

URBANISMO

TÁTICO

ADRIANA SANSÃO FONTES

JOÃO PEDRO PINA

LARISSA MARTINS DE PAIVA

INICIAÇÕES PARA

TRANSFORMAR

CIDADES







Universidade Federal do Rio de Janeiro

Reitora Denise Pires de Carvalho

Vice-reitor Carlos Frederico Leão Rocha

*Coordenadora do
Fórum de Ciência
e Cultura* Tatiana Roque



Editora Universidade Federal do Rio de Janeiro

Diretor Marcelo Jacques de Moraes

Diretora adjunta Fernanda Ribeiro

Conselho editorial Marcelo Jacques de Moraes (presidente)
Cristiane Henriques Costa
David Man Wai Zee
Flávio dos Santos Gomes
João Camillo Barros de Oliveira Penna
Tania Cristina Rivera

URBANISMO

TÁTICO

ADRIANA SANSÃO FONTES JOÃO PEDRO PINA LARISSA MARTINS DE PAIVA

AÇÕES PARA

TRANSFORMAR

CIDADES



EDITORA UFRJ

© 2020 Adriana Sansão Fontes

Ficha catalográfica elaborada por Maria Luiza Cavalcanti Jardim (CRB7-1878)

F683u Fontes, Adriana Sansão.

Urbanismo tático: X ações para transformar cidades / Adriana Sansão Fontes, João Pedro Pina, Larissa Martins de Paiva. – Rio de Janeiro : Ed. UFRJ, 2021.

257 p.; il. color.; 23 cm.

Bibliografia: p. 251-257.

ISBN: 978-65-88388-41-9

1. Urbanismo. 2. Intervenções urbanas. 3. Espaço público. I. Pina, João Pedro. II. Paiva, Larissa Martins de. III. Título.

CDD: 307.116

Coordenação editorial

Thiago de Moraes Lins
Maíra Alves

Preparação de originais

Vania Garcia

Revisão

Josette Babo
Patrícia Vieira

Capa

Vinicius Schelck

Projeto gráfico

João Pedro Pina
Larissa Martins de Paiva
Leonardo Arroniz

Diagramação

Leonardo Arroniz

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FÓRUM DE CIÊNCIA E CULTURA

EDITORA UFRJ
Av. Pasteur, 250, Urca
Rio de Janeiro, RJ – CEP 22290-902
Tel./Fax: (21) 3938-5484 e 3938-5487

www.editora.ufrj.br

LIVRARIA EDITORA UFRJ
Rua Lauro Müller, 1A, Botafogo
Rio de Janeiro, RJ – CEP 22290-160
Tel.: (21) 3938-0624

www.facebook.com/editora.ufrj

Apoio:



Fundação Universitária
José Bonifácio



SUMÁRIO

7	APRESENTAÇÃO
9	AGRADECIMENTOS
11	URBANISMO TÁTICO
13	Introdução
16	Fases
20	Casos
22	Estrutura do livro
25	MÉTODO
27	Táticas
30	Tipologias
32	Superfícies
34	Categorias de análise
48	Processo de implantação
51	AÇÕES DE URBANISMO TÁTICO
52	Cronologia
55	Hortas Cariocas
71	New York City Plaza Program
89	Centro Aberto
105	Paradas Cariocas
121	Superilles
139	Plazas Públicas de Bolsillo
155	3 Estações: Berrini
171	Cidade da Gente
187	Rio + Pedestre
203	Adaptações emergenciais Covid-19
231	CORRELAÇÕES
232	Transversalidades
242	Singularidades
249	NOTA
251	REFERÊNCIAS
260	
261	SOBRE OS AUTORES
262	

APRESENTAÇÃO

O livro *Urbanismo Tático: X ações para transformar cidades* analisa os processos e métodos pelos quais o urbanismo tático tem sido incorporado na criação de políticas de recuperação e ativação de espaços públicos no cenário contemporâneo nacional e internacional. Trata-se do resultado parcial de um projeto de pesquisa realizado no Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Prourb-FAUFRJ) desde 2017 pela equipe do Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT), sob a coordenação da professora doutora Adriana Sansão Fontes, cujo objetivo foi compreender o potencial do urbanismo tático na transformação dos espaços públicos e investigar o processo de construção e formalização dessa abordagem em políticas públicas.

O livro apresenta dez casos de urbanismo tático e foca na análise de intervenções táticas híbridas, ou seja, aquelas que articulam os atores sociais que atuam “de cima para baixo” e “de baixo para cima” em distintos arranjos e configurações. Foram priorizadas as ações realizadas no Brasil, mas também são apresentados alguns exemplos internacionais de relevância mundial. Em todos eles a intervenção opera de forma faseada, para estabelecer uma instância de teste da solução adotada em escala real no espaço público.

São muitas as publicações com o tema abordando-o de distintas formas, tanto trazendo avanços teóricos, expondo métodos e analisando casos, quanto oferecendo um ferramental para uma ação direta. A maior parte dessas publicações, no entanto, se encontra em inglês ou espanhol, e o nosso campo encontra-se carente de publicações do gênero em português. Esperamos que este livro possa contribuir com um instrumental metodológico para ações de urbanismo tático de forma a dirigir futuras intervenções nas cidades brasileiras.

**OLHE AO
REDOR**

**OLHE AO
REDOR**

**OLHE AO
REDOR**

AGRADECIMENTOS

Este livro é o resultado da pesquisa “Urbanismo Tático como micropolítica de ativação de espaços públicos”, realizada no LabIT-Prourb entre 2017 e 2020. Foram três anos de trabalho em que participaram dezenas de estudantes, pesquisadores e colaboradores. Gostaríamos, primeiramente, de agradecer a todas e todos que por lá passaram e que puderam contribuir com ideias, pesquisas, desenhos, textos, mas sobretudo com empenho, disposição, alegria e vontade de transformar. Sem essa garra e envolvimento seria inviável criar um ambiente favorável ao nascimento desta obra.

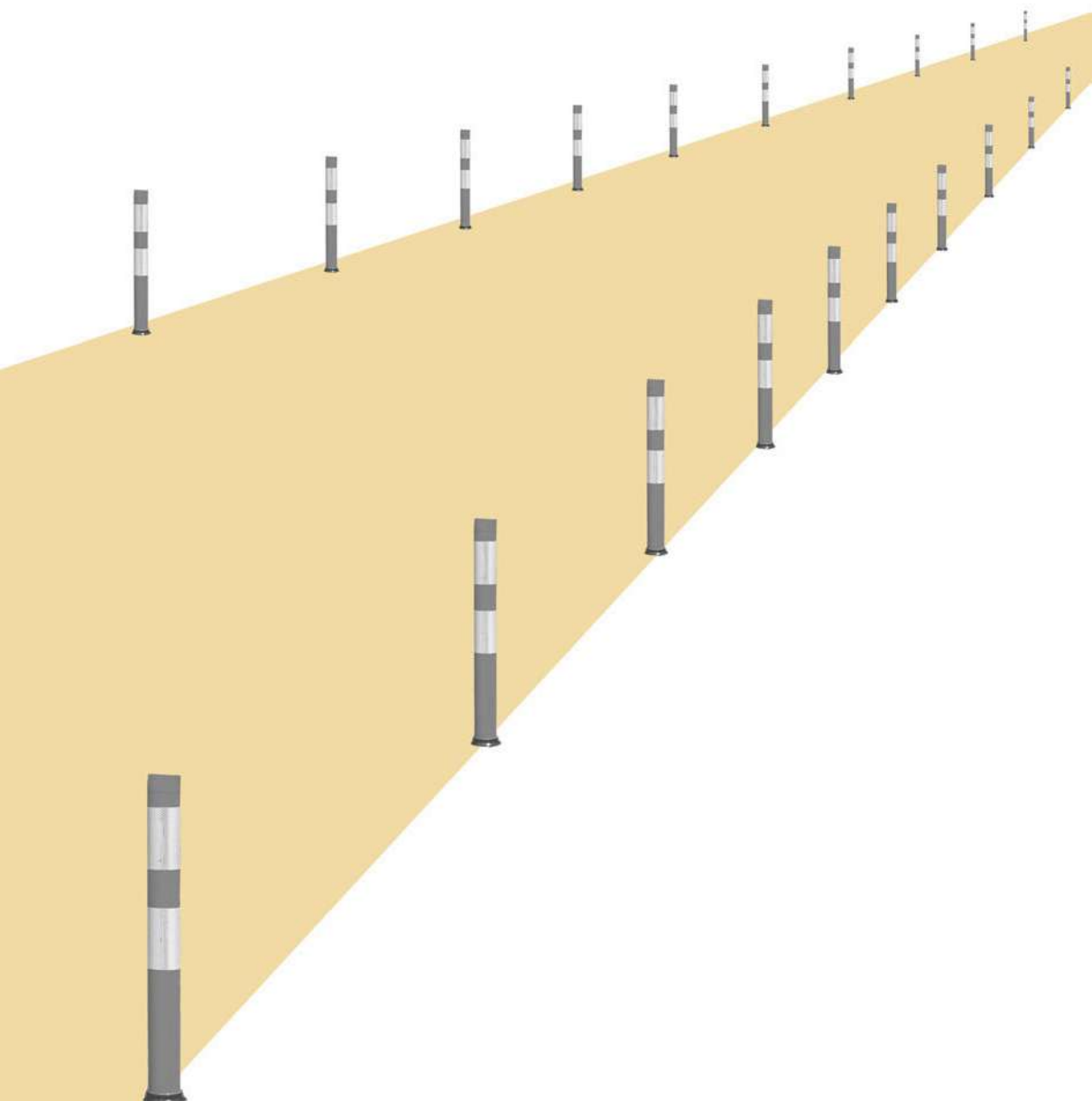
O resultado se deve também à Semana de Integração Acadêmica da UFRJ de 2018, oportunidade em que pudemos apresentar publicamente a pesquisa pela primeira vez e ouvir os primeiros *feedbacks* dos avaliadores, os professores Andrés Passaro e André Orioli. A ocasião foi um pontapé importante para a estruturação deste trabalho, e somos gratos aos colegas pelos comentários.

Agradecemos à FAPERJ pelo auxílio financeiro durante as diferentes fases deste processo, ao programa Capes PrInt pelo apoio nos três meses de pesquisa em Barcelona (2020), à Coordenação do Prourb-FAUFRJ, nas figuras de Denise Pinheiro Machado e Rodrigo Cury, pelo constante estímulo e apoio institucional, e à Editora UFRJ, pela confiança no projeto e competência na sua realização.

Agradecemos ainda a todos aqueles que gentilmente forneceram informações oficiais sobre os casos tratados no livro, além daqueles que cederam os direitos sobre as tantas imagens aqui presentes: Amanda Ngabirano, Andressa Ribeiro, Ari Wibisono, Bernadita Ried, Beatriz Rodrigues, Bruna Avellar, Carolina Cominotti, Carolina Guido, Claire Hamilton, Cristiana Rodrigues, Danielle Hoppe, Doug Gordon, Gabrielle Rocha, Jessica Cronstein, Joy Till, Laura Bahamón, Leticia Fonti, Lie Kobayashi, Lucia Costa, Marcelo Ignatios, Marla Francesca Pedroso, Matias Baumann, Naama Riba, Natalie Guo, Pablo Fuentes, Paulo Franco, Thiago Gaspar dos Santos, Tobie Pretorius e Yuval Fogelson. Ficamos felizes pela confiança que depositaram no nosso trabalho.



URBANISMO TÁTICO



O urbanismo tático é um termo recente e significa a abordagem para a construção e ativação de uma vizinhança, utilizando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo que permitam a imediata recuperação, redesenho ou reprogramação do espaço público, visando verificações e futuras transformações.

A origem do termo “tático” está no trabalho do filósofo francês Michel de Certeau (1999), o qual define diferenças entre estratégias e táticas. Ele denomina como estratégia o cálculo das relações de força a partir do ponto de vista do poder; e como tática a reação gradual dos fracos, que aproveitam ocasiões e brechas para atuar. Essa definição vem inspirando arquitetos e teóricos contemporâneos e desdobrando-se em ações de criação ou melhoria de espaços públicos em vários lugares do mundo.

Alguns autores defendem que o urbanismo tático seja um movimento mobilizado de baixo para cima para enfrentar questões urbanas urgentes (Brenner, 2016), uma prática que envolve ocupar e refazer as lógicas do poder (Sassen, 2014) – uma ação predominantemente de base. Outros acreditam



Cidade da Gente, Dragão do Mar, Fortaleza

que seja uma abordagem passível de uso por uma série de atores – como governos, empresas, ONGs, arquitetos, grupos de cidadãos, coletivos e indivíduos –, embora as ações cidadãs sejam as mais difundidas (Lydon; Garcia, 2015). Outros ainda defendem a importância da valorização das ações híbridas, aquelas que articulam e equilibram a participação do poder público, de profissionais e da sociedade civil (Sansão Fontes, 2018; Fernandes Barata, 2018). Dessa forma, não se trata de um conceito consolidado, mas de uma abordagem ainda em construção, que abrange uma ampla gama de ações emergentes e de pequena escala.

Uma das utilizações mais comuns do urbanismo tático é a intervenção como um teste de ideias para implementação futura, na qual é possível verificar seus impactos no espaço e medir sua aceitação pela comunidade, trabalhando em um processo de tentativa e erro. Nessa aplicação, a intervenção é realizada de forma faseada, iniciando-se por meio de ações temporárias de baixo custo que possam trazer benefícios imediatos, permitindo a observação dos resultados e a alteração do projeto definitivo. Essas ações podem ser realizadas por cidadãos, pelo poder público ou por meio de parcerias entre a sociedade civil e o governo.

Em 2020, o mundo foi surpreendido por uma crise sanitária ocasionada pelo coronavírus, o qual exigiu, pela rapidez e facilidade de contágio, o distanciamento físico como medida para evitar a propagação. Governos do mundo inteiro foram desafiados a pensar soluções que permitissem o uso dos espaços públicos de forma segura frente à Covid-19. Nesse contexto em que áreas urbanas precisaram sofrer rápidas adaptações, o urbanismo tático ganhou especial atenção, por suas soluções de curto prazo e baixo custo de implementação e alta eficácia, convenientes para permitir adaptações temporárias, mas também capazes de gerar novos espaços de reflexão, visando transformações futuras mais duradouras nas cidades.



Demarcação de distanciamento, Adaptações emergenciais Covid-19, Nova York

Preparatória

Realizada por meio de encontros com a comunidade para identificar as demandas para a área e as prioridades, ou de oficinas de capacitação de técnicos de diferentes setores atuantes na intervenção.



Efêmera

Ação mais “festiva”, de curta duração (dias); fase experimental para estudo das propostas e ativação inicial do espaço.



Temporária

Fase de média duração (meses) para teste e implementação das propostas a médio prazo, verificando os impactos.



Permanente

Fase final, quando a intervenção é construída de forma definitiva, a exemplo das obras urbanas convencionais.





NYC Plaza Program



Cidade da Gente



Plazas Públicas de Bolsillo



Centro Aberto



3 Estações: Berrini



Superilleg



**Paradas
Cariocas**



**Hortas
Cariocas**



Rio + Pedestre

Casos

Este livro está focado nas ações táticas faseadas de recuperação e ativação de espaços públicos. Serão apresentados dez casos em que o urbanismo tático é utilizado como teste do espaço público em diversos contextos, com a expectativa de expor distintos esforços de atuação de curto prazo, de baixo custo e multiplicáveis, surgidos de uma articulação entre atores sociais. Todas as intervenções são realizadas em etapas, em que a resposta a curto prazo faz parte de um plano a longo prazo.

Dada a repercussão do movimento e a quantidade de projetos realizados no mundo nos últimos anos, a escolha dos casos respondeu a alguns critérios relacionados à composição de atores, aos espaços-suporte e aos tamanhos de cidades.

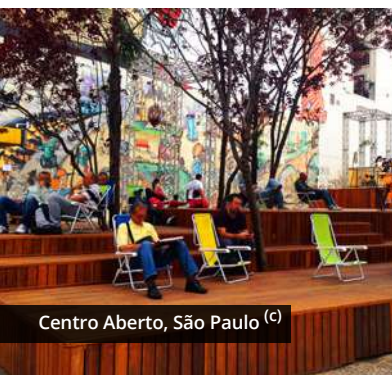
Foram selecionadas intervenções que envolvem distintas articulações entre atores – poder público, setor privado, ONGs, instituições de ensino, associações ou comunidade –, caracterizando-as como *ações táticas híbridas*. Esse recorte engloba, de maneira geral, ações sancionadas – projetos-piloto ou programas para a cidade – sem excluir as de base comunitária, que têm



Hortas Cariocas, Rio de Janeiro (a)



NYC Plaza Program, Nova York (b)



Centro Aberto, São Paulo (c)



Paradas Cariocas, Rio de Janeiro (d)



Superilles, Barcelona (e)



Plazas de Bolsillo, Santiago (f)



3 Estações: Berrini, São Paulo (g)



Cidade da Gente, Fortaleza (h)



Rio+Pedestre, Rio de Janeiro (i)



Adaptações emergenciais Covid-19 (j)

o potencial de se converter em ações maiores, apesar da menor capacidade de propagação quando comparadas às iniciadas pelo poder público.

