calçada Segura** começou a ser implantado na cidade de São José dos Campos em 2007 e foi transformado em lei, denominada Lei da Calçada, nº 8077, em 2010. Foi iniciado nos bairros centrais para depois abranger o restante da cidade.

Uma das estratégias iniciais do projeto foi contratar funcionários idosos para a coleta de informações sobre a situação das calçadas de moradores e comerciantes, a fim de aumentar a receptividade para o programa. A meta ainda é cadastrar a situação de todas as calçadas do município.

Em paralelo a prefeitura revisou a legislação e produziu material de divulgação e informação sobre o programa. Foram produzidas uma cartilha sobre a Lei da Calçada, a 8077/2010, que contém os principais itens do programa e esclarecimentos técnicos, e um Manual de Execução com orientações técnicas sobre a execução dos três tipos de sistemas construtivos definidos pela lei.

Os três tipos de pisos definidos foram:

- pavimento intertravado de concreto
- placas pré-moldadas de concreto
- piso cimentado com junta seca.

A cidade foi dividida em duas grandes áreas:

1. Setor Central (AI) e Corredores (25% da cidade)
2. Setor Geral (75% restantes)

MATERIAIS A SEREM UTILIZADOS NAS CALÇADAS DE ACORDO COM O MAPA DE PERÍMETROS – ANEXO I						
PERÍMETROS	FAIXAS			LARGURA MÍNIMA DAS FAIXAS		
	SERVIÇOS	LIVRE	ACESSO	SERVIÇOS	LIVRE	ACESSO
SETORES CENTRAIS E CORREDORES	Pavimento tipo Intertravado (na cor vermelha ou terracota) ou Grama	Placa de concreto ou Pavimento tipo Intertravado, ambos na cor natural	Pavimento tipo Intertravado (diferente da cor natural) ou Grama	0,70m	1,20m	0,10m
GERAL	Cimentado com junta seca, Pavimento tipo Intertravado, ou Grama	Cimentado com junta seca, Piso Intertravado, placa de concreto ou concreto estampado	Cimentado com junta seca, Piso Intertravado ou Grama	0,70m	1,20m	0,10m

Cartilha Calçadas Seguras S.J.C

Relação dos materiais permitidos nas calçadas

Nas áreas centrais, o piso proposto em lei foi o intertravado de concreto, pelas vantagens proporcionadas por suas características de acordo com a cartilha: facilidade de instalação, de retirada para pequenos reparos, de reposição com reaproveitamento das peças, pelo fato de ter junta seca, que permite o escoamento das águas da chuva; por oferecer diversas cores, formatos e espessuras; e por ser antiderrapante, permeável e de fácil limpeza.

A legislação também estabeleceu tipos de faixas (de serviços, livre e de acesso), com a largura mínima de cada uma delas e os tipos de materiais para cada faixa, por perímetro/setor.

As 7 etapas do programa:

1. Legislação
2. Parcerias
3. Formação de mão de obra
4. Ação educativa
5. Orientação técnica
6. Execução
7. Fiscalização

PRINCIPAIS AÇÕES DO PROGRAMA

- Tratamento de esquinas e calçadas comerciais, com definição de parâmetros para colocação de mobiliário e objetos.
- Especificação da exigência de inclinação de acordo com a da rua, em calçadas situadas em ruas inclinadas.
- Exigência da calçada executada segundo a Lei da Calçada para liberação do Habite-se.
- Possibilidade de empreendimentos privados realizarem obras de regularização das calçadas, de acordo com a regulamentação do programa, como contrapartida.
- Planejamento sobre quais ruas receberão pavimentação para se enquadrarem nas regras do programa.
- Orientação às concessionárias de saneamento, energia e telefonia, para que façam e refaçam as calçadas nos padrões determinados na lei
- Fornecimento de assistência técnica aos moradores.
- Remoção de muitos dos obstáculos existentes anteriormente.
- Criação de 16 microempresas especializadas no assentamento dos pisos a partir do curso de capacitação técnica do programa.
- Implementação de projetos complementares como o Programa Travessia Segura.

O que tem de especial neste programa?

1. Formação

A formação é uma etapa fundamental, e capacitar todos os envolvidos no processo permite que as atividades aconteçam com o mínimo de imprevistos.

PROFISSIONAIS E REPRESENTANTES DA PREFEITURA: Coordenadores, técnicos, fiscais, e secretários das pastas envolvidas foram colocados a par de todo o projeto e da forma como ele deve ser conduzido, evitando mal-entendidos.

AGENTES COMUNITÁRIOS: Receberam treinamento de 960 horas onde aprenderam sobre a nova Lei, como abordar os moradores, identificar os problemas e soluções mais comuns para as calçadas e como preencher os formulários de dados.

CALCETEIROS: Mais de 200 profissionais foram formados para a construção de calçadas dentro do novo padrão, dos quais cerca de 50 aceitaram divulgar os serviços em uma listagem de profissionais habilitados, disponibilizada para todos os cidadãos através de um número de telefone que dá Informações de Serviços de Calceteiros. Este número é divulgado através dos agentes comunitários.



Agentes comunitários do
Programa Calçada Segura – SJC

Guilherme Mota

2. Ação educativa

Esta etapa pode ser o diferencial que garante o sucesso do Programa. Ela vem antes de qualquer punição, fiscalização ou exigência, pois é um canal facilitador e integrador entre administração e população. As ações educativas são feitas através de:

- **CAMPANHAS:** Foram duas campanhas no intervalo de um ano contendo vídeos explicativos, comerciais de TV, informações no site da prefeitura e um telefone especial para tratar do assunto.
- **AGENTES COMUNITÁRIOS:** Os agentes percorrem a cidade, casa a casa, com o objetivo de orientar os moradores para que entendam exatamente os motivos e os benefícios que as mudanças irão trazer e também mapeiam a cidade através de questionários e formulários, coletando informações sobre bairros, ruas e casos que exigiriam soluções especiais.

A escolha dos 15 agentes comunitários, todos da terceira idade, foi muito importante nesta etapa. Com isso, o Programa Calçada Segura não só promoveu a reintegração dos idosos ao mercado de trabalho, como conseguiu agentes que gozam de respeito em todos os lares, e sabem como poucos as dificuldades que uma calçada mal projetada pode oferecer.

3. Orientação técnica

Ao identificar um problema mais complexo (como degraus exagerados, árvores obstruindo a passagem na calçada ou topografia complexa), os agentes comunitários instruem o munícipe a entrar em contato com um técnico da prefeitura solicitando uma visita. Nesta visita, ele dará a orientação mais adequada de execução da calçada, explicando como proceder para que a calçada do seu imóvel fique em conformidade com a nova legislação. Em todas as ações é imprescindível a atuação e interesse do munícipe.

O agente comunitário, ao identificar problemas mais complexos, encaminha o caso para os técnicos através do Formulário de Visita, deste modo, assim que acionados pelo morador, os técnicos já estarão preparados para orientar o munícipe e acionar outras secretarias, se necessário. Durante a visita, os técnicos preenchem um segundo formulário, de visita técnica, onde são registrados os dados do imóvel e as condições físicas da calçada formando, ao longo do tempo, um banco de dados com a situação de cada calçada.

4. Execução

Feitas as visitas, orientações e avisos, é chegada a hora dos moradores fazerem sua parte. Neste momento, os recursos para mão de obra, materiais e serviços precisam estar à disposição para garantir que a cidade esteja preparada para absorver a demanda que será criada.

A administração municipal deve sempre ser o exemplo, ou seja, as obras (executadas por ela) devem também ocorrer em imóveis oficiais, escolas, praças e espaços públicos prioritariamente.

5. Mão de obra

A solução encontrada para disponibilizar a mão de obra já qualificada foi a divulgação do número telefônico de Informações de Serviços de Calceteiros, além da entrada de empresas especializadas na concorrência, oferecendo mais alternativas. Cada morador é responsável por negociar preço e prazo diretamente com a empresa ou o calceteiro contratado.

6. Fiscalização

Por fim, e apenas como última instância, os fiscais entram em cena para garantir o cumprimento total da lei. O processo de notificação e multa, no entanto, não é massificado, mas sim pontual, a começar pelos casos principais e críticos. O mercado precisa, também, de tempo para absorver as demandas e conseguir executar as obras, algo que seria inviável com centenas de notificações ao mesmo tempo. A Prefeitura criou, também, uma nova forma de realizar essa tarefa, através de uma “Fiscalização Inteligente”. O próprio morador incentiva a adequação da calçada do seu vizinho através do exemplo. Com isso, permite-se que outros moradores em situação semelhante possam corrigir suas calçadas a tempo. Não se trata, portanto, de uma ação punitiva, mas sim exemplar. Na etapa de fiscalização utiliza-se o Formulário de notificação. Esse é o formulário que cada Prefeitura já utiliza para autuar irregularidades.

2.2 PROGRAMAS DE INCENTIVO À MOBILIDADE A PÉ E AO USO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PELAS CRIANÇAS

Diversas organizações no Brasil têm se empenhado em trazer o debate sobre mobilidade urbana e ocupação dos espaços públicos através do olhar das crianças, considerando sobretudo a problemática situação de crianças que crescem fechados nos apartamentos e se locomovem somente de carro.



Beatriz Fleury e Silva

Criança soltando pipa na praça da catedral de Maningá, PR.

Este fato não é característica exclusiva das cidades grandes mas também das cidades médias, que já possuem no seu cotidiano as restrições de mobilidade e de uso dos espaços públicos, e das cidades pequenas, cujos espaços públicos foram se degradando em função da opção pelos espaços de lazer privados. O que estes grupos têm buscado é resgatar a vivência urbana típica dos pequenos territórios que se perdeu no processo de urbanização e crescimento das cidades e também nos hábitos de morar.

Acredita-se que ao escutar as crianças e compreender a forma como elas exploram o mundo é possível propor ações reais de intervenção nas cidades que garantam espaços públicos para práticas lúdicas e sociais visando uma ocupação mais democrática dos espaços públicos, desmitificando a leitura sobre o perigo de andar nas calçadas e brincar livremente.

É preciso construir coletivamente ideais de uma cidade melhor para que a população se aproprie dela. Ao invés de olhar a cidade da janela do carro, a criança passará a cuidar dela, no simples exercício de ir a pé para a escola ou para o parque.

Com base nestes princípios, iniciativas como a Red oCara têm colocado a criançada na rua e proposto experimentações e atividades lúdicas com o objetivo de estimular o uso dos espaços públicos por adultos e crianças, proporcionar autonomia e segurança para os pequenos e subsidiar transformações.

Red Ocara

www.redocara.com

Em Tupi, a palavra “ocara” denomina o centro de uma aldeia indígena – ou simplesmente uma praça. Derivado de “oca”.

A Red OCara é uma rede latino-americana de experiências e projetos sobre cidade, arte, arquitetura e espaço público nos quais participam crianças. Tem como objetivo compartilhar trabalhos realizados em circunstâncias urbanas e sociais semelhantes, para programar atividades e encontros de intercâmbio de experiências com um foco em comum: a relação das crianças com as cidades.

A rede foi fundada em 2013 pela arquiteta e urbanista espanhola Irene Quintáns. O interesse pelo tema surgiu do acompanhamento da arquiteta em projetos de reurbanização de favela onde percebeu que 85% das crianças faziam o trajeto casa-escola a pé, e então implementou o projeto Caminho Escolar de Paraisópolis. Diferentemente dos projetos semelhantes na Espanha, no Brasil isso acontecia na periferia.

Nasceu então a rede OCara como um portal online com o objetivo de compilar experiências bem sucedidas da participação infantil no espaço público das cidades latino-americanas.

Hoje, a Red OCARA articula de 80 experiências de 13 países, funcionando como um laboratório urbano que tem a atuação propositiva das crianças. A seguir, algumas das experiências registradas na plataforma:

Brasil

br25_Caminho da Escola - Bicicletas escolares_FNDE

desde 2011

O FNDE (Fundo Nacional Desenvolvimento da Educação) promove desde o ano 2011 a compra de bicicletas escolares pelos órgãos administrativos do Brasil (municípios, estados, DF) a través do programa Caminho da Escola.



Chegar à escola ou ao ponto do ônibus escolar é um sacrifício para muitos alunos brasileiros. Boa parte deles precisa acordar ainda de madrugada e percorrer quilômetros a pé, já que muitos caminhos nas áreas rurais e até mesmo urbanas são intransitáveis para veículos automotores. Mas agora, estados, municípios e o Distrito Federal já podem alterar esse quadro e facilitar a vida de seus estudantes. Para isso, basta aderir ao registro de preços promovido pelo FNDE para a compra de bicicletas escolares de aros 20 e 26, por meio do programa Caminho da Escola.

"A bicicleta vai servir para estudantes que moram em localidades onde os veículos rodoviários não chegam, tanto nas áreas rurais quanto nas urbanas", afirma o coordenador geral de transporte escolar do FNDE, José Maria Rodrigues de Souza. "Além disso, tem impacto zero sobre o meio ambiente e ainda vai ajudar os estudantes a terem uma atividade física saudável". Segundo ele, a bicicleta escolar tem especificações que lhe garantem resistência maior que a das bicicletas comuns, como o quadro reforçado.

Protótipos da bicicleta escolar já foram testados nas cinco regiões do país e receberam avaliações altamente positivas por parte dos alunos e de seus pais.

Piauí – Brasil

br16_Programa Pedala Piauí_Estado de Piauí

2013-14

O programa Pedala Piauí do Governo do Estado do Piauí é executado pela Secretaria Estadual da Educação (Seduc) para os alunos das redes estadual e municipal de ensino e tem como objetivo de facilitar o acesso ao ensino e incentivar a prática de atividades saudáveis.



Desde o ano 2013 até agora, o Governo do Estado já entregou 39.255 bicicletas a estudantes de escolas públicas através do Programa Estadual Pedala Piauí, para serem distribuídas aos estudantes do estado que moram a uma distância de até quatro quilômetros da escola onde estudam. Um total de 70 mil bicicletas foram adquiridas por meio de licitação, através da Secretaria Estadual da Educação e Cultura, para serem distribuídas entre as crianças da rede pública municipal e estadual, a um custo de R\$24,5 milhões ao todo.

Alguns depoimentos sobre o Programa:

"Essas bicicletas fazem parte de uma política educacional adotada pelo governo do estado. Nosso objetivo é oferecer mais qualidade e segurança para os nossos alunos no percurso de casa para a escola e garantir que todos tenham acesso à Educação", afirma o secretário da Educação.

Para o governador a bicicleta representa um novo ciclo na vida dos estudantes e ajuda a evitar a evasão escolar. *"Quem já morou na zona rural sabe da dificuldade que é ir para uma escola, de tentar ser alguém na vida. Por isso, estamos encurtando esses caminhos, dando condições totais para o estudante que mora longe ou que mora perto de ter uma carreira profissional, um ensino de qualidade", diz.*

A mãe de um dos alunos beneficiados fala: *"Fico muito emocionada pelo meu filho ter recebido uma bicicleta, pois ele vinha a pé para a escola e, como moramos longe, era muito ruim para ele, que caminhava muito tempo com uma mochila pesada nas costas".*

Pindamonhangaba, SP – Brasil

br09_Projeto Agroquintais - Agroecologia na Escola_Pindamonhangaba

Desde 2009

Projeto Agroquintais é uma ação que se destina a realizar oficinas de plantio e manejo agroecológicos semanais em escolas públicas do município de Pindamonhangaba.