Ações de urbanismo tático vêm testando suportes diversificados, como espaços públicos tradicionais (ruas, calçadas e praças); espaços residuais; lotes vazios; e até mesmo espaços privados (estacionamentos e edifícios abandonados). Nesse sentido, priorizamos ações em *espaços públicos*, *espaços residuais* e *lotes vazios*, excluindo os espaços privados, sobretudo os fechados. Finalmente, o último aspecto considerado para a seleção foi o tamanho das cidades. Decidimos priorizar ações em *metrópoles*, mais do que em cidades pequenas, de forma a aproximar situações com semelhantes graus de complexidade.

Como a explosão da pandemia de Covid-19 ocorreu no momento da finalização deste livro, criamos um capítulo especial que trata das adaptações temporárias emergenciais para preparar as cidades segundo as exigências de distanciamento físico dos próximos meses.

Foram selecionados os seguintes casos: 1) Hortas Cariocas (Rio de Janeiro); 2) *New York City Plaza Program* (Programa de Praças de Nova York/EUA); 3) Centro Aberto (São Paulo); 4) Paradas Cariocas (Rio de Janeiro); 5) *Superilles* (Superquadras de Barcelona/Espanha); 6) *Plazas Públicas de Bolsillo* (Praças Públicas de Bolso/Santiago/Chile); 7) 3 Estações: Berrini (São Paulo); 8) Cidade da Gente (Fortaleza); 9) Rio + Pedestre (Rio de Janeiro) e; 10) Adaptações emergenciais Covid-19.

No primeiro capítulo, “Urbanismo Tático”, explicamos o tema, o objetivo do trabalho e a justificativa para a escolha dos casos. No segundo, “Método”, começamos apresentando alguns critérios organizadores, de forma a classificar os casos objetivamente: as (ações) táticas, as tipologias e as superfícies. Em seguida, apresentamos detalhadamente as categorias de análise utilizadas para avaliar os casos selecionados. Trata-se de uma matriz única, organizada na forma de um quadro de pictogramas, presente em todas as intervenções estudadas, à exceção do caso especial sobre a adaptação à Covid-19. Por último, apresentamos o diagrama que avalia o processo de implantação de cada caso, com uma breve informação para facilitar a sua leitura.

O capítulo 3, “Ações de urbanismo tático”, contém dez seções relativas aos casos, e uma linha do tempo os organiza cronologicamente e abre a exposição das análises. As nove primeiras seções têm a mesma estrutura: a página inicial apresenta uma ficha técnica constando os três critérios organizadores – ação tática, tipologia e superfície (estes dois últimos com seus respectivos diagramas), além de local, ano de início, atores, financiamento e número de intervenções. Dois mapas localizam o caso: o primeiro situa o país no



Superilla Sant Antoni, Barcelona



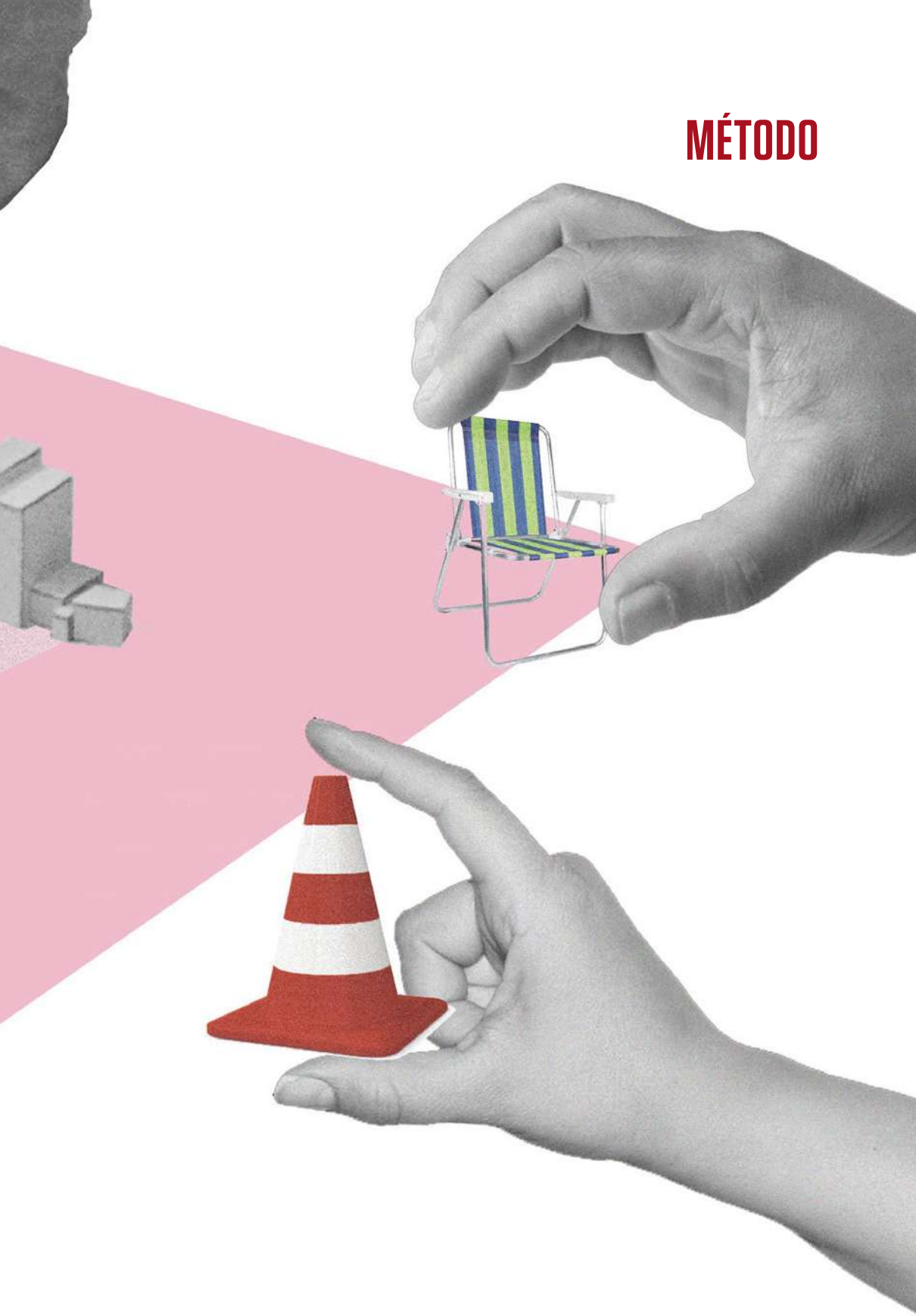
mundo; e o segundo indica a intervenção dentro da delimitação do município. Um terceiro mapa mostra a situação da intervenção; quando se trata de um exemplar com mais de uma, ele mostra a mais conhecida ou a pioneira.

O texto está organizado em blocos, com uma pequena introdução, seis textos atendendo às seis categorias de análise, um explicando o processo de implantação e uma conclusão sobre a situação atual do caso. O quadro de pictogramas resume a análise graficamente, e o diagrama do processo de implantação conta a história da intervenção, atravessando todas as suas fases e explicando como os atores se articulam ao longo do processo. Os casos são fartamente ilustrados, contando ainda com uma comparação antes/depois e uma simulação isométrica da intervenção.

A décima seção trata das adaptações temporárias emergenciais à Covid-19 e segue uma estrutura um pouco diversa, pois seu objetivo é apresentar soluções em muitas cidades, e não um projeto ou programa em uma cidade específica. Essa parte contextualiza esse momento histórico particular, a pandemia de Covid-19, seguida dos tipos de ação tática presentes nas adaptações. Finaliza apresentando as adaptações dos espaços públicos em nove cidades: Bogotá, Nova York, Barcelona, Paris, Kampala, Tel Aviv, Jacarta, Singapura e Auckland. Os casos foram selecionados de forma a representar todos os continentes e ilustrar a globalidade do fenômeno. O capítulo 4, “Correlações”, traça aproximações entre os dez casos. Finalmente, é apresentada uma Nota, seguida das Referências bibliográficas de todo o livro.



MÉTODO



A disseminação do termo Urbanismo Tático ocorre de forma associada à recuperação da interpretação de Certeau (1980) sobre a diferença entre estratégias e táticas, como já comentado na introdução deste livro. Segundo o autor, a tática é a arte do fraco, determinada pela ausência de poder, enquanto a estratégia é organizada pelo postulado de um poder.

É assim apresentado porque, segundo a origem grega dos termos, a estratégia é a “arte de comandar”, baseada em uma visão macro, de conjunto; enquanto a tática é a “arte de manobrar”, ocupando-se do micro, do particular em relação ao todo. São ações complementares cuja estratégia consiste, em linhas gerais, no plano a longo prazo, e cuja *tática é a resposta a curto prazo*.

Adaptando essa interpretação à atuação nas cidades, o urbanismo tático, portanto, é “a abordagem para construção e ativação de vizinhanças utilizando intervenções e políticas de curto prazo, baixo custo e multiplicáveis” (Lydon; Garcia, 2015). À luz desse conceito serão apresentados dez casos de urbanismo tático no Brasil e no mundo ocidental.

A primeira providência, ao colocarmos os casos lado a lado, foi a de verificar quais as ações táticas presentes no conjunto de intervenções, ou seja, quais ações multiplicáveis fazem parte dessas intervenções, sejam elas projetos-piloto ou programas. Identificamos seis táticas predominantes, que acontecem de forma isolada ou combinada ao longo dos casos, e demos a elas seis denominações: (1) fechamento de ruas; (2) criação de praças; (3) redesenho viário; (4) instalação de *parklets*; (5) plantio de hortas; e (6) criação de ciclovias.

Fechamento de ruas

Ação utilizada para equilibrar a oferta de espaços públicos, no caso da existência de uma rua de pouco tráfego. A ação considera o fechamento da rua para o uso dos veículos, mantendo, quando for o caso, o acesso somente para automóveis dos moradores ou veículos de serviço. Dessa forma, a rua é convertida em espaço para pedestres e para o transporte ativo.



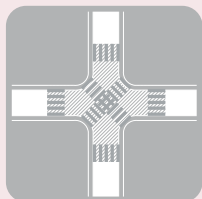
Criação de praças

Ação voltada à ampliação das áreas verdes e espaços de permanência na cidade, considerando a utilização tanto de áreas públicas residuais ou subutilizadas quanto de terrenos baldios públicos ou privados. Esses espaços são apropriados por meio de mobiliário leve, elementos móveis, além da oferta de comida e atividades culturais.



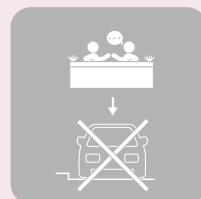
Redesenho viário

Ação utilizada para trazer maior segurança viária aos pedestres, ciclistas e motoristas, considerando o redesenho dos limites entre as áreas de veículos, ciclistas e pedestres, reduzindo áreas residuais de tráfego e grandes extensões de travessias. Assim, com a ampliação das calçadas e a delimitação das faixas seguras para o tráfego de bicicletas, a rua é desenhada de forma equilibrada para todos os modais.



Instalação de *parklets*

Ação voltada a criar extensões pontuais de calçada de forma a constituir locais de permanência ao longo das áreas de fluxo de pedestres. A ação considera a eliminação de uma ou duas vagas de automóveis para a instalação de uma estrutura leve e temporária para apropriação livre pelos pedestres. Ou seja, a vaga é convertida em uma pequena praça pública.



Plantio de hortas

Ação voltada à criação de áreas produtivas no tecido urbano, considerando a utilização de áreas subutilizadas para plantio de hortaliças por meio da participação comunitária, seja de forma planejada, seja pela ação de guerrilha. Independentemente, as áreas residuais são convertidas em locais ativos e produtivos da cidade.



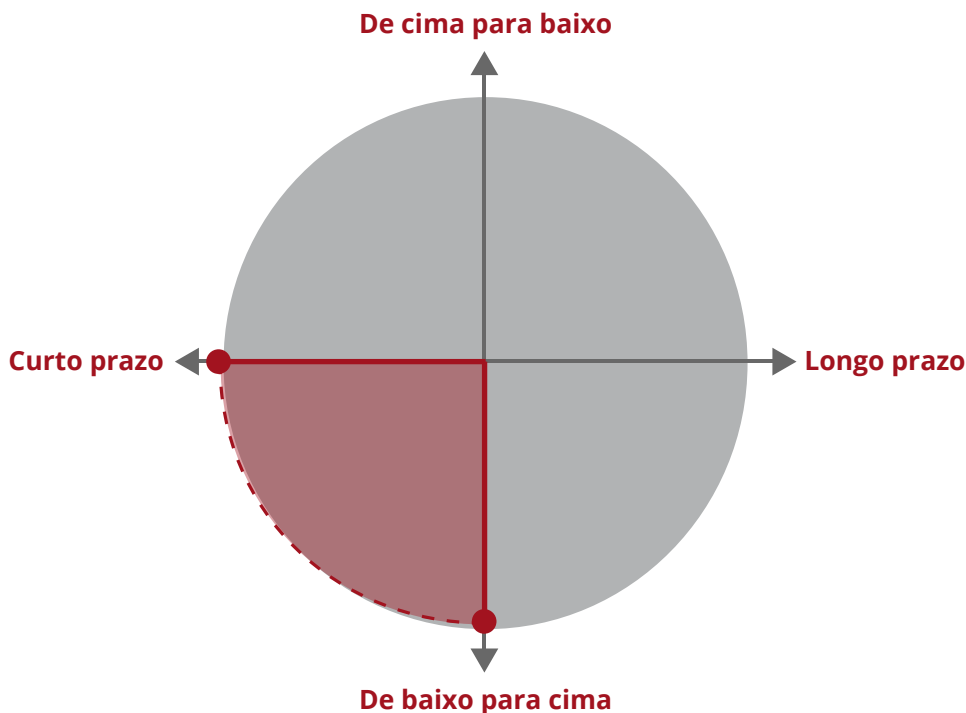
Criação de ciclovias

Ação focada na valorização do transporte ativo e na mobilidade mais saudável e sustentável, considerando a redistribuição do espaço das vias e criando espaços exclusivos para o tráfego de bicicletas (ciclofaixas), muitas vezes por meio da redução das faixas de rolamento de veículos motorizados.



Tipologias

O diagrama abaixo propõe uma combinação entre dois espectros das intervenções de urbanismo tático. O eixo vertical demarca as ações iniciadas ou geridas oficialmente (de cima para baixo) ou informalmente (de baixo para cima), geralmente encontradas na literatura nos termos em inglês *top-down* e *bottom-up*; e o eixo horizontal organiza as ações temporalmente, do efêmero ao permanente (do curto prazo ao longo prazo). Trata-se de uma ferramenta para entender como o projeto pode ser definido e implementado em diferentes tipologias.



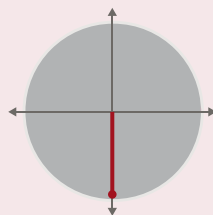
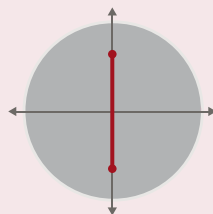
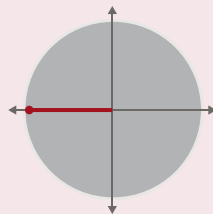
De cima para baixo

As ações de cima para baixo são iniciadas pelo poder público. Podem contar com a participação efetiva de outros atores sociais na concepção, produção e execução, porém, uma vez que são iniciadas “de cima”, possuem um caráter mais formal e centralizador. Essa característica faz com que elas possam estar alinhadas a outras iniciativas do poder público.

Outros atores (por exemplo, o setor privado, ONGs ou instituições de ensino) também podem iniciar ou gerir as intervenções, e a natureza das articulações entre eles vai definir se a ação tende mais ao topo ou à base do diagrama.

De baixo para cima

Já as ações de baixo para cima são aquelas iniciadas por pequenas associações ou pela comunidade e podem ser sancionadas posteriormente pelo poder público. O fato de terem como ponto de partida a sociedade civil, porém, define o caráter de base e descentralizado dessas intervenções, mais passíveis de desenvolver o sentido de pertencimento pelos usuários.

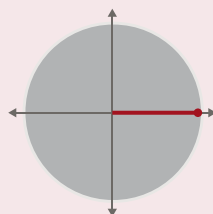
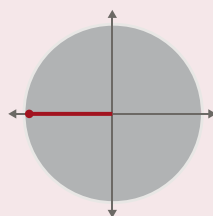


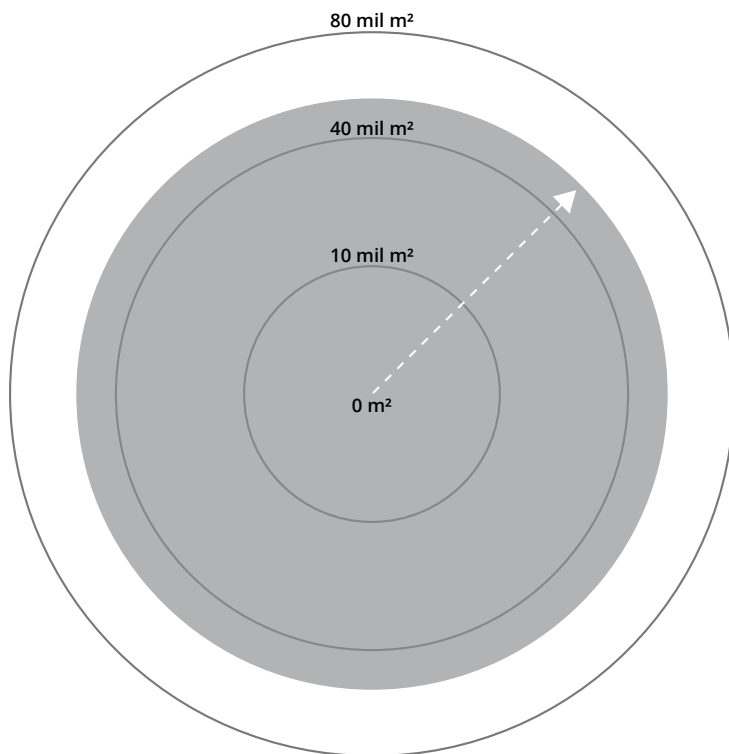
Curto prazo

As intervenções de curto prazo são aquelas que realizam a fase efêmera (duração de dias) e/ou a fase temporária (duração de meses). São ações experimentais para ativação inicial e teste do espaço, utilizando materiais e elementos de baixo custo e passíveis de receber o retorno dos usuários.

Longo prazo

Já as intervenções de longo prazo são aquelas que alcançam a fase final, permanente, e que, pela duração, perenidade de materiais empregados e investimentos realizados, costumam ter maior impacto no entorno. Muitas intervenções de urbanismo tático não se tornam de longo prazo e finalizam, por várias razões, nas fases efêmera ou temporária.





Uma das características do urbanismo tático (já anteriormente mencionada) é seu aspecto multiplicável, com intervenções que podem partir de uma ação comunitária e se converterem em programas ou mesmo políticas para uma cidade. Essa escalada pode acontecer pelo aumento da intervenção, que pode se expandir para ruas adjacentes, ou por sua multiplicação em outros locais, na forma de um projeto ou programa para o espaço público.

Dados os distintos portes, abrangências e espacializações dos casos analisados, julgamos necessária a criação de diagramas para ilustrar essas diferenças. Os diagramas cobrem a variação de 0 a 80 mil m² e operam isoladamente para cada caso, mas, quando colocados lado a lado, permitem a comparação das superfícies. Estas equivalem à soma de todas as intervenções dentro de cada projeto ou programa.



Vista aérea, Cidade da Gente, Dragão do Mar, Fortaleza

De forma a proceder a uma análise comparativa dos casos – intervenções tão distintas, embora selecionadas segundo os mesmos critérios –, foi criada uma matriz analítica composta por um sistema de seis categorias. Essa matriz pretende dar conta dos aspectos práticos referentes às intervenções, tais como: (1) situação preexistente; (2) objetivos; (3) tipos de espaço-suporte; (4) atores; (5) programa e elementos de ativação; e (6) espacialização.

Cada categoria contém uma série de subitens – as respostas possíveis dentro de cada entrada de análise e que surgem da avaliação prévia de todos os casos e do seu agrupamento por similaridades. A situação preexistente se refere ao contexto de surgimento de cada intervenção e reúne um conjunto de problemas que a ação busca resolver. Os objetivos correspondem, portanto, às soluções para os problemas identificados em cada local. Os tipos de espaço contemplam todos os suportes físicos classificados e apropriados pelas ações, e a categoria dos atores reúne os diferentes grupos sociais que compõem as distintas intervenções. O programa e os elementos de ativação contemplam as ações físicas e as atividades propostas dentro de cada intervenção. E, finalmente, a espacialização indica a forma de organização física da intervenção e sua propagação (ou não) pela cidade.

Cada subitem das categorias é ilustrado por um pictograma, e todas essas informações compõem um quadro, apresentado nos nove casos, nos quais os pictogramas presentes em cada intervenção “acendem” e revelam as respostas para cada categoria, dentro de cada caso. Com exceção da categoria “espacialização”, que permite apenas uma resposta, todas as demais aceitam múltiplas respostas.

Problemas de tráfego

Pouca fluidez no tráfego causada por excesso de automóveis, desenho viário desordenado ou tempos semafóricos desregulados.



Acidentes viários

Alta frequência de acidentes envolvendo pedestres e automóveis, que pode ocorrer por falta de sinalização adequada e/ou de ordenamento do tráfego.



Prioridade dos automóveis

Desfavorecimento do espaço para circulação de pedestres em relação ao espaço destinado à circulação de automóveis em determinadas vias da cidade.



Excesso de espaços subutilizados

Abundância de espaços públicos pouco explorados em favor dos pedestres, como estacionamentos em vias públicas e resíduos de desenho viário.



Escassez de áreas verdes

Carência de vegetação, tanto rasteira quanto de médio e grande porte, e baixa permeabilidade no solo.



Objetivos

Segurança viária

Reduzir o índice de acidentes através de medidas que incluam pedestres, ciclistas, motoristas, passageiros de veículos particulares e do transporte público.



Reorganização do tráfego

Estruturar o tráfego para que a circulação de veículos e de pedestres aconteça de forma segura e o mais livre possível para os pedestres.



Pedestralização

Tornar o espaço público mais amplo e ativo para o transeunte por meio da redução da área de circulação de veículos.



Travessia de pedestres, Rio + Pedestre, Rio de Janeiro



Área de permanência, *Superilla* Poblenou, Barcelona

Espaços de permanência ou produtivos

Promover locais que estimulem a apropriação e o convívio entre os cidadãos no espaço público.



Ocupação de espaços ociosos

Reativar espaços não utilizados ou com pouca utilização, visando a ampliação dos espaços públicos para uso das pessoas.



Melhoria da qualidade do ar

Reduzir a poluição atmosférica por meio da diminuição do tráfego de automóveis e do aumento da vegetação.



Tipos de espaço-suporte



Interseção viária

Cruzamento de duas ou mais vias.



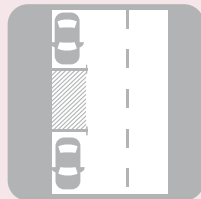
Área residual

Espaço ocioso nas calçadas e nas vias, resultante de desenho viário mal-elaborado.



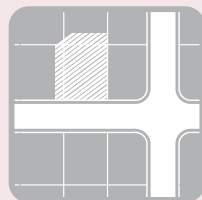
Vaga para veículos

Estacionamento ao longo das vias.



Lote vazio

Terreno público ou privado não edificado.



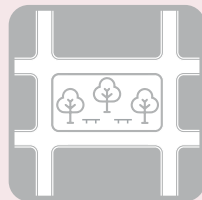
Caixa de rua

Pista de circulação de veículos.



Praça

Espaço público de permanência e convivência.



Ciclofaixa, Adaptações emergenciais Covid-19, Jacarta

Atores

Poder público

Instituição representativa, como prefeituras, governos, secretarias, etc.



Setor privado

Pessoa física ou jurídica que atua de forma independente do Estado.



ONG

Organização não governamental, sem fins lucrativos e, geralmente, com atuação direcionada a políticas sociais.



Sinalização, 3 Estações: Berrini, São Paulo



Demarcação de piso, Rio + Pedestre, Rio de Janeiro

Instituição de ensino

Órgão de cunho educacional e pedagógico, de caráter público ou privado, como escolas, universidades e institutos.



Associação

Organização resultante da reunião legal entre entes físicos ou jurídicos, sem fins lucrativos, com um objetivo comum, como associação de moradores.



Comunidade

Cidadãos comuns que não configuram um agrupamento organizado.



Programa e elementos de ativação



Delimitadores, 3 Estações: Berrini, São Paulo

Demarcação de piso

Superfícies de piso que demarcam áreas especiais para alterar os usos do espaço público (ex.: pintura, *deck* ou grama).



Delimitadores

Elementos que estabelecem novos limites entre os espaços intervindos, para dar segurança às áreas de pedestres (ex.: balizadores, cones, tachões ou vasos de planta).



Sinalização

Ferramenta visando melhorar a segurança viária e para orientar pedestres e motoristas (ex.: placas, faixas de travessia e sinalização horizontal sobre as vias).



Comércio

Pontos de ativação do espaço por meio da oferta de alimentação ou serviços, para incentivar o convívio entre as pessoas (ex.: *food trucks* e quiosques).



Mobiliário

Elementos que criam ambientes mais convidativos e confortáveis para se sentar, descansar, brincar e socializar (ex.: bancos, mesas, guarda-sóis, brinquedos, coberturas, bicicletário, entre outros).



Vegetação

Recurso utilizado para criar sombras, melhorar o conforto térmico e a qualidade do ar, além de outros benefícios indiretos (ex.: canteiros, hortas e arborização).



Redesenho viário, Adaptações emergenciais Covid-19, Auckland ^(a)



Redesenho viário, *Superilla* Poblenou, Barcelona ^(b)



Montagem, Rio + Pedestre,
Rio de Janeiro



Apresentação de dança,
Rio + Pedestre, Rio de Janeiro

Programação cultural

Atividades culturais visando trazer diversidade artística para o local (ex.: eventos como dança, apresentações teatrais, performances de artistas e cinema de rua).



Atividades participativas

Ações com a participação da comunidade, visando a sua interação e inclusão no processo (ex.: coleta de dados através de entrevistas, painéis interativos, oficinas e rodas de conversa).



Arte pública

Intervenção de motivação artística com o intuito de valorizar o espaço público (ex.: murais artísticos, esculturas, entre outros).



Pontual

Intervenção que surge como uma ação isolada, sem crescimento ou propagação para outros locais.



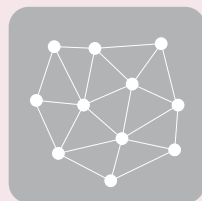
Multinodal

Intervenção em alguns pontos da cidade, como parte de alguma ação para requalificação de áreas específicas.



Rede

Intervenção que surge como um projeto-piloto de um programa cuja intenção é propagar-se em vários bairros da cidade, ou mesmo que surge como projeto isolado, mas se converte em uma ação replicável.



Ativação do espaço, Plaza Bliss, Nova York

Categorias de análise

Situação preexistente



Problemas de tráfego



Acidentes viários



Prioridade dos automóveis



Espaço subutilizado



Escassez de área verde

Objetivos



Segurança viária



Reorganização do tráfego



Pedestralização



Espaços de permanência ou produtivos



Ocupação de espaços ociosos



Melhoria da qualidade do ar

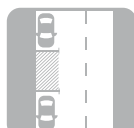
Tipos de espaço



Interseção viária



Área residual



Vaga para veículos



Lote vazio



Caixa de rua



Praça

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual

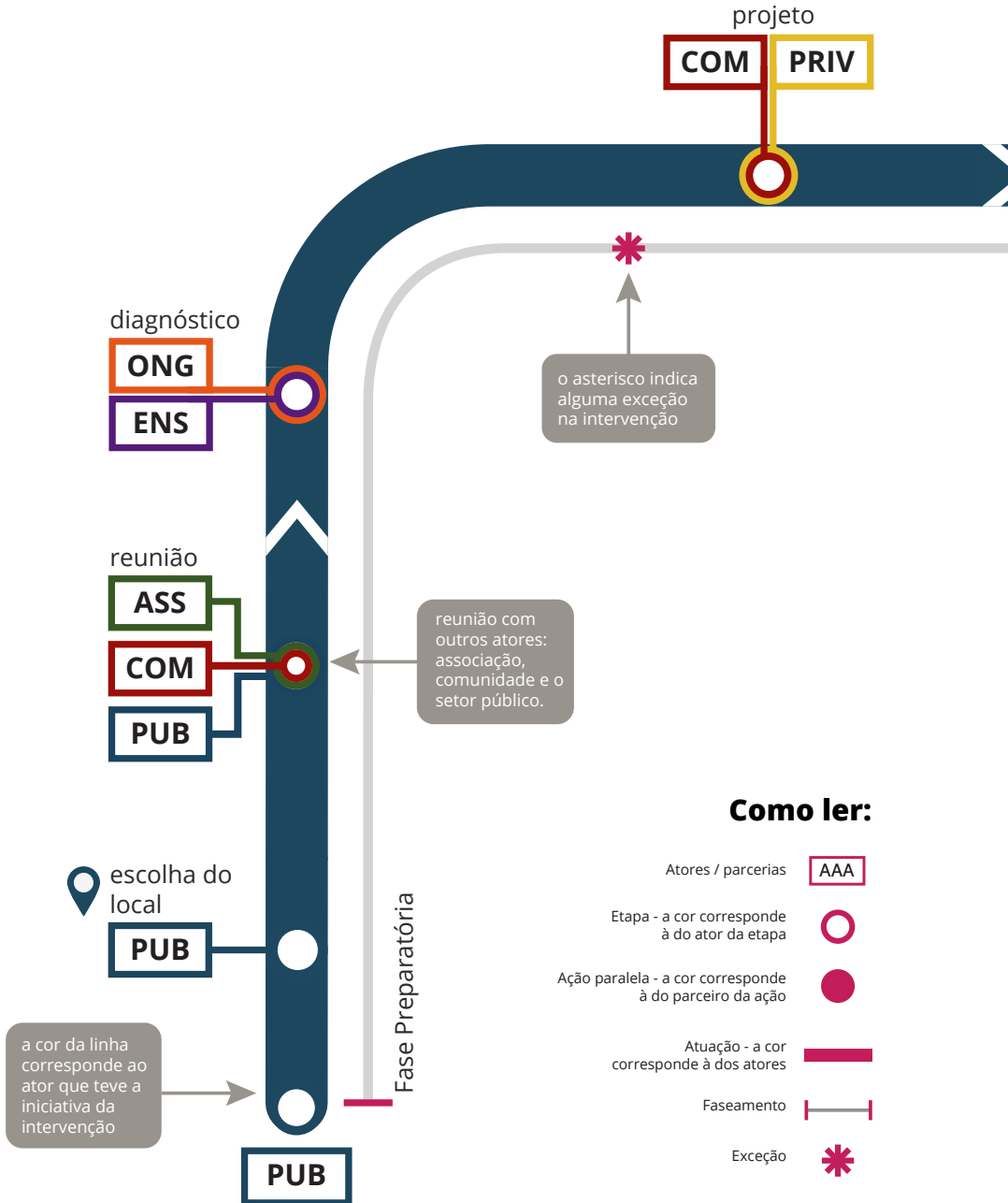


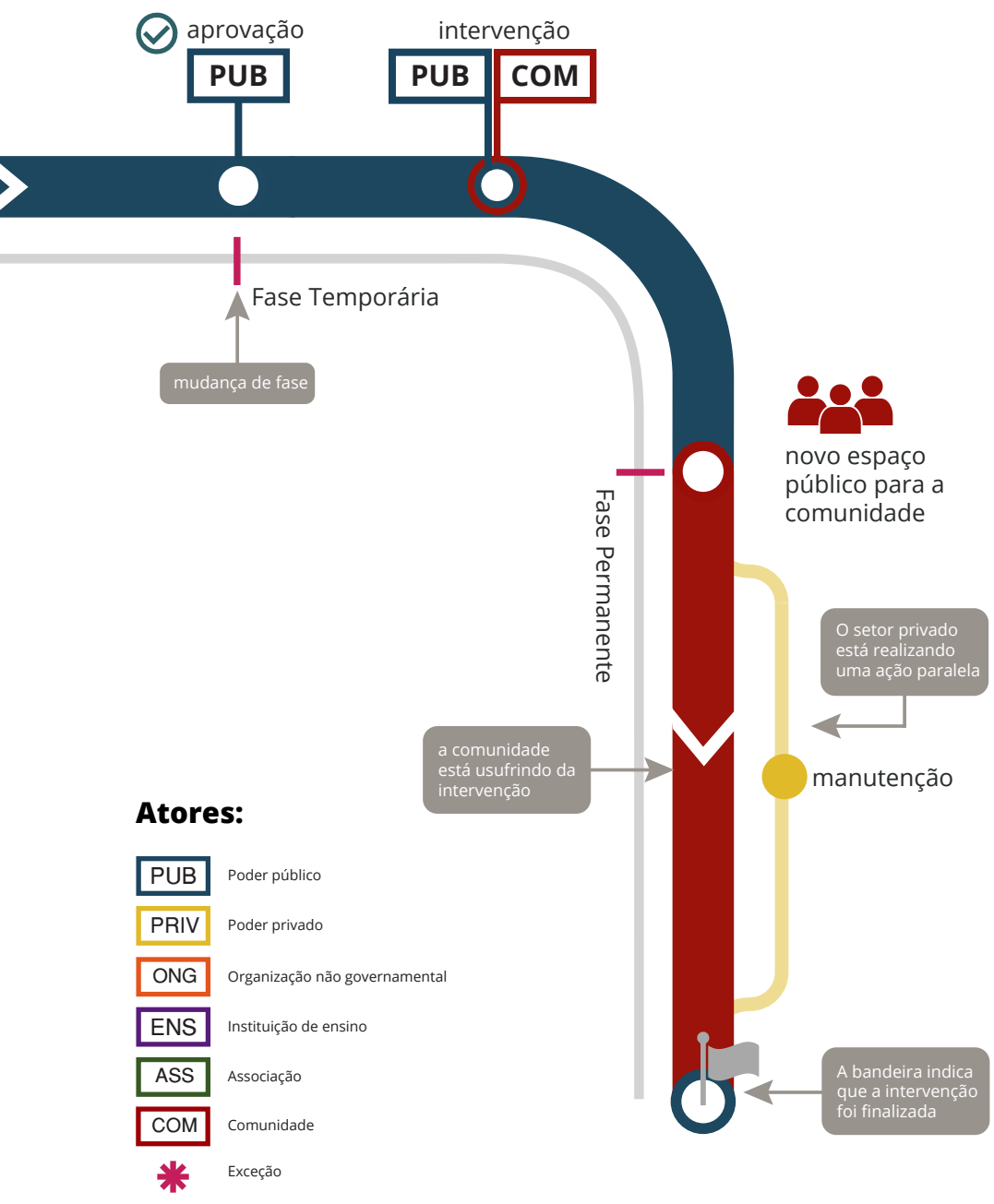
Multinodal



Rede

Processo de implantação







AÇÕES DE URBANISMO TÁTICO



Cronologia

2006



Hortas Cariocas
Rio de Janeiro

2007



N.Y.C. P. Program
Nova York



3 estações - Berrini
São Paulo



Plazas P. de Bolsillo
Santiago



Superilles
Barcelona

2017



Cidade da Gente
Fortaleza

2018

2013



Centro Aberto
São Paulo

2016



Paradas Cariocas
Rio de Janeiro

2014



Rio + Pedestre
Rio de Janeiro

2020



Adaptações
emergenciais
Covid-19



Morro da Formiga, Rio de Janeiro

Tática: plantio de hortas

Local: Rio de Janeiro (BR)