Além de as crianças entrarem contato com a atividade de plantio de diferentes tipos de hortaliças (incluindo as PANCS- Plantas Alimentícias Não Convencionais) o projeto visa também construir correlações entre as disciplinas escolares e a agroecologia, assim como sensibilizar as crianças para atitudes de cidadania ao cuidar de si através da alimentação e do meio ambiente, quando cuidam do solo e manejam ecologicamente os plantios.



Santa Rita, Paraíba – Brasileira

br04_Zona Escolar Modelo no Trânsito_Santa Rita, Paraíba

Novembro 2011 - Abril 2013

Devido à grande concentração de crianças e adolescentes frequentemente expostos a veículos e aos riscos que estes representam para as crianças e adolescentes em torno das escolas, esta iniciativa se concentrará na segurança dos pedestres na área ao redor de escolas de ensino fundamental, que será chamada de zona escolar.

Frequentemente, a zona escolar inclui as ruas junto à escola e, geralmente, a área de um ou dois quarteirões em torno dela.

“Uma zona escolar devidamente planejada com medidas para diminuir o trânsito irá “lembrar os motoristas de tratar a área com cuidado e atenção especiais”.



O objetivo do projeto é melhorar a segurança dos pedestres ao redor de escolas através de avaliações e ações na sala de aula, como também execução de diferentes intervenções, com foco em melhorias permanentes no ambiente e na infraestrutura tendo como exemplo: CONSTRUÇÃO DE CALÇADAS, IMPLANTAÇÃO DE FAIXA DE PEDESTRES, SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL E CAMPANHA PERMANENTE COM A COMUNIDADE, além avaliações de segurança dos pedestres realizadas por voluntários ou profissionais de segurança no trânsito, os alunos também participarão da avaliação utilizando a metodologia PHOTOVOICE*

O projeto também tem como objetivo, demonstrar que o Projeto Zona Escolar Modelo no Trânsito pode ser eficaz no combate a violência no trânsito envolvendo crianças e adolescentes.

A meta é reduzir em 25% o número de mortes por acidentes com crianças e adolescentes de 0 à 14 anos até 2015.

A ONG ETEV realiza um importante trabalho através da promoção de palestras, seminários, ações e intervenções, difundindo a educação para o trânsito.

Paraisópolis, SP – Brasil

br02_Caminho Escolar do Paraisópolis_São Paulo

2011-13

O Caminho Escolar do Paraisópolis representa a primeira iniciativa brasileira para as áreas escolares se tornarem mais seguras nos bairros mais vulneráveis.

O objetivo principal é o de inculcar um sentido de respeito e de apropriação do espaço público para os membros da comunidade escolar, melhorar a segurança viária e garantir o direito das crianças a cidade.



A Secretaria de Habitação (SEHAB) da Prefeitura do Município de São Paulo decidiu desenvolver um Projeto Piloto de Caminho Escolar, junto com a obra de urbanização que se implanta desde 2006 na segunda maior favela da cidade (70.000 habitantes).

Seus objetivos são:

- Incentivar autonomia do estudante no seu caminho de casa-escola, garantindo o direito das crianças a cidade.
- Promover uma atitude positiva e de respeito pelo espaço público como um espaço de aprendizagem.
- Conscientizar a comunidade de Paraisópolis sobre a necessidade de gerar e manter condições que garantam a segurança e a convivência no trajeto da comunidade escolar.
- Desenvolver novas experiências educativas relacionadas com o uso e manutenção dos espaços públicos, tanto dentro das salas de aula (incluindo os professores) como no entorno da escola (com o apoio da equipe de urbanização e dos moradores).
- Melhorar as condições de infraestrutura civil e de trânsito nos trajetos mais utilizados pela comunidade escolar.

- Prêmio Mobilidade Minuto – Instituto Cidade em Movimento (IVM). Categoria “Qualidade do Espaço Urbano” · Novembro 2014 (São Paulo). Matéria: <http://goo.gl/zjHA1J>
- O projeto foi finalista dos prêmios City to City Barcelona FAD Award 2012.
- Foi apresentado no XII Congresso das Cidades Educadoras · Abril 2012 (Coréia do Sul).
- Apresentado no IX Congreso de Transporte Sustentable · Outubro 2013 (México DF)
- Apresentado no 7º Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico · Novembro 2013 (São Paulo)
- Publicado em Política Municipal de Habitação: uma construção coletiva, Secretaria de Habitação, São Paulo, 2012 (suporte DVD)

3 Espaços Públicos no planejamento das Cidades

Remediar problemas exige esforço e investimentos, muitas vezes altos. Uma cidade que cresce sem planejamento e não incorpora no seu uso do solo áreas verdes de uso livre e preservação ambiental terá muita dificuldade para fazê-los depois. O alto preço da terra urbana e as disputas pelas áreas públicas e privadas não são simples de serem resolvidos, o que nos mostra a importância do planejamento para a qualificação futura da vida urbana.

Daremos o exemplo de duas cidades médias do Paraná: Londrina e Maringá, que incorporaram no início do processo de crescimento urbano e populacional diretrizes e regulações fundamentais para a reserva de áreas públicas e para a preservação ambiental. Que nos sirvam de exemplo para ainda preservar o espaço natural existente e ter como prioridade a reserva de áreas livres, voltadas para o lazer da população.

3.1 LONDRINA DOS FUNDOS DE VALE

Google Earth



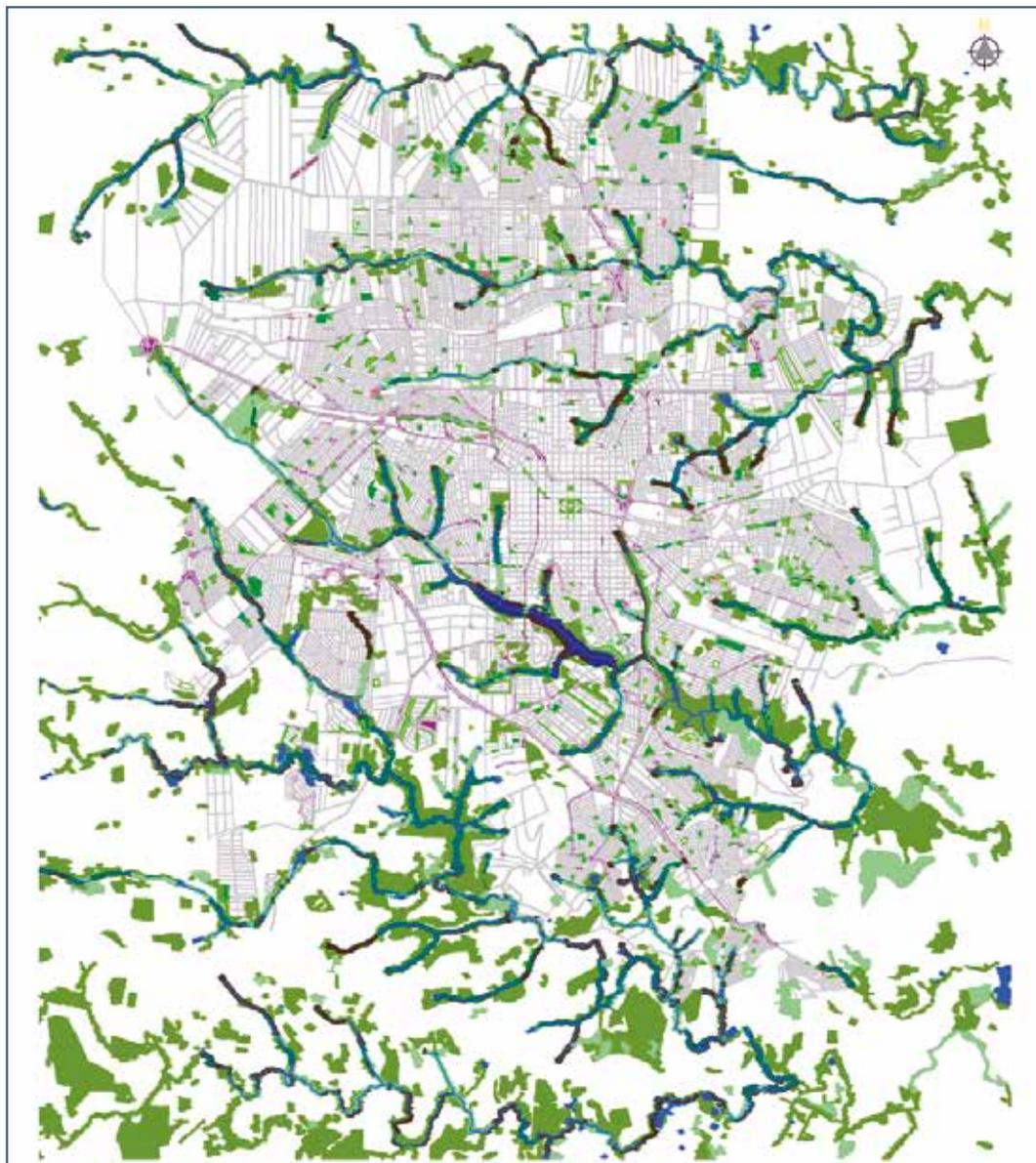
Ciclovía na rua Prof. Joaquim de Matos Barreto, que circunda o Lago Igapó 2, no encontro com o Córrego Água Fresca, em Londrina, Pr.

“Promulgada pelo prefeito Milton Ribeiro de Menezes, no ano de 1951, a Lei 133 teve consultoria do ex-prefeito de São Paulo, Francisco Prestes Maia. A Lei estabelece as primeiras regulamentações sobre os loteamentos e urbanização do município quando Londrina encontrava-se no auge de um ciclo de crescimento, sob a égide da economia cafeeira. É a capital mundial do café experimentando seu breve, porém intenso período de desenvolvimento por conta do ouro verde.”

É da forma como está transcrita acima que o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina, o IPPUL, apresenta a Lei 130 de 1951 no seu registro de Leis Históricas da cidade. Essa lei é a responsável pela preservação dos fundos de vale existentes no perímetro urbano. E são esses fundos de vale, abertos, amplamente acessíveis e preservados, os grandes responsáveis pela qualidade de vida que a cidade tem hoje.

Pela regulamentação, que posteriormente foi incorporada pelas leis de Usos e Ocupação do Solo e pelos Planos Diretores, o loteador é obrigado a regularizar vias marginais ao longo dos cursos d'água. “Os arruamentos marginais objetivavam garantir a preservação dos fundos de vale com vistas ao escoamento das águas pluviais, de modo a não prejudicar as populações lindeiras na prevenção de enchentes, ou mesmo não coibir o acesso da população a estes espaços” (Vecchiatti, 2016).

A aplicação da Lei 133 é, portanto, responsável pela configuração da paisagem da cidade de Londrina, que possui até hoje a maioria dos seus fundos de vale preservados, e de uso público, conforme mostra o mapa do parques e fundos de vale, elaborado pelo IPPUL.



Mapa da cidade de Londrina com destaque para os fundos de vale e áreas verdes preservados.



Rua Raja Gabaglia que circunda o fundo de vale do Córrego Água Fresca, em Londrina.

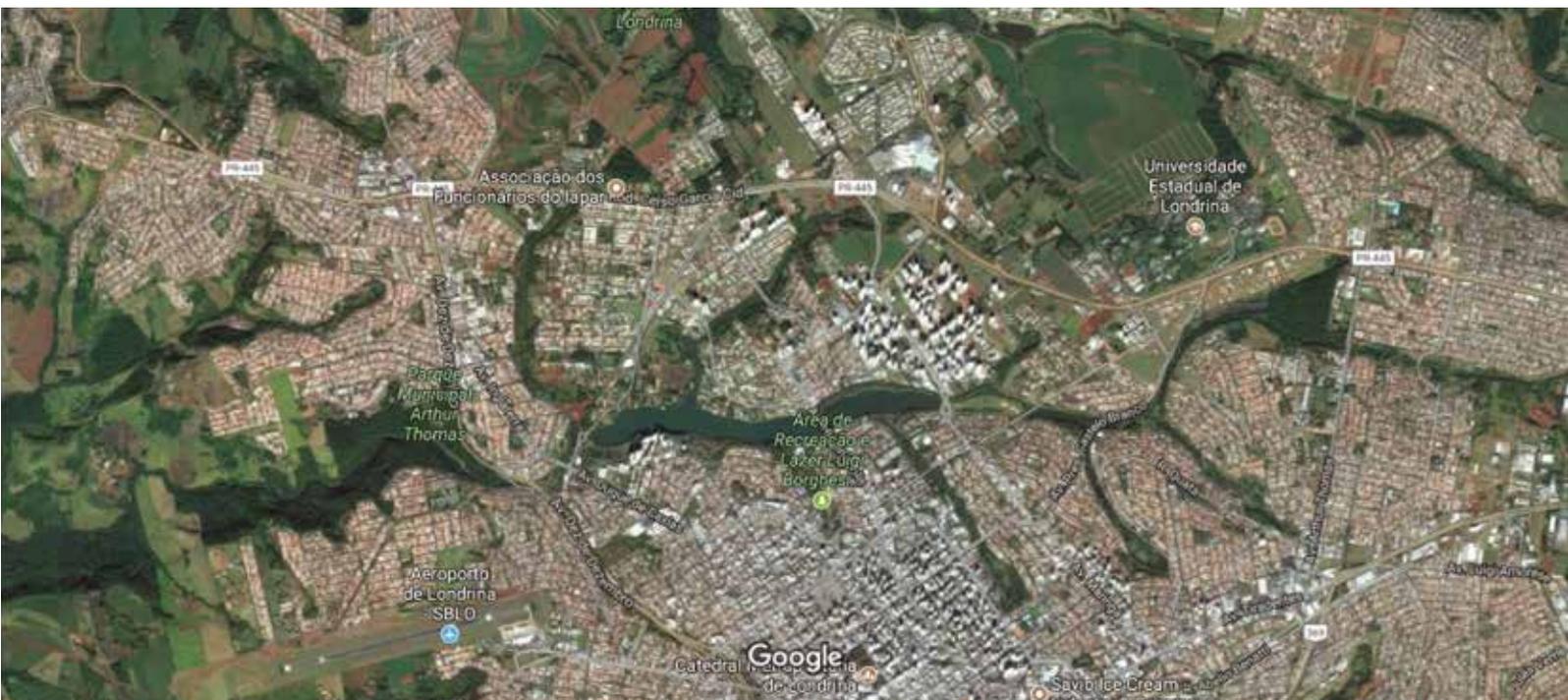


Foto área de trecho da malha urbana de Londrina recortada pelos fundos de vale preservados.