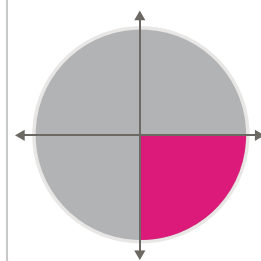
Início: 2006

Atores: Secretaria Municipal de Meio Ambiente (Smac), Secretaria Municipal de Educação (SME), Comlurb, Light, Escolas Municipais e a comunidade

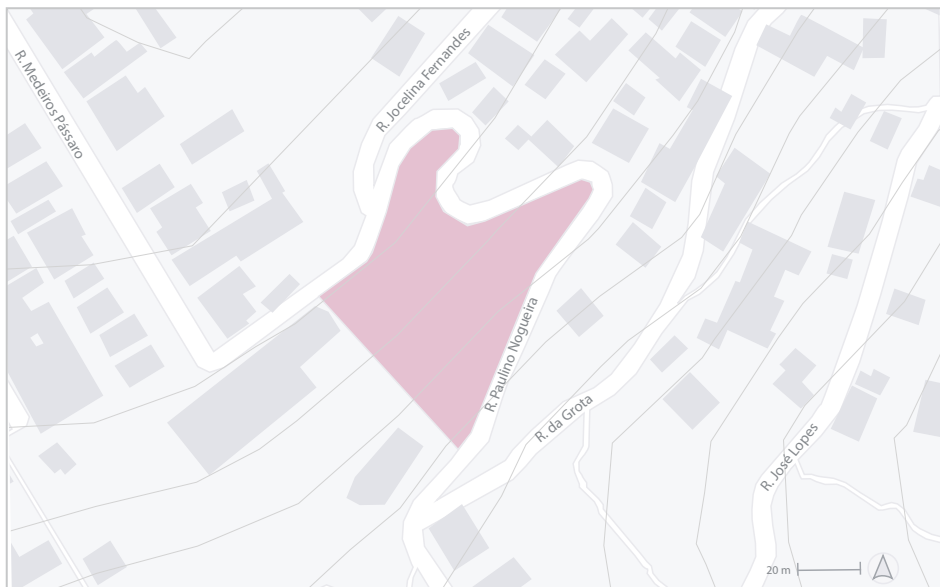
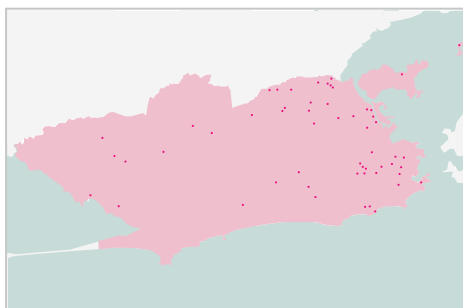
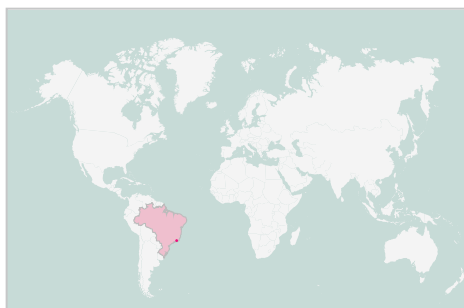
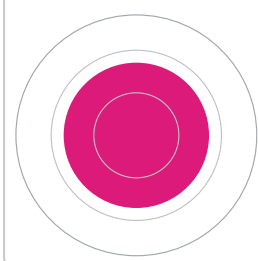
Financiamento: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

Número de intervenções: 55

Tipologia:



Superfície: 29.200 m²



Morro da Formiga, Tijuca

Criado em 2006, o programa Hortas Cariocas promove a agricultura urbana em áreas ociosas em favelas e em escolas da rede municipal do Rio de Janeiro, com o objetivo de popularizar o consumo de alimentos agroecológicos e gerar renda para as comunidades.

Situação preexistente

Nos anos recentes, pudemos observar um grande crescimento e difusão do tema da agricultura urbana no mundo. De acordo com Bishop e Williams (2012), a prática se converteu em um movimento significativo de ocupação de excedentes de terra nos meios urbanos, tendo assumido distintas configurações e temporalidades, tais como paisagismo de guerrilha, hortas temporárias e áreas de cultivo de maior permanência.

Esse movimento está associado ao aumento de uma consciência global sobre os prejuízos do distanciamento que a produção agrícola assumiu em relação à população consumidora. A agricultura urbana é um movimento de reversão dessa realidade, mesmo que em pequena escala, trazendo a oferta de alimento para perto do consumidor dentro das áreas urbanas. A Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO) define a agricultura urbana como uma estratégia fundamental para a segurança alimentar, para a estabilidade social e para a preservação do meio ambiente nos grandes centros urbanos do planeta.



Horta, Anil



Paralelamente, e ao encontro desse movimento, observamos nas cidades contemporâneas a proliferação de vazios urbanos e espaços residuais de diferentes naturezas, com potencial de hospedar atividades produtivas. Vazios urbanos, segundo Borde (2006, p. 5), são os “terrenos e edifícios vacantes que contrastam com o tecido urbano pelas condições de uso e ocupação (sem ocupação, sem uso ou subutilizados) e por não cumprirem sua função social”.

Áreas residuais, subutilizadas ou abandonadas podem ser encaradas como oportunidades, onde o vazio não seja só ausência, mas também promessa, encontro, espaço do possível, expectativa (Solà-Morales, 2002), encorajando a participação comunitária. A agricultura urbana se apresenta, dessa forma, como uma alternativa para ocupação desses espaços urbanos ociosos ou subaproveitados para produção agrícola comunitária, em especial, a horticultura.

O programa Hortas Cariocas se insere nesse contexto e surge da identificação de áreas potenciais para cultivos e produção de alimentos. Estes, além de ativarem espaços esquecidos no tecido urbano, geram renda para as famílias que vivem, compartilham e cultivam esses espaços, *fortalecendo esses territórios*.

Objetivos

O programa tem como objetivo incentivar a agroecologia urbana e a produção local, estruturando iniciativas de agricultura na cidade do Rio de Janeiro. Por meio dessas ações, pretende: criar postos de trabalho elevando os níveis de

inclusão social; capacitar a população carente em favelas ou escolas; e oferecer a custo acessível gêneros alimentícios de qualidade, reduzindo os riscos de insegurança alimentar na cidade. Ao mesmo tempo, a ação pretende contribuir com a redução dos índices de ocupação irregular de terrenos ociosos em favelas que tenham condições de gerir hortas urbanas e comunitárias.

Tipos de espaço-suporte

As Hortas Cariocas ocupam vazios urbanos e áreas subutilizadas, cuja única exigência é que sejam áreas públicas – identificadas em favelas, escolas municipais ou sob as linhas de alta tensão. Em favelas, essas áreas normalmente se caracterizam como pendentes acentuadas, áreas *non aedificandi* ou áreas remanescentes de demolições. No início, a prefeitura começou direcionando os esforços para a zona oeste, porém, hoje as hortas estão espalhadas com certa uniformidade por todas as áreas de planejamento da cidade do Rio de Janeiro.

Atores

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente (Smac) e a Secretaria Municipal de Educação (SME) são os atores envolvidos no programa, além da população das comunidades, profissionais das escolas envolvidas e, eventualmente, a Light.



Placa, Morro da Formiga



Horta, Morro da Formiga

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente, na figura do engenheiro agrônomo Júlio Cesar Barros, através da fiscalização de rotina em áreas públicas vulneráveis e áreas de risco dentro das favelas, viu a oportunidade de transformação dos vazios urbanos existentes em áreas cultiváveis, tendo sido a iniciadora do processo. A Secretaria Municipal de Educação se restringe a autorizar o uso das áreas subutilizadas dentro de escolas municipais para cultivo.

A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro é responsável pelo fornecimento de insumos, ferramentas e gestão necessários para a transformação do local, pela orientação básica dos encarregados das hortas, além do pagamento de bolsas para a mão de obra local. Quando se trata de uma área sob rede de alta tensão, a Light colabora fazendo a limpeza do local, e a comunidade é responsável pelo plantio e manutenção da horta.

A horta do morro do Salgueiro contou também com a parceria da empresa Pro Natura. O programa contou, inicialmente, com a parceria da Companhia de Lixo Urbano, que não teve continuidade.

• • • Programa e elementos de ativação • • • • •

As Hortas Cariocas, em sua maioria, surgem a partir de áreas que se caracterizam como vazios urbanos, porém com um grande potencial de cultivo. Devido ao baixo orçamento direcionado ao programa, os espaços dentro das favelas ou escolas beneficiadas, em geral, não possuem atividades além das

relacionadas ao cultivo, como as plantações feitas em pequenos canteiros de tijolos ou pneus reutilizados, a compostagem e o armazenamento de material. As hortas produzem entre cinquenta e setenta toneladas de legumes, verduras e outros alimentos por ano, sem uso de adubos ou defensivos químicos, e cada uma tem uma vocação específica, de acordo com a localidade.

Como é comum em programas de média ou larga escala, algumas hortas são mais extensas, produtivas ou diversificadas que outras. Segundo a Smac, hortas que merecem destaque são as do Anil e dos morros do São Carlos e da Formiga. A horta do Anil oferece atividades para crianças, programas sociais e viveiro de mudas; a do São Carlos, além do cultivo de hortaliças, está investindo em um sistema de aquaponia – método que combina a produção de alimentos com a criação de peixes e até de crustáceos; e a do morro da Formiga tem o encarregado que dá aulas sobre o tema na escola municipal da comunidade.

As hortas, principalmente as localizadas em escolas, funcionam como laboratórios para educação ambiental, possibilitando o contato das crianças com a agricultura e estimulando a prática do plantio.

Espacialização

Hortas Cariocas é um programa que está sempre aberto a novas inscrições e crescendo gradativamente ao longo dos anos. Devido à sua natureza oficial, o caso tem alto potencial de propagação e resulta em uma rede de intervenções espalhada em vários bairros da cidade.



Mobiliário, Morro da Formiga



Canteiros, Escola Gabriela Mistral



Mudas, Anil



Horta, Escola Rodrigo Otávio

Categorias de análise

Situação preexistente



Problemas de tráfego



Acidentes viários



Prioridade dos automóveis



Espaço subutilizado



Escassez de área verde

Objetivos



Segurança viária



Reorganização do tráfego



Pedestralização



Espaços de permanência ou produtivos



Ocupação de espaços ociosos



Melhoria da qualidade do ar

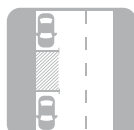
Tipos de espaço



Interseção viária



Área residual



Vaga para veículos



Lote vazio



Caixa de rua



Praça

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



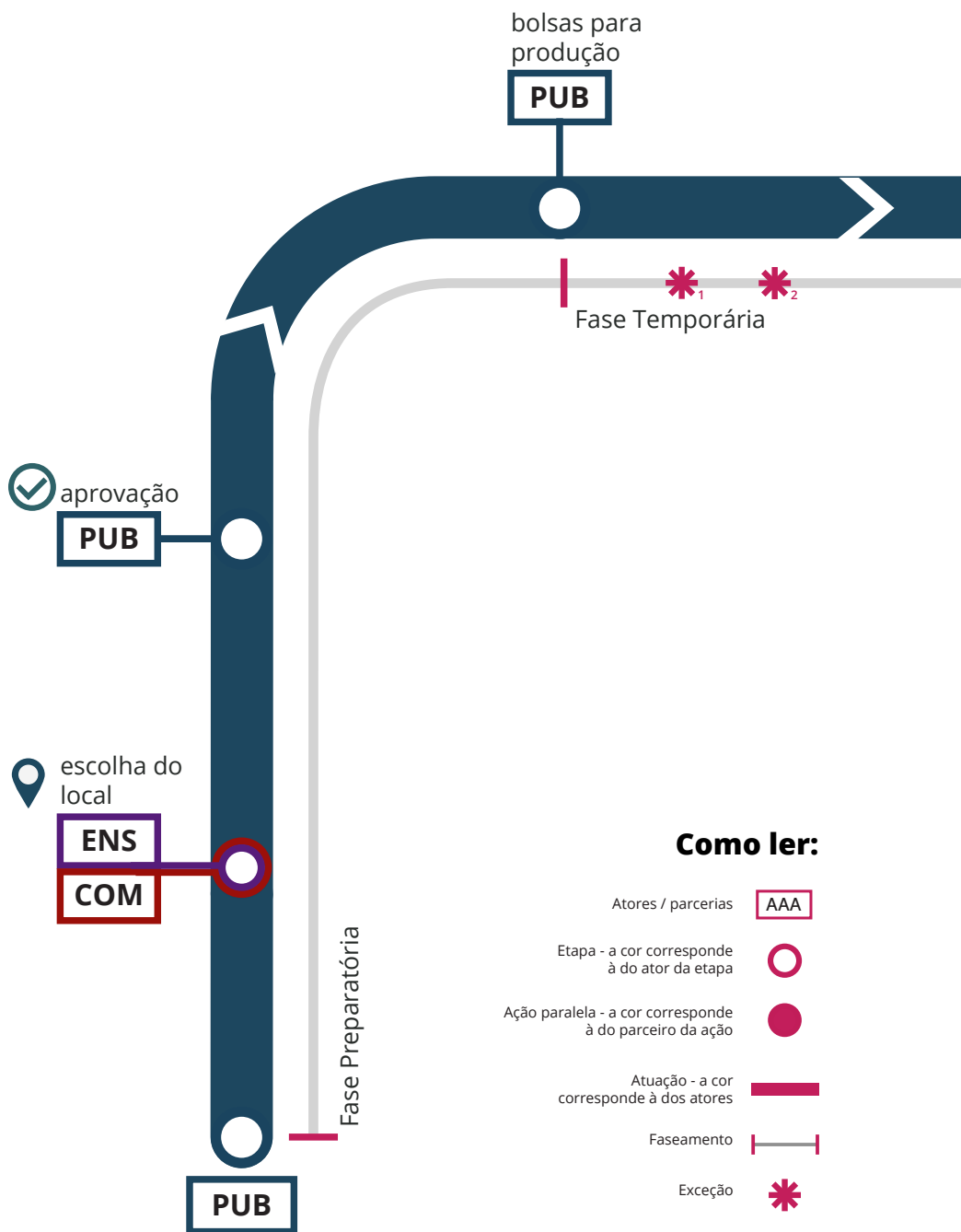
Rede



Horta, Escola Rodrigo Otávio (a)



Horta, Morro da Formiga (b)





orientação

supervisão



novo espaço público para a comunidade

colheita

COM

comercialização

COM

distribuição na comunidade e em escolas

COM


Fase Permanente


Atores:

PUB Poder público: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

ENS Instituição de ensino: Escolas Municipais

COM Comunidade

 Quando se trata de uma área sob rede de alta tensão, a Light colabora fazendo a limpeza do local.

 A horta do Morro do Salgueiro contou também com a parceria da Pro Natura.



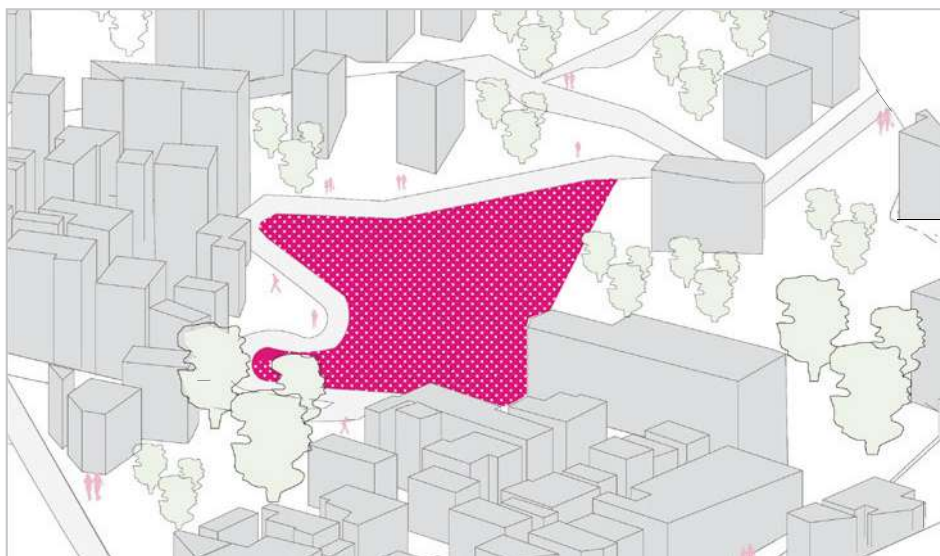
emancipação

ANTES



DEPOIS





Morro da Formiga, Tijuca

Situação atual

A ação tática de implantação de hortas preencheu lacunas de utilização, valorizou o que não tinha valor e marcou “presença onde antes só havia silêncio e ausência” (Sassen, 2014, p. 46), mostrando um grande potencial ainda a ser explorado. Atualmente, segundo a Smac, existem cinquenta hortas ativas na cidade, sendo quarenta dentro do programa e dez emancipadas. Entre as hortas ainda sob a gestão do programa, dezessete estão em favelas e 23 em escolas. São mantidas por cerca de duzentos hortelãos, tendo a produção de gêneros alimentícios alcançado setenta toneladas no último ano, hoje beneficiando cerca de vinte mil pessoas. Por outro lado, doze hortas paralisaram por falta de capacidade produtiva. Destaca-se que um dos desafios do programa é desenvolver o caráter empreendedor dentro das comunidades, para que possam manter vivo o programa.

Por fim, cabe destacar a grande demanda por hortas na cidade, o que revela o sucesso do programa. A prefeitura já recebeu mais de duzentos pedidos, porém não tem capacidade para atender a todos, por contar com uma pequena equipe técnica e baixo orçamento público. O programa recebeu, em Montpellier, na França, a menção honrosa na categoria *Food Production* (Sistemas Alimentares Urbanos) do *Milan Pact Awards 2019*, tendo concorrido com 104 candidaturas das principais cidades signatárias do Pacto de Milão.



Times Square, Nova York

New York City Plaza Program

Tática: fechamento de ruas, criação de praças e redesenho viário

Local: Nova York (EUA)

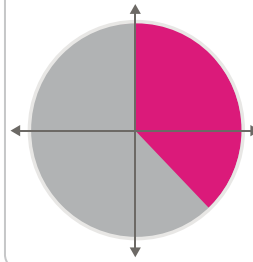
Início: 2007

Atores: Departamento de Transportes de Nova York (NYC DOT), Business Improvement Districts (BIDs) e a comunidade

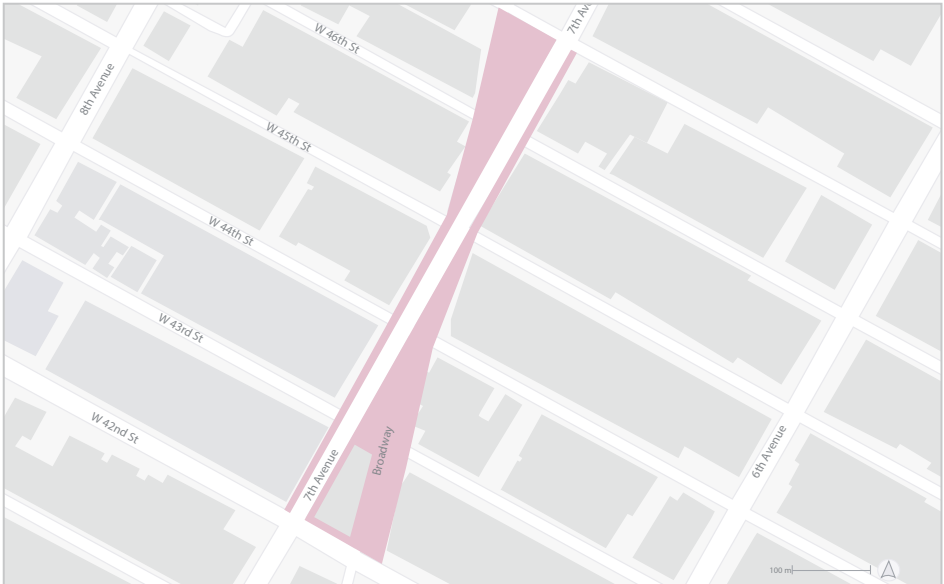
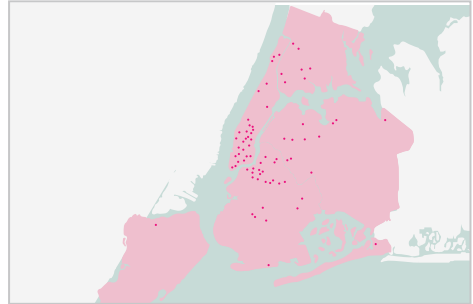
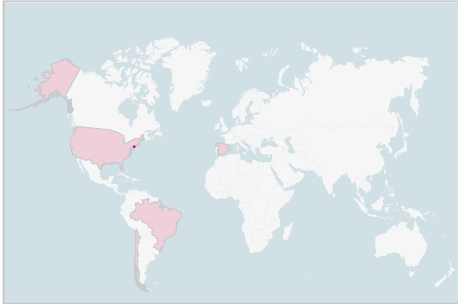
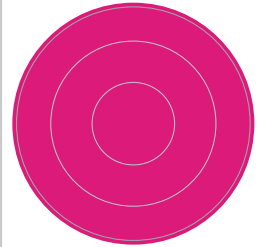
Financiamento: NYC DOT

Número de intervenções: 82

Tipologia:



Superfície: 87.600 m²



7th Avenue, Times Square

O *New York City Plaza Program* [Programa de Praças de Nova York] propõe a transformação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais em praças públicas, reavaliando e equilibrando as oportunidades entre carros e pedestres. A iniciativa surgiu em 2007 como uma tentativa de resolver problemas de trânsito, trabalhando prioritariamente em áreas residuais ou conflitivas de tráfego de veículos e pedestres. Os resultados positivos das fases iniciais estimularam sua continuidade, sua estruturação como programa e sua regulamentação na forma de política pública nove anos depois.

• • • Situação preexistente • • •

O Programa de Praças de Nova York, coordenado pelo NYC DOT, teve quatro fases iniciais: 1) Pearl Street Plaza, em 2007; 2) Gansevoort Plaza, em 2007; 3) Flatiron Plaza e Worth/Madison Square Plaza, em 2008; e 4) Times Square Plaza, em 2009. Esta última foi a ação de urbanismo tático de maior divulgação e transcendência no mundo, e seu histórico de surgimento ilustra as motivações para sua transformação.

O traçado irregular da Broadway, que corta a grelha de Manhattan na diagonal e cria sobre ela inúmeras interseções adicionais, era um fator de conflito, porque reduzia os tempos dos demais semáforos e incrementava os



Flatiron Plaza



engarrafamentos. Segundo Sadik-Kahn e Solomonow (2016), os técnicos do NYC DOT, preocupados em fazer a grelha de Manhattan funcionar melhor sem a Broadway, deram início a um projeto-piloto experimental de fechamento da avenida ao tráfego na altura da Times Square e da Herald Square, de forma barata e temporária, em um teste que duraria seis meses. Segundo os autores, a ideia não era “somente criar uma praça que daria às pessoas um bom espaço para caminhar, mas sim uma solução para o congestionamento de Manhattan” (p. 94).

No Programa de Praças de Nova York, os espaços para pedestres são criados a partir da reprogramação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais do tecido urbano, que reaproveita o espaço da rua para o uso das pessoas e equilibra as oportunidades entre carros e pedestres. A forma como essas iniciativas foram conduzidas, com aplicação de materiais simples e baratos em um curto espaço de tempo, demonstraram a capacidade dessas intervenções em revelar impactos a longo prazo e estimularam o desenvolvimento da experiência na escala humana como parte do processo dos projetos urbanos (Fernandes Barata, 2018).

As quatro primeiras ações do NYC DOT foram marcadas unicamente por esforços advindos do poder público. Esses parâmetros sofreram mudanças ao longo do processo de desenvolvimento do programa e culminaram em sua regulamentação, em 2016, passando a incorporar a participação híbrida

entre sociedade civil e poder público e a oficializar características táticas e experimentais nos cinco bairros de Nova York.

Atualmente o programa regulamenta três tipos e fases de praça, que servem como teste e avaliação para instalação permanente dos projetos selecionados: Praça de Um Dia (*One Day Plaza*), Praça Interina (*Interim Plaza*) e Praça Permanente (*Permanent Plaza*). Mesmo esses três tipos de praças tendo sido regulamentados recentemente, a atuação em fases já fazia parte dos planos do governo. A partir de 2016, o NYC DOT passou a convidar a população a enviar propostas de locais para novas praças, cuja viabilidade é analisada levando-se em conta os seguintes critérios: (1) a relevância do segmento rodoviário para a rede de transportes, (2) as necessidades de espaços livres, (3) as leis de uso do solo da localidade, e (4) as condições de manutenção.

Objetivos

As quatro fases iniciais do programa tinham como objetivo resolver problemas de trânsito, oferecer espaços públicos ativos e de qualidade, de maneira rápida e barata, e medir os impactos em tempo real. A partir de sua *regulamentação como política pública*, em 2016, o programa se propõe a equilibrar a oferta de espaços públicos na cidade e incentivar iniciativas comunitárias e parceiros locais.

Tipos de espaço-suporte

As praças criadas pelo programa são definidas como “áreas localizadas totalmente dentro do leito da rua, designadas pelo NYC DOT para o uso de pedestres” (NYC DOT, 2015). Ou seja, trata-se de espaços públicos originalmente viários, que são reprogramados como praças.

O NYC DOT encoraja propostas de praças em segmentos rodoviários subutilizados, pertencentes ao departamento e a outras propriedades da cidade que possuam altas taxas de colisão entre veículos e pedestres e que estejam localizados em bairros que suportem a reprogramação de ruas em praças. Estas tomam forma a partir de três categorias de transformação viária: reprogramação de interseções viárias e áreas residuais de trânsito; extensão de calçadas; e fechamento de ruas.

Atores

A importância dos parceiros no Programa de Praças de Nova York emerge, principalmente, após a sua regulamentação em 2016. A figura dos parceiros como intermediários entre poder público e comunidade surge no momento que o governo assume que, sozinho, não teria capacidade de responder às expectativas e necessidades das comunidades e, ao mesmo tempo, criar praças de qualidade. Os parceiros, além de auxiliarem no direcionamento de propostas e na manutenção das praças, são um importante aliado para a realização de pesquisas e levantamentos em áreas de sua responsabilidade.

As parcerias são o tronco de sustentação do programa e se configuram como ponte entre o poder público e a sociedade civil. Os principais parceiros foram os *Business Improvement Districts* (BIDs) [Distritos de Melhorias de



Cadeira, Fulton Street



Mobiliário de madeira, Times Square



Coentias Slip Plaza



Banco, Water Whitehall Plaza

Negócios], áreas definidas onde as empresas pagam um imposto adicional para manutenção, desenvolvimento e promoção de uma determinada região e para financiar projetos de praça dentro de seus limites.

Para dar assistência técnica e serviços de manutenção aos parceiros em vizinhanças sem fundos necessários para manter as praças, o programa passou a contar com projetos sociais que incentivam a parceria de organizações comunitárias. A implementação desses programas permitiu que, além dos BIDs existentes, os parceiros fossem compostos por organizações comunitárias, as quais passam a receber apoio técnico e financeiro através dos projetos Programa de Equidade de Praças e Parceria de Praça de Bairro. Os programas sociais criados entre 2013 e 2015 serviram para estimular e viabilizar a inserção das organizações comunitárias como parceiras nesse processo e equilibrar a oferta de praças na cidade (Fernandes Barata, 2018).

A partir da regulamentação do programa, em 2016, os parceiros passaram a assumir importantes responsabilidades de gestão dos espaços públicos, como manutenção, limpeza, organização, programação de atividades, etc. Através dessa privatização da gestão, as parcerias são uma “garantia” de que as praças permanecerão ativas e em bom estado de conservação. Em relação ao processo de elaboração do projeto da praça, uma equipe de profissionais designada pelo NYC DOT é responsável pelo processo do projeto, e o parceiro é convidado a participar regularmente nas reuniões com o DOT e com os projetistas, para que a praça considere as necessidades locais e a capacidade de manutenção do parceiro.

• • • Programa e elementos de ativação • • • • •

Nem todas as intervenções passam pelos três tipos de praça (Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça Permanente), mas nenhuma praça tem início com uma fase permanente, e o caráter temporário é encarado como necessário para avaliar a viabilidade dos novos espaços públicos.

Praça de Um Dia (Fase efêmera)

A Praça de Um Dia (*One Day Plaza*) se caracteriza por um evento de um dia, em que o projeto da praça é testado. Nessa fase, o NYC DOT trabalha diretamente

com o parceiro para definir, programar e documentar o potencial do local da praça proposta. A Praça de Um Dia serve como uma maneira de obter apoio local para a Praça Interina e a Praça Permanente. Em um curto espaço de tempo, essas praças funcionam como ações efêmeras, que evidenciam a possibilidade de transformação do espaço urbano e verificam os resultados do projeto e da reprogramação do segmento rodoviário no âmbito da realidade local. A transição de Praça de Um Dia para Praça Interina depende do sucesso da intervenção, que é avaliada na escala 1:1 e em tempo real.

Praça Interina (Fase temporária)

A Praça Interina (*Interim Plaza*) corresponde à fase temporária do Urbanismo Tático e se difere da Praça de Um Dia por alguns fatores: tempo de permanência no espaço urbano e atenção recebida pelo NYC DOT e pelos parceiros. Essas praças podem permanecer por mais tempo, podendo ter prazo de duração preestabelecido ou indefinido. Por essa razão, as Praças Interinas recebem tratamento mais atento em relação à aplicação dos materiais de pavimentação (como cascalho epóxi), ao mobiliário (como mesas e cadeiras móveis) e aos elementos que darão mais segurança aos usuários (como blocos de granito e vasos de plantas que servem como balizadores).

O NYC DOT é responsável pela instalação de materiais interinos, e o parceiro se responsabiliza por gerir, operar e manter a praça no local proposto – fase que permite a avaliação antes que investimentos permanentes sejam feitos. A condição interina precede a Praça Permanente e permite sua construção de maneira rápida e seu uso imediato. Dessa forma, o NYC DOT acredita que as praças da fase interina catalisam apoio comunitário ao espaço e servem como objeto de estudo e observação para incorporar os resultados e *feedbacks* na fase permanente. Além disso, funcionam como teste para verificar a capacidade dos parceiros em manter e programar a praça, e como uma maneira rápida e barata de instalação de área livre pública. A maioria das praças criadas pelo programa está na fase interina por conta da facilidade de implantação, enquanto os processos para transformações permanentes são mais longos e variam de acordo com a viabilidade de fundos.

O NYC DOT também considera que os parceiros responsáveis pela manutenção devam repor elementos da praça quando necessário, e que o projeto

promova acessibilidade e segurança dos usuários durante o dia e a noite. Para isso, é requisitada a aplicação de pisos táteis, faixas de advertência e contrastes de cor e materiais nas rotas de acesso e nas áreas de transição entre espaços para pedestres e veículos.

A praça pode ser criada através da solicitação da comunidade e/ou através de um projeto de segurança que ofereça oportunidade de espaço público. A geometria da praça é projetada pelo NYC DOT, e a provisão de mobiliário deve ser realizada pelo NYC DOT ou pelos parceiros, incorporando arte pública temporária, sempre que possível (NYC DOT, 2015).

Praça Permanente

Uma praça pode se tornar permanente (*Permanent Plaza*) se verificada a existência de contribuições relevantes para a comunidade e fundos suficientes para a realização de obras físicas. Juntamente com o NYC DOT, outras agências financiam, projetam e constroem a Praça Permanente, sendo o parceiro o responsável por gerir, manter e operar. O NYC DOT encoraja a



Mobiliário, Times Square

inscrição de interessados em criar praças em áreas maiores que 185 m² e que tenham condições adequadas de uso do solo, densidade populacional suficiente e estejam próximas a corredores de transporte e locais históricos.