Google Earth

Há contudo, desde a década de 1990, uma ameaça ao uso público destas áreas. As concessões de usos das áreas livres de uso público são práticas para áreas de condomínios fechados, que incorporaram nos seus limites privados áreas de fundo de vale, sobretudo dos Ribeirões Esperança e Cafezal, localizados no vetor sudoeste da cidade. Na foto aérea a seguir é possível identificar os limites dos condomínios junto aos fundos de vale, preservados, porém privatizados.

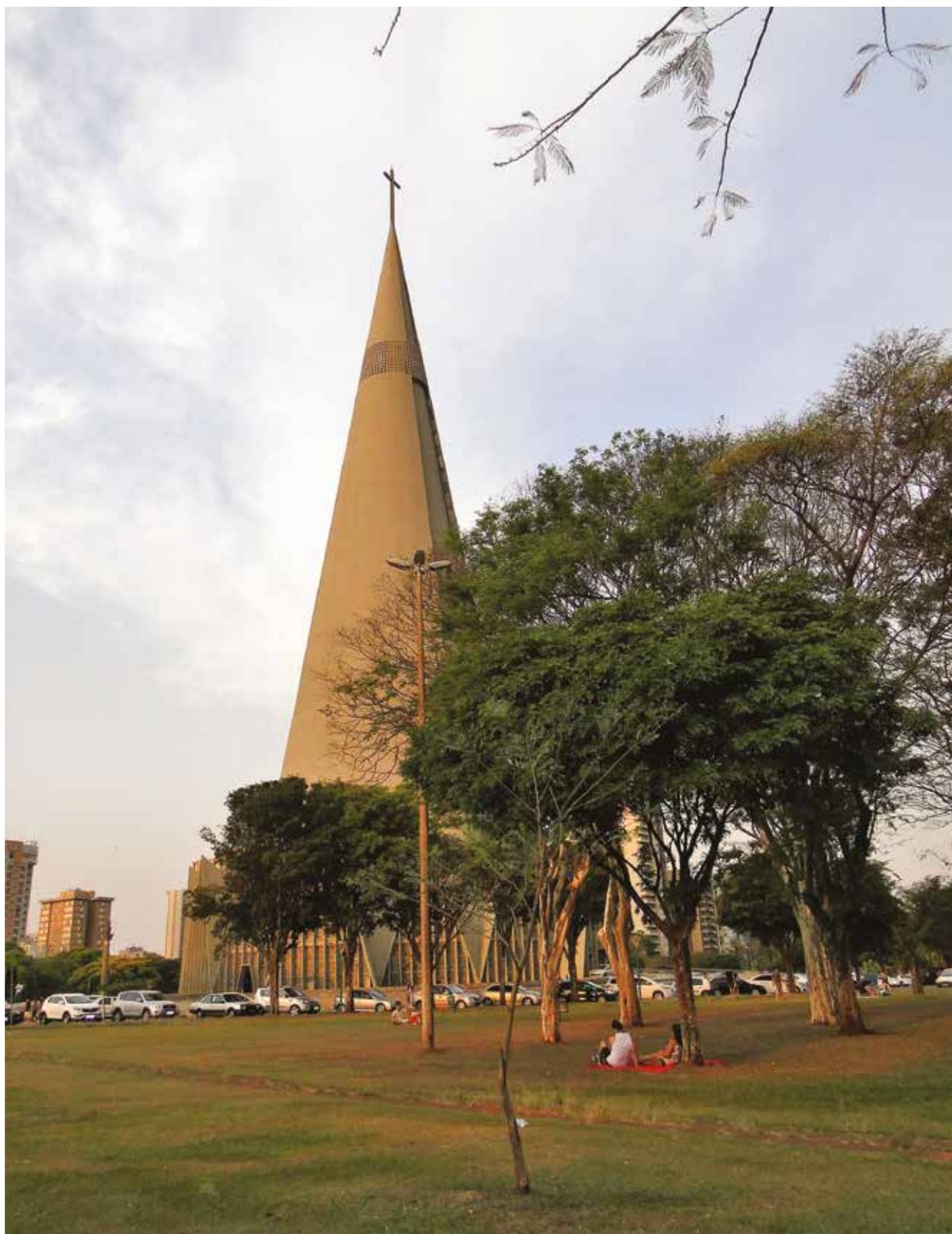
Google Earth



Implantação dos condomínios fechados que margeiam os fundos de vale do Ribeirão Esperança e Ribeirão do Cafézal em Londrina.

3.2 MARINGÁ DOS ESPAÇOS LIVRES

Maringá é uma cidade verde. Esse é o primeiro impacto que se tem quando adentramos a cidade. Há árvores frondosas para todo lado e praças, muitas praças.

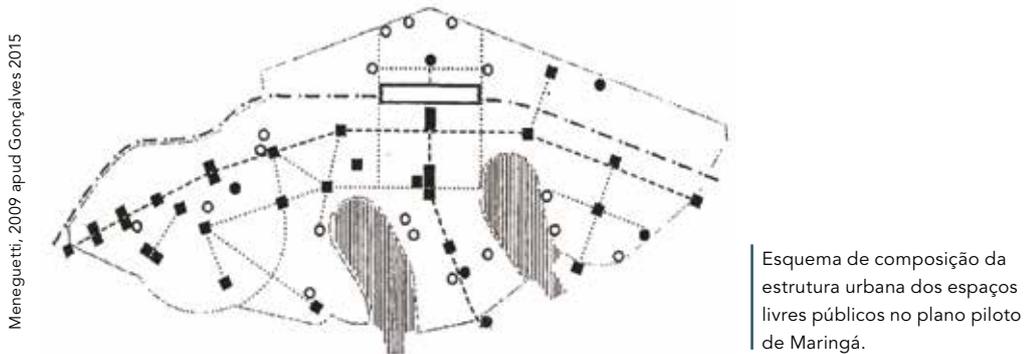


Beatriz Fleury e Silva

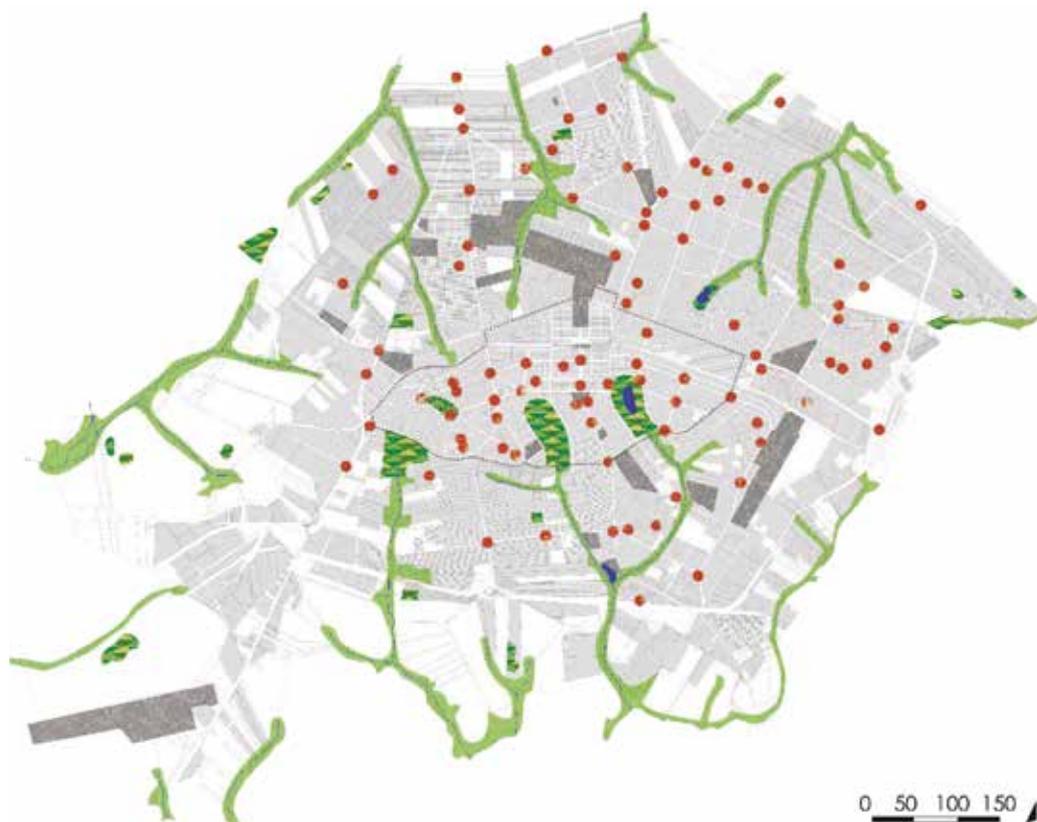
Praça da Catedral em Maringá.