A Praça Permanente é construída com fundos do município, mas é mantida e gerenciada por uma organização (parceiros) ou outra entidade, como o Departamento de Parques e Recreação (DPR) (NYC DOT, 2015). Para se tornar permanente, a área é completamente ou parcialmente reconstruída, suas infraestruturas (instalações elétricas e hidráulicas) no subsolo são checadas e analisadas.

Para o projeto da Praça Permanente, uma equipe de profissionais baseia suas propostas no retorno obtido pelos processos públicos e pode incluir: mobiliário fixo ou móvel, árvores e plantas, iluminação, pavimentação, informação e sinalização, arte pública temporária ou permanente, bicicletários, água potável e fontes de água. Os materiais da pavimentação e do mobiliário variam de acordo com as propostas projetuais. O projeto deve, sempre que possível, potencializar o uso de áreas permeáveis, incorporar cobertura vegetal, utilizar controles de fontes de águas pluviais, aumentar o índice reflexivo solar das superfícies pavimentadas para reduzir os impactos de ilha de calor e empregar materiais reciclados na pavimentação.

As instalações de arte temporárias podem ser implantadas pontualmente ou através de exposições regulares no espaço da praça, devendo ser coordenadas através do Programa de Arte Urbana do NYC DOT. Já para as instalações de arte permanentes, o NYC DOT exige que sejam completamente integradas e funcionais (como bancos, mesas, etc.) ou como arte autônoma, mas todas devem ser coordenadas através do Departamento de Assuntos Culturais (DCA) e requerem aprovação da Comissão Pública de Design (PDC). Essas regras organizam e regulam o espaço das praças, mas, de certa forma, restringem possibilidades, principalmente dos eventos espontâneos e imprevistos da vida urbana.

Espacialização

Devido à natureza de programa oficial e à implementação de editais abertos à sociedade, o caso tem grande potencial de propagação e resulta em uma rede de intervenções espalhada em todos os bairros da cidade.

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



Rede

• • • Processo de implantação • • •

Desde 2016, o NYC DOT lança um documento anual contendo diretrizes gerais para inscrição e envio de propostas de novas praças. A partir de então, passa a designar a escolha das praças para a comunidade e a tentar equilibrar a oferta de espaços públicos nos cinco bairros de Nova York. Segundo as Diretrizes de Aplicação do Programa de Praças (NYC DOT, 2017), o NYC DOT considera apenas uma inscrição por organização, que se tornará um parceira do programa e do NYC DOT se aceita. Cada organização interessada deve se inscrever por meio de um formulário preenchido enviado ao NYC DOT, *online* ou via correio.

O NYC DOT desenvolveu uma classificação que norteia a seleção das novas praças, vislumbrando equidade e equilíbrio na distribuição das praças pela cidade. As propostas são avaliadas por um comitê do NYC DOT, que considera os critérios baseados em uma escala de cem pontos: espaços livres públicos (trinta), iniciativa comunitária (vinte), contexto do local (vinte), capacidade de organização e manutenção (vinte) e elegibilidade de renda (dez).





A phone that can take you anywhere

Coca-Cola

The All-New 2018 Elantra GT

HYUNDAI

LET YOUR FANTASIES UNWIND
THE PHANTOM OF THE OPERA

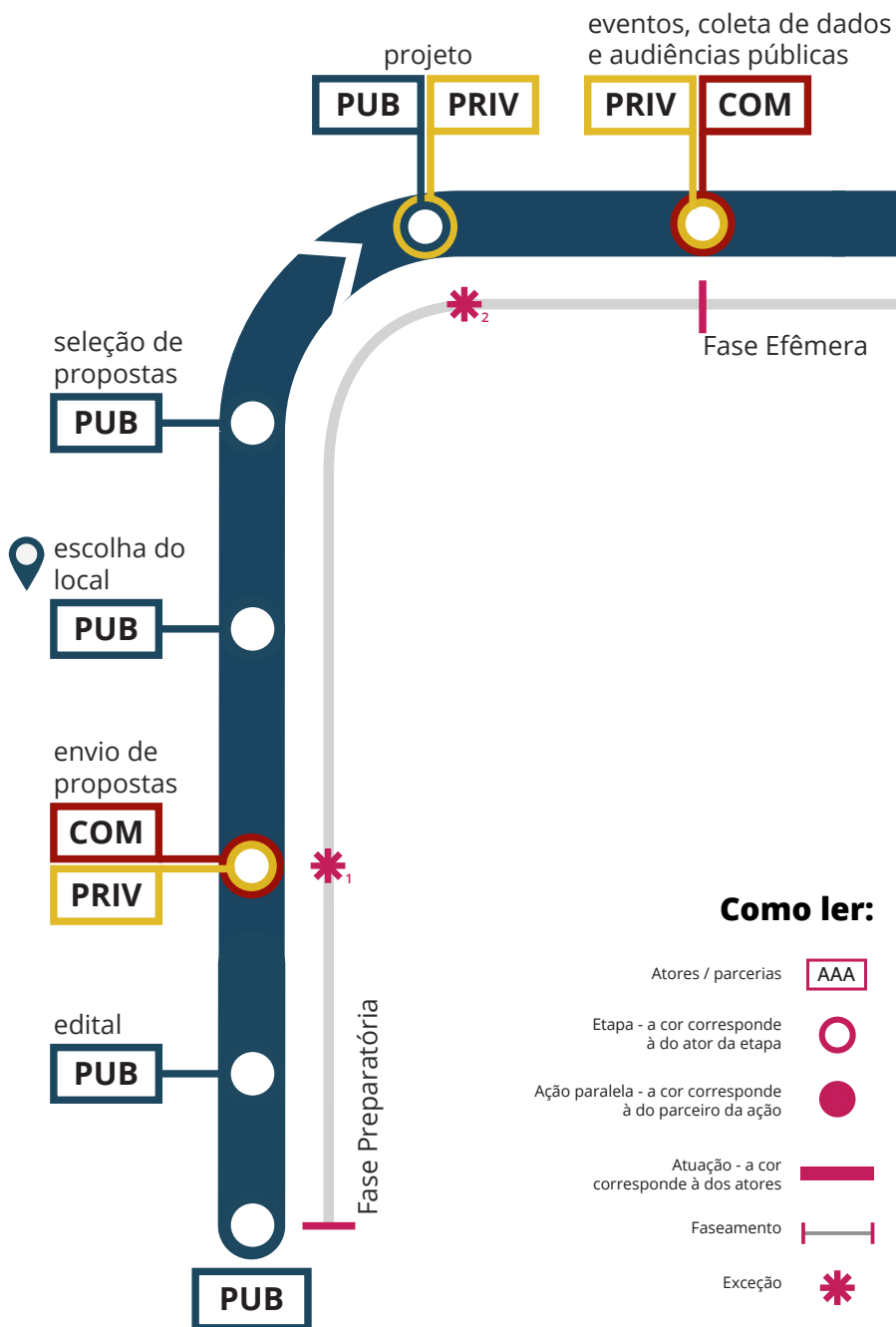
Show your taste buds a berry good time

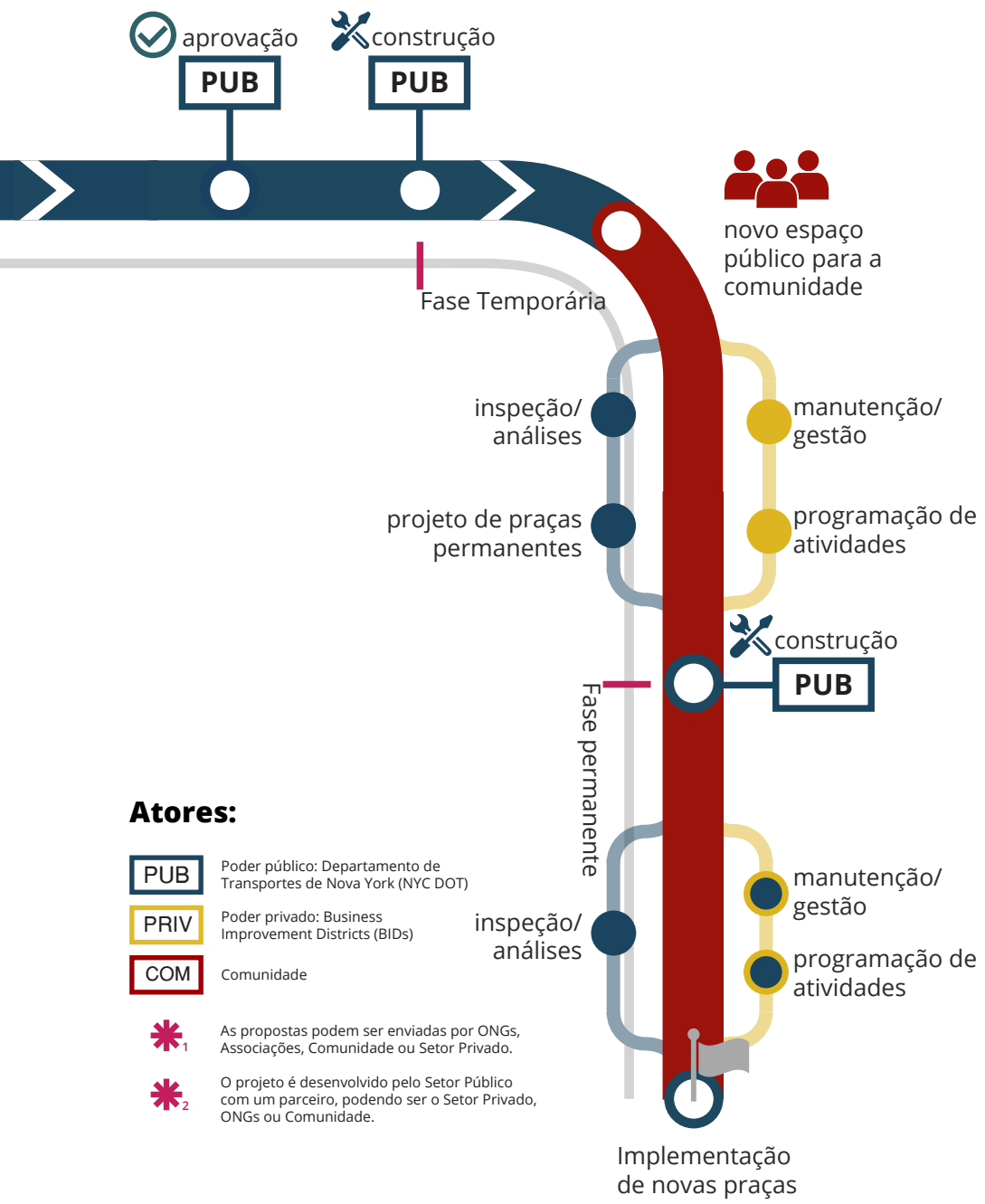
Allianz

WICKED

tkts

Fase permanente, Times Square





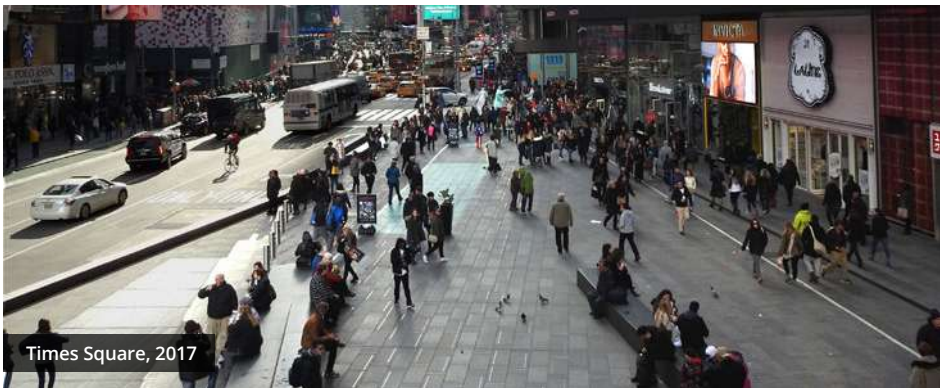
ANTES

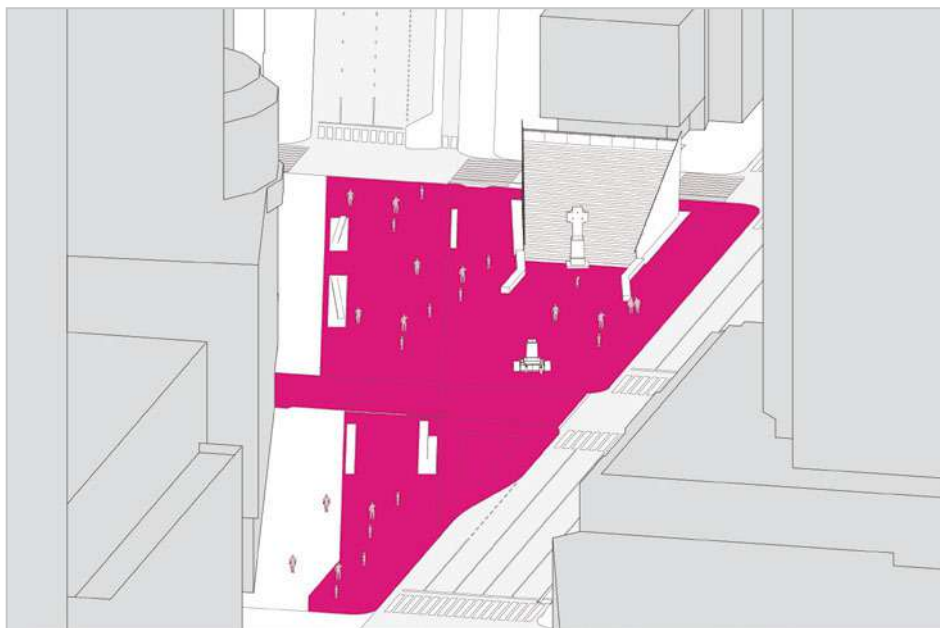


FASE TEMPORÁRIA



DEPOIS





Times Square

Situação atual

O regulamento do programa, além de não explicitar os parâmetros de medição dos resultados das praças temporárias antes que se tornem permanentes, também não sugere a possibilidade de pesquisas de pós-ocupação das praças permanentes. Assim, uma Praça Permanente se configura como a etapa final do ciclo do Programa de Praças (Fernandes Barata, 2018).

Atualmente, após mais de dez anos de atividade, o projeto conta com 82 praças, sendo que a maioria tem caráter interino e foi implantada por tempo indeterminado. Algumas praças já chegaram à etapa final do programa, como Times Square, Herald Square, Corona Plaza, entre outras.



Largo São Francisco, São Paulo

Tática: criação de praças, criação de ciclovias e redesenho viário

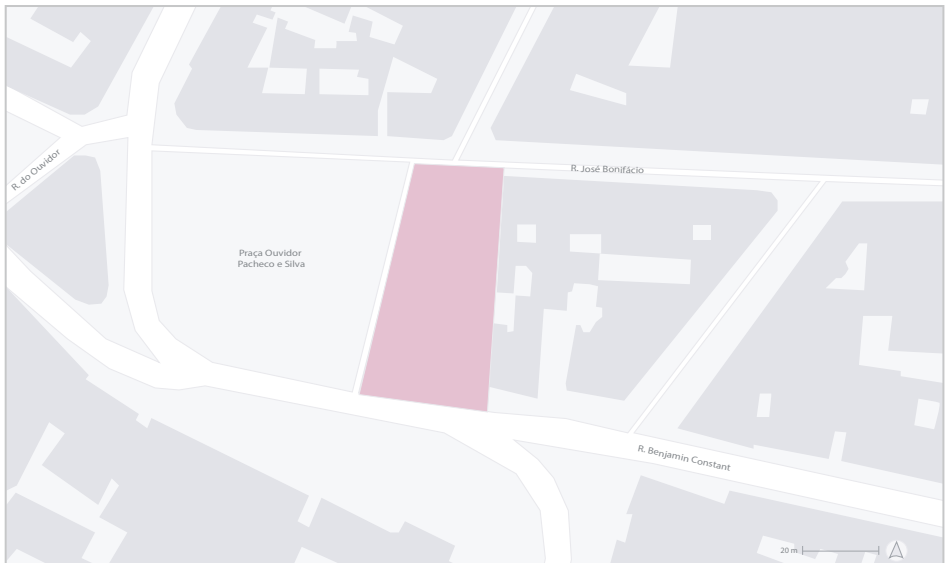
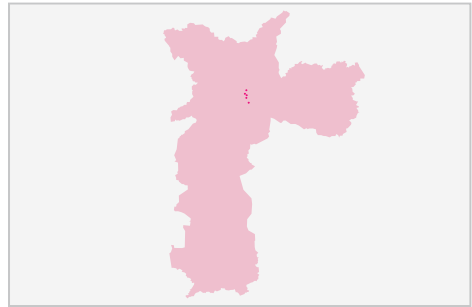
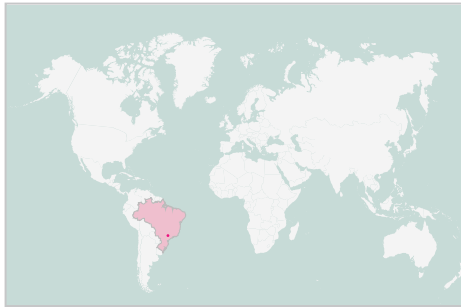
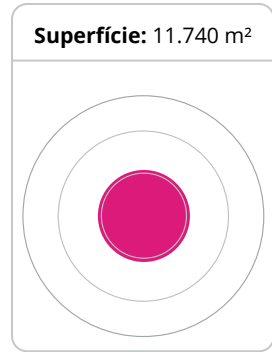
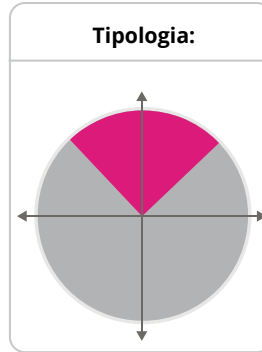
Local: São Paulo (BR)

Início: 2014

Atores: SP Urbanismo (Gerencia de Desenho de Espaço Público, Superintendência de Projeto da Paisagem), Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e Gehl Architects

Financiamento: SP Urbanismo

Número de intervenções: cinco



Largo São Francisco, Sé



a requalificação da área central tornou-se “um desafio e uma necessidade, imbuída de um inegável sentido democrático” (PCSP, 2015). Assim, a ideia central do projeto não foi criar novos espaços públicos, mas sim ressignificar os espaços existentes por meio da renovação das formas de uso, *atuando, de forma acupuntural, em pontos chave do centro* com disponibilidade de espaço para abrigar novas atividades e juntar pessoas. Segundo Gehl (2006), as atividades sociais se produzem de maneira espontânea como consequência direta da deambulação e da presença das pessoas no mesmo espaço; quanto melhor a qualidade do espaço, maior será a duração dessa atividade.

O projeto Centro Aberto foi iniciado em 2013 sob consultoria do escritório Gehl Architects e resultou em propostas conceituais para quatro projetos-piloto no centro de São Paulo. Estes, no ano seguinte, foram desenvolvidos e adaptados pela SP Urbanismo em parceria com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para serem viabilizados como intervenções temporárias. A SP Urbanismo é uma empresa pública da cidade de São Paulo, criada em 2009, que faz parte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (Smul). O projeto se iniciou a partir de estudos baseados na metodologia *Public space-public life* [Espaço público-vida pública], de Jan Gehl (2013), a qual parte da identificação de áreas que necessitam de uma iniciativa especial, da avaliação de efeitos de intervenções ou da qualificação das interações dos espaços públicos com a vida urbana.



Mobiliário, Largo São Francisco

Objetivos

O projeto Centro Aberto teve como objetivos transformar espaços públicos da área central da cidade por meio de ações de pequena escala, rápidas, de baixo custo e de fácil execução (São Paulo, 2015); promover a diversificação das atividades em faixas de tempo ampliadas, de forma a melhorar a percepção de segurança; e reforçar o sentido de pertencimento da população com o centro da cidade. No início do projeto, além de repensar os espaços públicos, a SP Urbanismo realizou melhorias na mobilidade urbana; reprogramou cruzamentos, ciclofaixas e travessias de pedestres; e ofereceu novos bicicletários e estações para aluguel de bicicleta.

Tipos de espaço-suporte

Os espaços de suporte são em sua maioria praças, largos e áreas residuais do metrô, mas o projeto também contou com a transformação de ruas e a criação de ciclofaixas e faixas de pedestre.

Atores

As ações realizadas no projeto Centro Aberto foram projetadas e implementadas apenas pela prefeitura de São Paulo, através da SP Urbanismo. Considerando-se o envolvimento social, o projeto contou com diferentes ações em cada contexto e, conseqüentemente, obteve resultados distintos. Algumas intervenções tiveram boa avaliação pelos usuários, mesmo não contando com amplo processo participativo, como no Largo São Francisco. Outras foram inviabilizadas pela mobilização de moradores contrários à iniciativa, como no Bixiga, ou nasceram de uma demanda direta da comunidade local, como no Largo General Osório, considerada como uma das intervenções mais positivas do projeto.

Em relação à manutenção e à organização de atividades, foi realizado um processo de licitação para escolha de empresas responsáveis para atuarem como operadoras dos espaços. O operador exerce as funções de (1) zeladoria, que consiste na manutenção geral do espaço; (2) monitoria, que informa e orienta o usuário sobre a utilização do espaço; (3) operação do mobiliário portátil, também feita pelo monitor; e (4) apoio às equipes de campo, que consiste na orientação das equipes envolvidas em ações no espaço, como eventos ou comida de rua.



O operador não tem a responsabilidade de criar e propor atividades para os espaços; seu papel é de mediação. Ele deve agendar e organizar eventos de acordo com a procura dos usuários, e é a Prefeitura Regional da Sé que autoriza o acontecimento dessas atividades.

Programa e elementos de ativação

As intervenções criadas pelo projeto Centro Aberto ainda não se configuraram como projetos permanentes, mas serviram para encorajar novos usos e impulsionar a implantação da iniciativa em novos espaços públicos do centro de São Paulo.

As praças, de maneira geral, contam com *decks* de madeira para criar superfícies de apropriação; mobiliário removível (cadeiras de praia e guarda-sóis); jogos (pingue-pongue e xadrez); bancos e mesas fixas de madeira; e, eventualmente, parquinho para as crianças. Os espaços também oferecem *Wi-Fi* público e ponto de recarga de celulares como atrativos para estimular a permanência das pessoas e, ocasionalmente, recebem programação de eventos, como feiras, shows, cinema ao ar livre e comida de rua.

Em cada praça foi implantado um contêiner que estoca todo o mobiliário durante a noite, guarda os brinquedos, livros e revistas, além de proteger os monitores responsáveis por zelar pelo espaço durante o dia – pode-se observar também a presença de viaturas policiais em todas as praças do projeto. Na rua Galvão Bueno, as intervenções se voltaram mais à mobilidade, com extensões de calçada, instalação de balizadores, bancos e travessias.

Além dos cinco espaços públicos reativados, a iniciativa contou com a criação de ciclofaixas, novas travessias de pedestres, algumas em “X” trazendo mais comodidade aos pedestres, instalação de bicicletários e compartilhamento de bicicletas, lixeiras e banheiros públicos.

Espacialização

O projeto Centro Aberto nasceu para requalificar algumas áreas específicas do centro, tendo se efetivado de acordo com esse propósito inicial e, consistindo, portanto, em uma ação multinodal.



Extensão de calçada, Rua Galvão Bueno



Playground, Largo Paissandu



Largo São Francisco



Contêiner do Operador, Largo São Francisco



Cadeira de praia, Largo São Francisco

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação cultural



Atividades participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



Rede

Processo de implantação

As primeiras intervenções foram implantadas no Largo São Francisco e no Largo Paissandu em setembro de 2014 com a utilização de materiais de baixo custo e de rápida execução. O projeto atuou exclusivamente em espaços públicos, como praças existentes, áreas residuais de metrô e ruas. No início, houve até a tentativa de incorporação de áreas privadas no projeto, como estacionamentos de veículos próximos a espaços públicos, mas as ações não obtiveram sucesso e o apoio necessário para sua realização.

A escolha das áreas partiu de três premissas: reapropriação, mobilidade e permanência, levando-se em consideração o potencial de transformação dos espaços públicos. Foram priorizados os pedestres e ciclistas; o aumento de oportunidades de permanência nos espaços públicos durante o dia e a noite; o incentivo à sua ocupação por usuários de diferentes faixas etárias, de renda e de gênero; e o fomento do comércio de rua como forma de ativação urbana.

O processo de implantação se baseou nas seguintes fases: (1) conceituação inicial (visão); (2) pesquisa “antes”: avaliação de usos e contagem de pedestres; (3) desenvolvimento do projeto; (4) fase de teste em escala 1:1; (5) pesquisa “depois”: avaliação de usos e contagem de pedestres; (6) avaliação e mudanças; e (7) implantação permanente do projeto. As cinco intervenções alcançaram a fase 6, porém, nenhuma delas chegou a ser implementada de forma permanente.

As pesquisas periódicas, qualitativas e quantitativas foram realizadas antes e depois da implantação das intervenções e se basearam em indicadores de utilização dos espaços públicos, como: fluxo de pedestres e ciclistas; permanência nos espaços públicos; estudos de travessias de pedestres; entrevistas com usuários e comerciantes locais; e registro de gênero e faixa etária dos usuários. Em alguns casos, as intervenções não foram implantadas por conta de insatisfação popular, como no Bixiga. Para isso, as pesquisas de pré-ocupação foram essenciais para medir e avaliar a viabilidade das intervenções, e os levantamentos de pós-ocupação continuam a verificar seus impactos e desdobramentos.

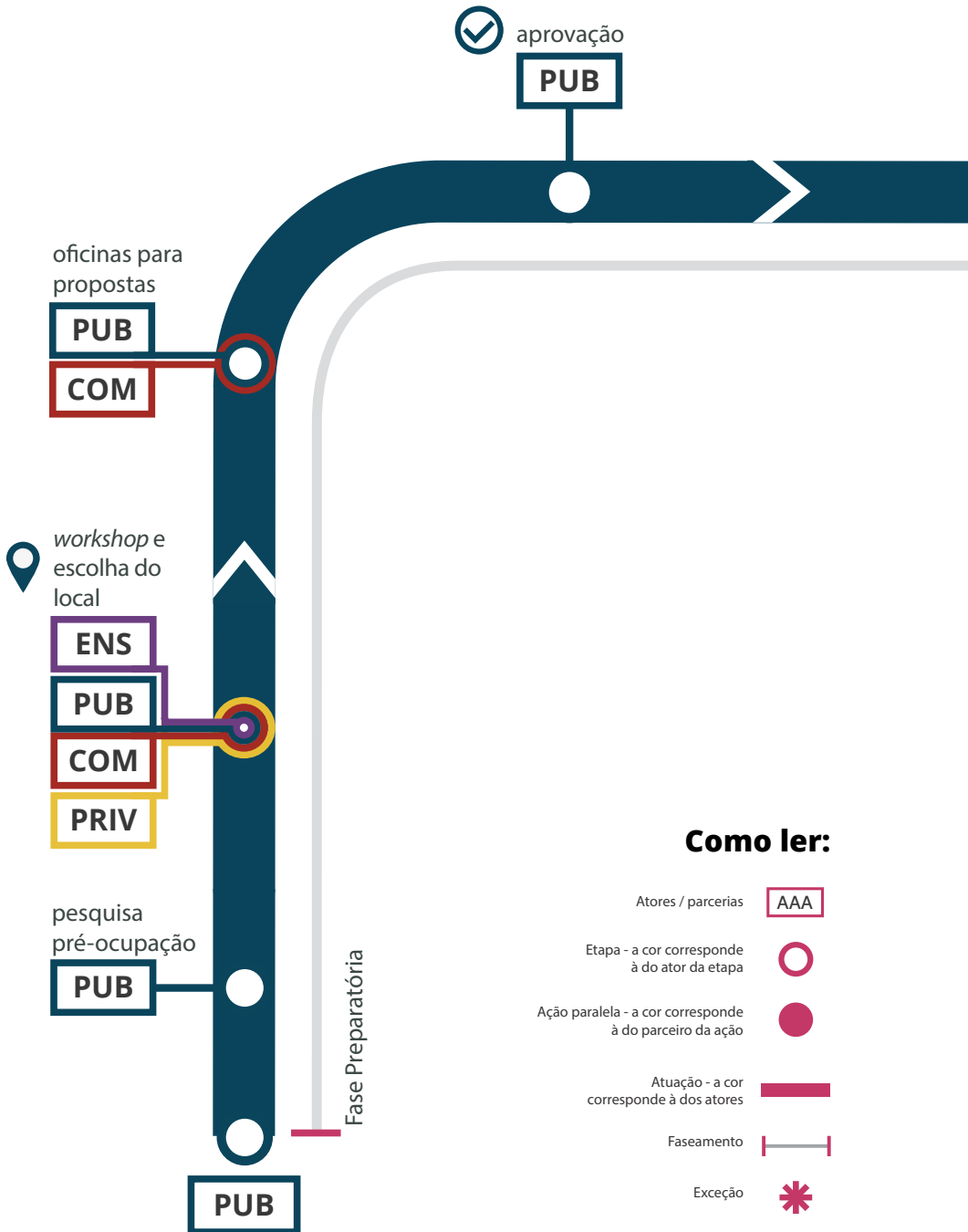
Devido aos resultados positivos dos projetos-piloto, novas propostas foram desenvolvidas e aplicadas em três localidades no centro de São Paulo em 2016: Largo São Bento, praça General Osório e rua Galvão Bueno.



Xadrez, Largo São Francisco



Extensão de calçada, Rua Galvão Bueno





construção

PUB

Fase Temporária



novo espaço público para a comunidade

manutenção de materiais temporários

pesquisa pós-ocupação

atividades

inspeção

Atores:

PUB

Poder público: SP-Urbanismo e Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

PRIV

Poder privado: Gehl Architects

COM

Comunidade

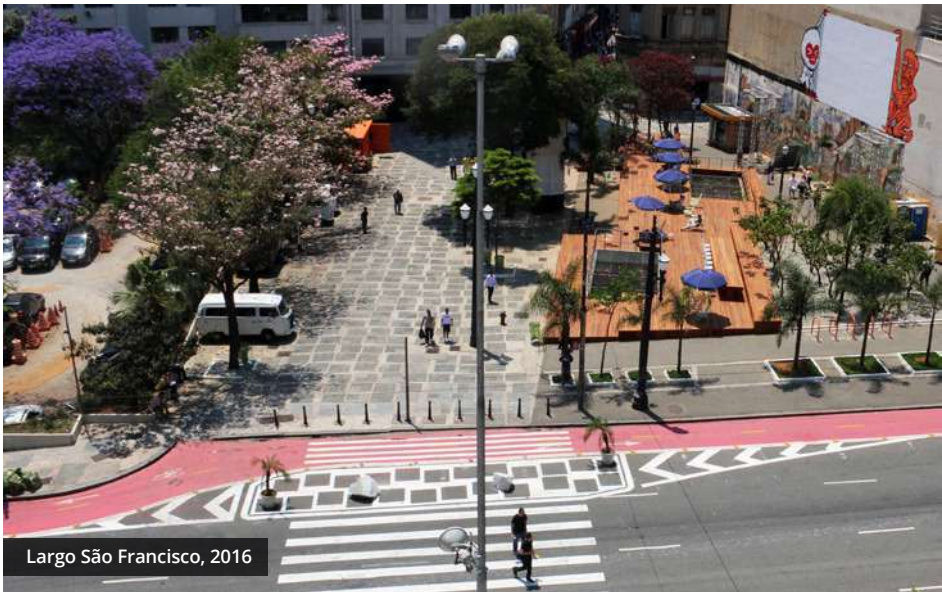
implementação de novas praças

ANTES

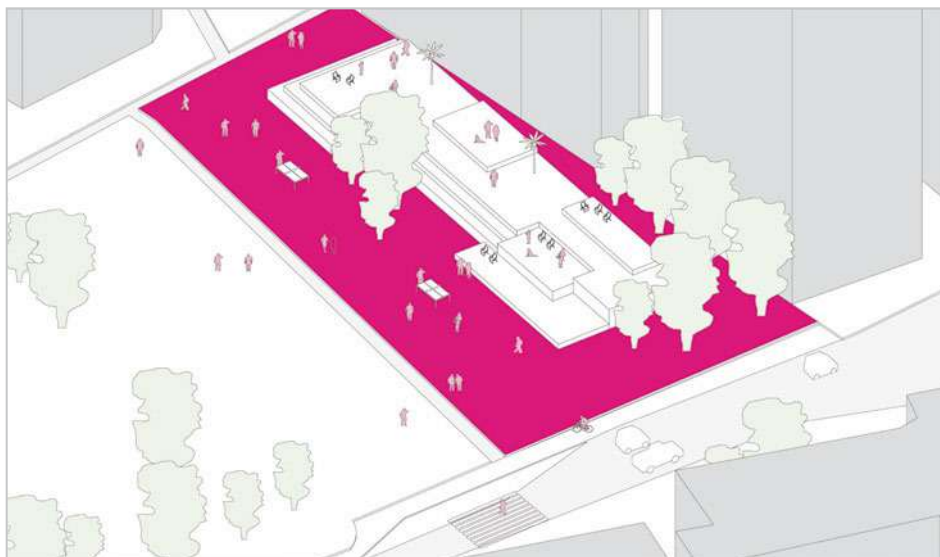


Largo São Francisco, 2014

DEPOIS



Largo São Francisco, 2016



Largo São Francisco, Sé

Situação atual

Atualmente o projeto conta com cinco intervenções, sendo quatro praças e uma rua: Largo São Francisco, Largo São Bento, praça General Osório, Largo Paissandu e rua Galvão Bueno. Em 2019 a prefeitura anunciou a expansão do programa para outros locais, como praça Costa Manso, no Glicério; praça Padre Bento, no Pari (centro expandido); Largo do Clipper, na Freguesia do Ó; avenida Doutor Antônio Maria Laet, junto à estação Tucuruvi na zona norte; e Largo 8 de Setembro, Penha, zona leste. Outras cinco áreas ainda estão em estudo (Estadão, 2019).