O plano original de Maringá apresenta uma importante reserva de áreas públicas para uso livre: bosques, praças, largas calçadas e amplos canteiros centrais. Estes espaços foram estruturadores da forma urbana da cidade, e receberam posteriormente um detalhado plano de arborização.

Além de uma rede se praças significativas, o plano original da cidade reservou duas grandes áreas livres, o Parque dos Pioneiros e o Parque do Ingá, juntamente aos córregos Cleópatra e Moscados, e também o Horto Florestal, localizado no extremo Oeste do Plano.



O crescimento urbano acompanhou o plano original e deu continuidade a rede de espaços públicos, já mais esparsa que o projeto inicial, mas ainda respeitando seus princípios. Hoje, são ao total 102 praças encontradas no perímetro urbano.



LEGENDA FIGURA 7

- | | | | | | |
|-------|-----------------|---|-------------------------------|---|----------------------|
| | Perímetro plano | ■ | Corredores ecológicos | ■ | Grandes Equipamentos |
| ■ | Mancha | ■ | Parques e reservas florestais | ● | Praças |

Mapa dos espaços livres de Maringá.

A quantidade de espaços públicos livres espalhados pela cidade só foi possível graças ao planejamento inicial da cidade, e as sucessivas gestões da administração pública que mantiveram a integralidade desses espaços.

É importante observar, contudo, que boas práticas também carregam desafios. Há uma responsabilidade inerente a este planejamento, que é a manutenção destes espaços, muitos em estado precário e com pouco atratividade para seus usuários. São desafios de gestão que cabe uma releitura das prioridades do município e de uma reformulação dos processos envolvidos.

Tal como Londrina, Maringá também mantém seus fundos de vale preservados, a quem denomina de corredores ecológicos, mas em sua maioria apresentam acesso restrito e não são equipados para o uso da população. Aqui cabe observar como uma boa prática, que é a preservação dos fundos de vale, pode não ser plenamente beneficiada pela população.



Delimitação do Parque Ingá, isolado da cidade pelo gradil metálico

Google Earth

Os corredores ecológicos, incluindo os dois grandes parques (Pioneiros e Ingá) são grandes áreas verdes, porém cercadas, o que faz com que a população não tenha um benefício imediato da proximidade com essas áreas, próximas e abundantes, porém inacessíveis. Cabe à gestão municipal ampliar o olhar para a potencialidade de seus espaços públicos e incorporá-los generosamente à vida cotidiana de seus cidadãos, tal como o plano piloto da cidade um dia almejou.

4.1 PLANO URBANÍSTICO DE BOM DESPACHO, ITAPARICA - BA, E PLANO URBANÍSTICO DE MAR GRANDE, VERA CRUZ - BA

Autoria: Instituto Pólís para Consórcio INSTITUTO PÓLIS/DEMACAMP/OFICINA

Contratação: Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR)

Contexto: integra a sexta etapa dos Estudos Urbanísticos do Projeto Sistema Viário Oeste (SVO), que compreendem a “Realização de estudos urbanísticos e a elaboração, com participação social, dos instrumentos de Política Urbana essenciais e estratégicos relacionados ao desenvolvimento socioeconômico da macroárea de influência da ponte/ Sistema Viário Oeste”

Localização: Bom Despacho, Município de Itaparica-BA

População: município com 20.725 habitantes (IBGE 2010) Ano de desenvolvimento do projeto: 2016

O projeto para Bom Despacho e Mar Grande decorrem da necessidade de planificar as áreas a serem impactadas com a futura Ponte Salvador – Itaparica (SVO) . Resulta da realização de estudos urbanísticos participativos sob o objetivo do desenvolvimento socioeconômico da macroárea de influência da Ponte, coordenado pela equipe técnica do Instituto Pólís.

O processo de desenvolvimento dos Estudos Preliminares de Projeto Urbano para as localidades de Bom Despacho e Mar Grande finalizam com respectivos planos de uso e ocupação do solo, diretrizes gerais para uma nova urbanização, assim como estudo de volumes, cheios e vazios, representados por perspectivas e plantas.

Para resultar nos Estudos Preliminares, foram desenvolvidas as etapas:

- **Parte 1** – caracterização do território da Ilha de Itaparica, dos conceitos adotados e do processo de elaboração do PLUR;
- **Parte 2** – apresenta as Áreas de Desenvolvimento Prioritários de Itaparica e seus respectivos Planos Urbanísticos e
- **Parte 3** – apresenta o Estudo Preliminar de Projeto Urbano da ADP de Bom Despacho.

No Caderno Técnico de Estudo Preliminar, a equipe responsável salienta o processo participativo amplo de planejamento das localidades e da Ilha, de maneira integrada e simultânea. Diante da impossibilidade de efetiva implantação dos Projetos Urbanos, pela falta de recursos ou estrutura da gestão municipal, o processo em si foi relevante na medida em que as visões e anseios foram projetados e debatidos.

Neste processo participativo, foram indicadas para elaboração do Estudo Preliminar de Projeto Urbano as localidades de Bom Despacho, em Itaparica, e Mar Grande, em Vera Cruz, a partir de critérios de prioridade e relevância dentro de um contexto de desenvolvimento para cada município.

► Plano Urbanístico (PLUR) de Bom Despacho

Bom Despacho é uma centralidade com comércio e serviços como principal atividade econômica e de maior importância na Ilha. O acesso por ferry-boat ligando a Salvador, ou ônibus, com linhas intermunicipais para as demais cidades do Recôncavo são fatores determinantes para esta dinâmica.

A proposta redesenha os espaços públicos existentes, com um destaque para a Igreja Nossa Senhora do Bom Despacho como referência simbólica para o desenho dos espaços do entorno. O projeto reconecta visualmente a igreja com a praia e o mar e também com a chaminé, remanescente das primeiras ocupações da Ilha. Insere-se na proposta um centro comercial acessível a partir dos eixos viários e ao lado do terminal de ônibus.

Como diretrizes do projeto foram adotadas:

Diretrizes para recuperação ambiental:

1. Recuperação de áreas alagáveis e composição de parque urbano ao longo dos riachos que cortam a ADP;
2. Atendimento às normas de preservação ambiental.
3. Recuperação da faixa de praia.

Diretrizes para requalificação urbana:

1. Dotar de infraestrutura adequada os novos empreendimentos, mitigando os impactos causados pela sua instalação.
2. Privilegiar empreendimentos que agreguem valor e busquem absorver a mão de obra local.
3. Valorização dos marcos locais. (culturais e de paisagem)
4. Criar parcelamentos que implantem áreas verdes e equipamentos públicos

Diretrizes para urbanização de áreas precárias:

5. Remoção e reassentamento só deverão ser utilizados em casos extremos (risco, adensamento excessivo e fragilidade ambiental extrema)
6. Realização de cadastramento para organização da demanda habitacional
7. Diagnóstico de áreas e alternativas para realocação e reassentamentos das famílias no perímetro da mesma ADP
8. Requalificação do sistema viário local
9. Atendimento à população residente em áreas sujeitas a fatores de risco, insalubridade ou degradação ambiental
10. Apoio à regularização fundiária
11. A pavimentação será admitida somente de forma conjugada à soluções de abastecimento de água, esgotamentos sanitário e drenagem pluvial

Diretrizes para novas urbanizações:

1. Elaboração de Plano Mestre propondo novos parâmetros urbanísticos, desde que respeitando o gabarito na faixa de orla, taxas de permeabilidade estabelecidas no zoneamento e proibição a condomínios fechados de grande porte;
2. Priorização de projetos urbanos que valorizem os atributos ambientais existentes na área;
3. Fixação de gabarito máximo garantindo não cortinamento da faixa de orla, de modo que os novos empreendimentos não poderão fechar o acesso visual e físico ao mar;
4. Compatibilização dos fluxos rodoviários e urbanos no trecho inicial da BA 001;
5. Reestruturação viária para conexões dos novos empreendimentos obedecendo às diretrizes do PDDU;
6. Estruturação de sistema cicloviário que compreenda o território da ADP;
7. Promoção de empreendimentos que favoreçam a integração de novos usos do terminal;
8. Requalificação do Terminal considerando-o como elemento relevante na dinamização da ADP impulsionando outros usos;
9. Reorganização do terminal para sua otimização e utilização de espaço ocioso para alocação de grandes equipamentos de entretenimento articulados com sistema de transporte hidroviário e rodoviário;
10. Instalação de equipamento de porte metropolitano na região no limite dos municípios;
11. Instalação prioritária de equipamentos de maior porte no corredor viário da BA 001
12. Valorização dos marcos simbólicos, tais como a Igreja de Bom Despacho, Chaminé, a Sumaúma

PLUR Bom Despacho – Diretrizes para a Proposta:

Fonte: Instituto Pólis, Caderno PLUR Itaparica <http://polis.org.br/publicacoes/plano-urbanistico-de-bom-despacho-itaparica-ba>



PLUR Bom Despacho – Ocupação Urbana

Fonte: Instituto Pólis



PLUR Bom Despacho – Perspectiva da Proposta, Bom Despacho



Centralidade de Bom Despacho
Fonte: Imagem do Google Street View, acessada em novembro de 2017

Plano Urbanístico (PLUR) de Vera Cruz - Estudo Preliminar de Projeto Urbano Projeto: Instituto Pólis



PLUR Vera Cruz – Ocupação Urbana

Fonte: Instituto Pólis, Caderno PLUR Vera Cruz, pág. 75

file:///C:/Users/Patricia/Downloads/Caderno-PLUR_VERACRUZ_R18.pdf

PLUR Vera Cruz – Ocupação Urbana



Fonte: Instituto Pólis, Caderno PLUR Vera Cruz, pág. 75

file:///C:/Users/Patricia/Downloads/Caderno-PLUR_VERACRUZ_R18.pdf

PLUR Vera Cruz – Mar Grande, Vista atual da área de Acesso pelo Ferry Boat

Fonte: Imagem do Street View, acessada em novembro de 2017.



PLUR Vera Cruz – Perspectiva da Proposta, Mar Grande

Fonte: Instituto Pólis



PLUR Vera Cruz – Mar Grande, Perspectiva para o Novo Terminal de Lanchas.

Fonte: Instituto Pólis

file:///C:/Users/Patricia/Downloads/Caderno-PLUR_VERACRUZ_R18.pdf



4.2 VIDA URBANA PARA CIDADE PEQUENA – DESENHO URBANO PARA ITATIBA DO SUL-RS

Autoria: Luana Detoni
Orientação: Ana Paula Neto de Faria
Contexto: Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Pelotas
Localização: Itatiba do Sul- RS
População: município com 3.944 habitantes (IBGE est. 2016)
Ano de desenvolvimento do projeto: 2013

O município de Itatiba do Sul fica no interior oeste do Estado do Rio Grande do Sul, com 3 944 hab. (est. IBGE/2016). É uma localidade situada nas regiões de colina próximas a Santa Catarina. A pequena cidade foi objeto de estudo e proposta do Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UFPel da então aluna Luana Detoni, em 2013, na sob a orientação da Prof. Ana Paula Neto de Faria. O trabalho propõe um desenho urbano para a centralidade de Itatiba do Sul, tendo como principais premissas a atividade recorrente da caminhada para atividade física, a rua como lugar de encontro para adultos e de brincadeiras para as crianças.

Qual a relevância do projeto?

O projeto tem a capacidade de deslocar os pensamentos sobre o urbano e a urbanização para um contexto específico, se adequando às formas de morar da pequena localidade. Valoriza aspectos da cultura local e respeita desenhos e elementos pré-existentes, tomando ainda a responsabilidade de resenhar para a melhoria da vida da comunidade e seu bem viver. É um projeto acadêmico, com alto grau de aplicabilidade e capacidade reflexiva.

Quais as características do projeto?

O projeto teve como principais eixos norteadores:

- **caráter do lugar** – onde este é considerado a manifestação do habitar humano (Schulz)
- **caminhabilidade** – o caminhar foi tomado como instrumento estético que pode modificar e também descrever os espaços, escrita e leitura dos espaços que pode ser uma ferramenta crítica.
- **interação social** – o contato das pessoas nas ruas e nos espaços públicos foi tomado como pequena mudança capaz de florescer a vida pública.
- **arte do saber fazer** – as pessoas e as suas atividades são considerados elementos tão importantes quanto os aspectos físicos.



Itatiba do Sul-RS,
Vista Aérea
Fonte: www.itatibadosul-rs.com.br



Itatiba do Sul-RS,
Vista Aérea
Fonte: www.itatibadosul-rs.com.br

Luana Detoni, 2013



Itatiba do Sul-RS,
vista dos bairros
e da paisagem
circundante.



Proposta Geral -
implantação

Fonte: Detoni, Luana.
Vida Urbana para
Cidade Pequena –
Desenho Urbano para
Itatiba do Sul-RS.

Trabalho de Conclusão
de Curso – Arquitetura
e Urbanismo – UFPel,
2013

O projeto proposto prevê a adequação de espaços de acordo com suas atuais apropriações e usos. Assim, foram propostos os desenhos de espaços públicos a criação de percursos de caminhada em três tipos de circuitos, a melhoria e adequação da rua comercial aos pedestres, a adequação de ruas categorizadas como ruas jardim, o redesenho do largo da igreja, o redesenho da praça de entrada da cidade, a criação da trilha ambiental e do parque natural.

Adequação à caminhada

O primeiro circuito é o de menor extensão e de menor declividade, onde está a rua comercial da cidade. este circuito tem mais caráter funcional e é um lugar mais denso de pessoas que se dirigem para a cidade, seja para acessar equipamentos ou para participar da vida social.

O segundo circuito se dá ao redor dos dois morros que estão no centro da cidade. Marcam uma experiência mais diversa e já possui declividade levemente acentuada.

O terceiro circuito é o maior deles e de maior dificuldade, circundando a cidade e experimentando suas topografias acentuadas e com predominância das ruas jardim.



Proposta de circuitos de caminhada
Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201

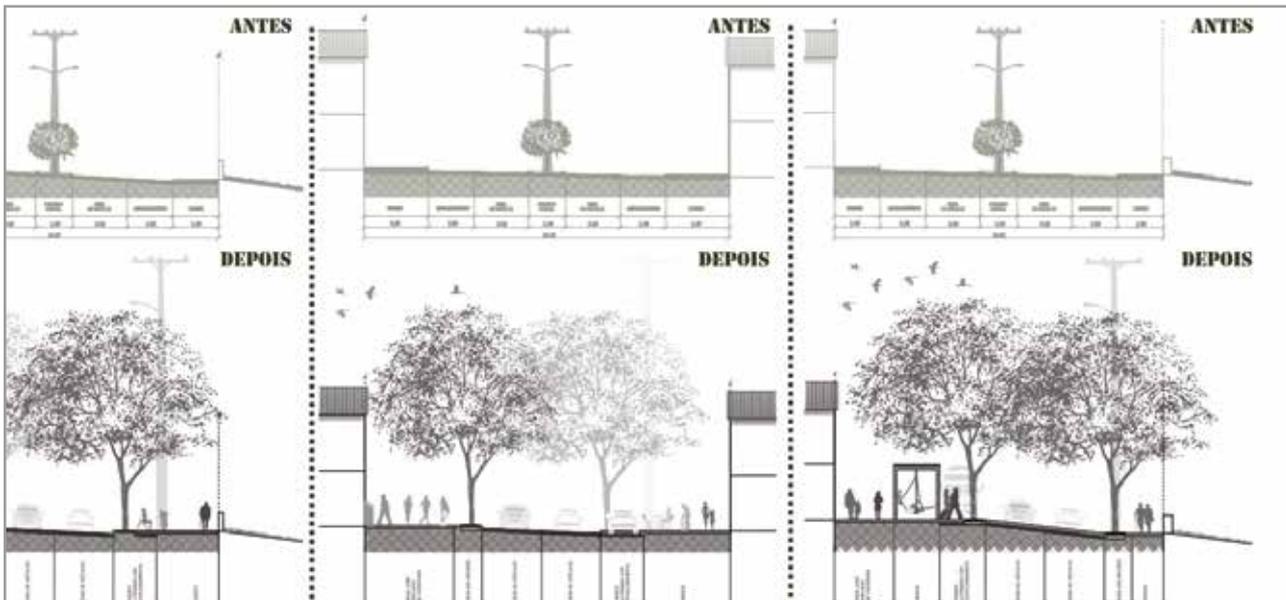
Rua comercial para pedestres, caminhabilidade

O projeto propõe a rua comercial com a calçada esquerda ampla, com estacionamentos em baias reduzidas, arborização intensa e travessias seguras.



Rua Comercial - Planta

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201



Rua Comercial - Cortes

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201

Rua Jardins, valorizando o saber fazer

As ruas tipo jardins propostas são aquelas que valorizam espaços de vegetação ao longo das calçadas e ruas, bem como destaca as práticas de cultivo de plantas comestíveis, medicinais e ornamentais nos quintais e recuos, como identidades dos modos de morar e se relacionar com o território. São implantadas chicanas com áreas permeáveis e cultiváveis ao longo da rua, diminuindo a velocidade de veículos e aumentando as características de jardins. A proposta enuncia a valorização dos encontros e cadeiras nas ruas, do mate e das conversas de vizinhança.



Rua Jardim - Planta

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201

Largo da Matriz

As edificações religiosas ocupam um papel importante como marco e referência de centralidades nas pequenas e médias cidades. A proposta valoriza os espaços do entorno da igreja como espaços de encontro de fluxos, passagem e permanência. Na proposta a topografia é trabalhada em terraços, para viabilizar sua utilização livre, e a arborização marca e delimita os espaços valorizando cones visuais.



Largo da Matriz - Corte

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201

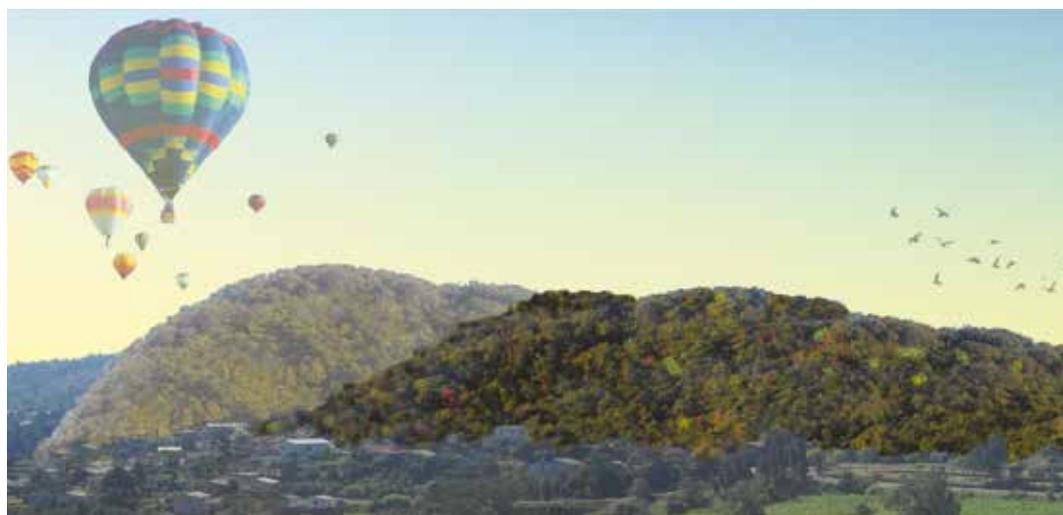


Largo da Matriz - Planta

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 201

Parques Naturais

A cidade se desenvolveu no entorno de duas colinas em sequência, marcando sua identidade e orientando sua ocupação. O projeto desenha as colinas como parques naturais, com trilhas e acessos para mirante. Propõe a regeneração da vegetação para cobrir toda a sua superfície.



Vista das Colinas centrais, Parque Natural, antes e depois

Fonte: Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 2013

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABCP, Obras Brasileiras com pisos intertravados de concreto. ABCP, São Paulo, 2015.

Detoni, Luana. Vida Urbana para Cidade Pequena – Desenho Urbano para Itatiba do Sul-RS. Trabalho de Conclusão de Curso – Arquitetura e Urbanismo – UFPel, 2013

GATTI, Simone Ferreira. Espaços Públicos, Diagnóstico e metodologia de projeto. São Paulo, ABCP, 2013.

GONÇALVES, Isabela Bombo. AO PÚBLICO O QUE É PÚBLICO: UMA INTERVENÇÃO NOS ESPAÇOS LIVRES DO EIXO CENTRAL DE MARINGÁ. Trabalho de graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2015.

VECCHIATTI, Simone de Oliveira Fernandes. AFETAR, RESERVAR E DESAFETAR: A TRANSFORMAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES DE USO PÚBLICO – O CASO DE LONDRINA – PR. Trabalho de graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2016.

Welle, Ben; LIU, Qingnan; LI, Zei; Adriazola-Steil, Claudia; KING, Robin; SARMIENTO, Claudio e OBELHEIRO, Marta. O DESENHO DE CIDADES SEGURAS: Diretrizes e Exemplos para Promover a Segurança Viária a partir do Desenho Urbano. WORLD RESOURCES INSTITUTE.

Sites Consultados:

www.polis.org.br

www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

www.urb-i.com

www.solucoesparacidades.org.br

www.redocara.com

www.comoanda.org.br

www.paisagensperifericas.wordpress.com

Para conhecer mais sobre os trabalhos desenvolvidos pelo Soluções para Cidades, acesse nosso portal em

www.solucoesparacidades.org.br

e entre em contato conosco.



Parceria de Fomento

CAU/SP

Conselho de Arquitetura
e Urbanismo de São Paulo