Em princípio, a iniciativa tinha o intuito de funcionar como um projeto-piloto de transformações permanentes, mas, aparentemente, ainda não há planos concretos para tal. A condição temporária dos materiais e mobiliário aplicados nas áreas de intervenção se mantém, tendo alguns deles sido ajustados para atender a questões de durabilidade a médio prazo. Após passados alguns anos, porém, observa-se o desgaste na maioria dos espaços, tanto nos *decks* quando nas pinturas de piso, principalmente no Largo Paissandu, a área mais degradada. Em outubro de 2019, o Largo São Bento encontrava-se fechado para reformas.



Parklet Delirium Café, Ipanema, Rio de Janeiro

Paradas Cariocas

Tática: instalação de *parklets*

Local: Rio de Janeiro

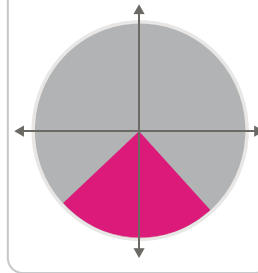
Início: 2015

Atores: Subprefeituras do Rio de Janeiro, IRPH e setor privado

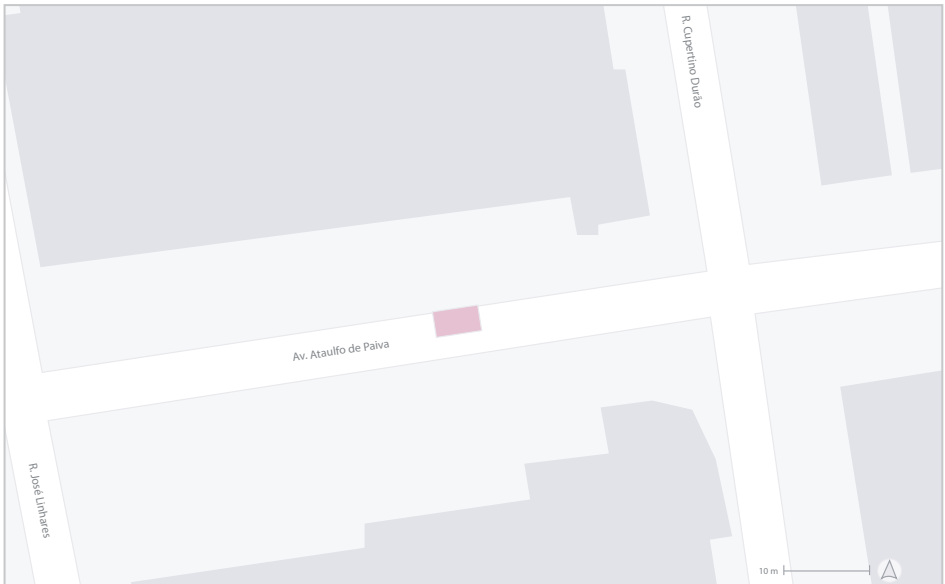
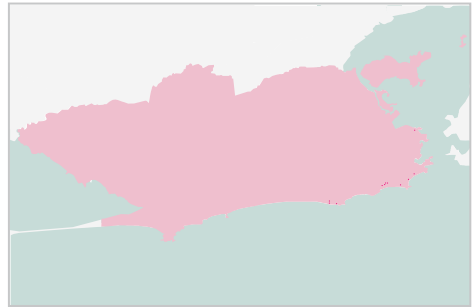
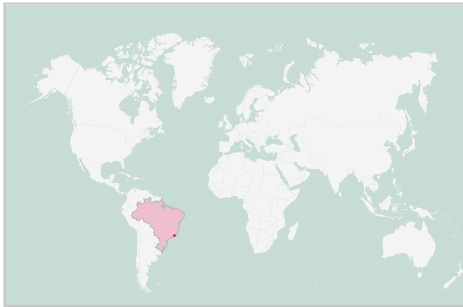
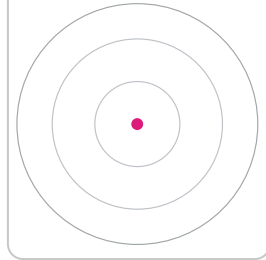
Financiamento: setor privado

Número de intervenções: nove

Tipologia:



Superfície: 195 m²



Rua Ataulfo de Paiva, Leblon

O programa Paradas Cariocas é a versão carioca do programa de instalação de *parklets* – extensões temporárias de calçada sobre vagas de estacionamento – destinado à criação de áreas de lazer e convívio nas ruas. O programa teve início em 2015 no Rio e já acontece em várias cidades do Brasil e do mundo.

• • • Situação preexistente • • •

O programa Paradas Cariocas é uma ação tática focada em minimizar temporariamente o desequilíbrio do espaço público entre pedestres e automóveis, tendo como antecedente o projeto *Park(ing) Day*, uma intervenção anual, criada pelo estúdio norte-americano de Arte e Design Rebar, em que cidadãos, artistas e ativistas trabalham para transformar temporariamente uma vaga de estacionamento de rua em área de lazer por algumas horas. O projeto, cujo título faz um trocadilho com as palavras *parking* (estacionamento) e *park* (parque), surgiu da necessidade de se pensar sobre a maneira como as ruas são usadas e sobre a quantidade de área destinada a estacionamentos, que poderia ser mais bem aproveitada pela população.

A primeira intervenção do projeto aconteceu em 2005 e ocupou uma vaga de estacionamento de rua em São Francisco (EUA) por somente duas horas. Devido ao sucesso, transformou-se em um movimento de criação de





praças temporárias em várias cidades do mundo, já tendo realizado mais de mil intervenções em mais de 180 cidades e 35 países. A intervenção acontece anualmente na terceira sexta-feira de setembro em celebração ao Dia Mundial sem Carros.

Brenner (2016) afirma que a busca por urbanismos alternativos demanda a criação não só de novos espaços urbanos, mas também de novos espaços de Estado, condicionando a possibilidade de impactos de maior escala e longo prazo das propostas táticas à participação mais assertiva das instituições governamentais. Assim, atenta para a importância da articulação das propostas “de baixo para cima” com políticas “de cima para baixo”, ou seja, da ação tática sancionada. Como uma articulação possível dentro dessa modalidade híbrida, surgem as apropriações por *parklets*.

Já comuns nos Estados Unidos e em alguns países da Europa, os *parklets* são relativamente recentes no Brasil. A primeira cidade a criar uma legislação para “a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada *parklet*”, foi São Paulo, no decreto 55.045, de 16 de abril de 2014. De lá pra cá, outras cidades seguiram o exemplo e criaram suas versões, como Belo Horizonte (Varandas Urbanas), no decreto 15.895, de 12 de março de 2015, e Rio de Janeiro (Paradas Cariocas), no decreto 39.983, de 10 de abril de 2015, além de Salvador, Recife, Fortaleza, Curitiba, Canoas, Blumenau e Goiânia.

Objetivos

O Paradas Cariocas surge, portanto, com o objetivo de criar, por meio de extensões temporárias de calçada sobre vagas de estacionamento nas vias públicas, áreas de estar que estimulem o convívio no espaço público.

Tipos de espaço-suporte

Os espaços apropriados pelo Paradas Cariocas são exclusivamente as vagas de estacionamento de carros, de todas as configurações (ao longo, perpendiculares e oblíquas ao meio fio), podendo totalizar no máximo a dimensão entre duas e três vagas por *parklet*, dependendo da configuração. A apropriação subverte completamente a concepção da vaga de carro, pois cria uma área para pedestres aberta, conectada e acessível à calçada, mas fechada para os carros e protegida da pista.

Atores

Os atores envolvidos na instalação de uma Parada Carioca são pessoas físicas e jurídicas (normalmente do setor privado) e o poder público. Pessoas



Parklet 361, Copacabana

ENTIMPLANTE

PRECISÃO
resinas • acessórios • equipamentos
2529-1700

VESTIBULAR



ESPAÇO PÚBLICO
ESTE É UM ESPAÇO PÚBLICO DE ACESSO PERMITIDO
A TODOS, 24 HORAS POR DIA, NOS 7 DIAS DA SEMANA.
NUNQUA PODE SER APRESENTADO DE UTILIZADO.

Categorias de análise

Situação preexistente



Problemas de tráfego



Acidentes viários



Prioridade dos automóveis



Espaço subutilizado



Escassez de área verde

Objetivos



Segurança viária



Reorganização do tráfego



Pedestralização



Espaços de permanência ou produtivos



Ocupação de espaços ociosos



Melhoria da qualidade do ar

Tipos de espaço



Interseção viária



Área residual



Vaga para veículos



Lote vazio



Caixa de rua



Praça

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



Rede

• • • • Processo de implantação • • • • •

O processo de implantação de uma Parada Carioca é simples e se resume à entrega de um requerimento na subprefeitura do local onde se planeja instalá-la, constando do Projeto Arquitetônico e do Responsável Técnico pela execução, além de alguns documentos básicos de pessoa física ou jurídica. A subprefeitura faz a análise da solicitação baseada em critérios técnicos e emite a autorização para instalação, a qual deve ser feita em até trinta dias, podendo ser prorrogada por mais quinze. A autorização para uso do *parklet* é válida por um ano e pode ser prorrogada.

A implantação das Paradas Cariocas significa, na prática, a aprovação das intervenções temporárias, ações que pouco a pouco foram se consolidando, se integrando ao sistema de espaços livres públicos e se transformando em intervenções “permanentes”, permitidas e incentivadas por lei. É certo que a permissão do *parklet* tem duração restrita a um ano, mas o pedido pode ser renovado, e outras paradas podem surgir na mesma rua, ampliando cada vez mais o território dos pedestres a partir da coletivização dos espaços exclusivos dos automóveis.

A primeira Parada Carioca foi instalada na Barra da Tijuca por um empresário do ramo de bar e restaurante, seguida por unidades nos bairros do Leblon, Ipanema, Copacabana e Centro.

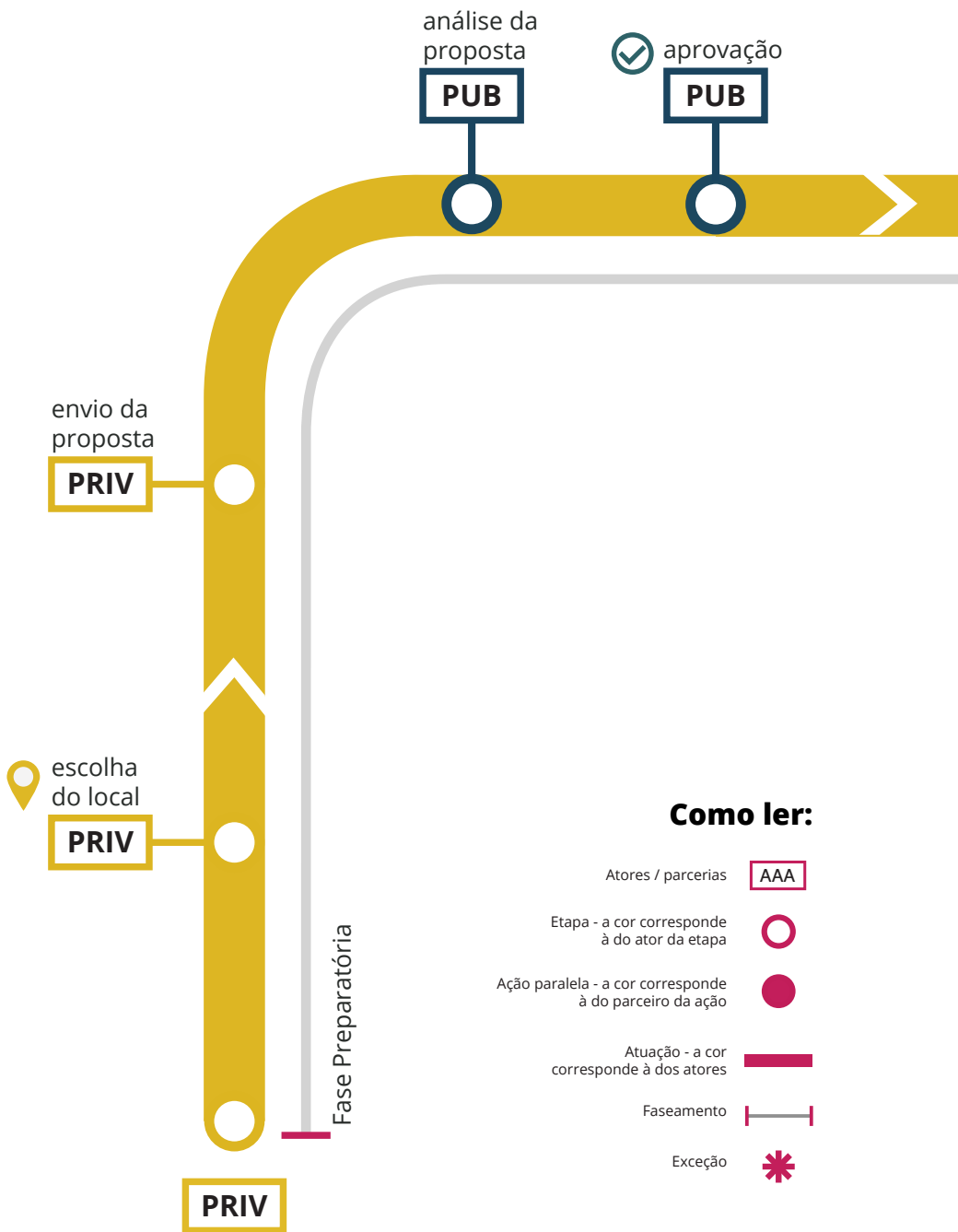




Parklet Delirium Café, Ipanema (a)



Parklet Brownie do Luiz, Leblon (b)



Como ler:

Atores / parcerias **AAA**

Etapa - a cor corresponde à do ator da etapa

Ação paralela - a cor corresponde à do parceiro da ação

Atuação - a cor corresponde à dos atores

Faseamento

Exceção

Termo de
Cooperação

PUB

PRIV



construção

PRIV

Fase temporária



novo espaço
público para a
comunidade

Atores:

PUB

Poder público: Subprefeituras da Cidade do Rio de Janeiro, IRPH

PRIV

Poder privado: Comerciantes e/ou empresários

COM

Comunidade

gestão

manutenção



nova autorização
necessária

ANTES

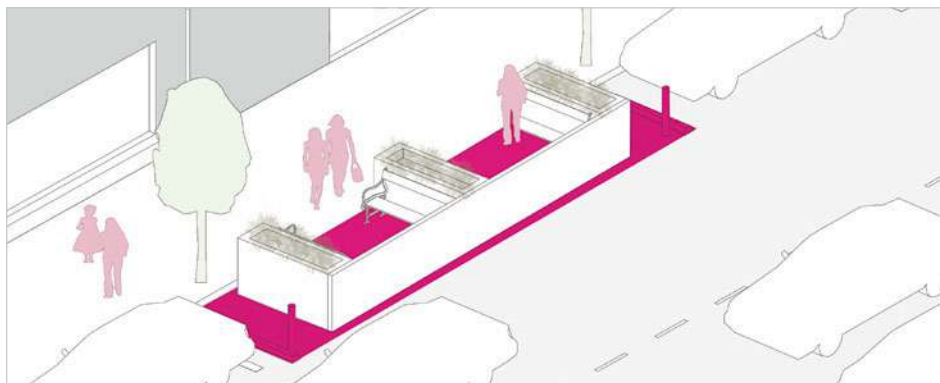


Início da montagem do *parklet* Prima Bruschetteria, Leblon, 12 de agosto de 2016

DEPOIS



Parklet Prima Bruschetteria, Leblon, 12 de agosto de 2016



Parklet em vaga de carro

Situação atual

Cinco anos após o decreto, segundo dados do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), a cidade do Rio de Janeiro, que já teve quinze Paradas Cariocas implantadas, em 2020, conta com apenas nove. Embora se trate de uma amostragem pequena, revela o potencial de articulação do governo com a sociedade, que naturalmente deve ser aprimorado a fim de ser mais convidativo à sua implantação e alcançar maior escala e abrangência no território. Para isso, há que se compreender o porquê do pequeno interesse que tem despertado no setor privado até então. Algumas razões poderiam ser a obrigação da apresentação de um projeto arquitetônico, o que cria um custo adicional ao elemento; a proibição de usar a parada como uma extensão do comércio; as reclamações dos moradores pela perda de vagas e pelo barulho proveniente do acúmulo de pessoas nos espaços; e a preocupação dos proprietários com relação à ocupação por moradores de rua. Para o aprimoramento do programa, essa pesquisa deverá ser aprofundada e os problemas sanados.

Através de ações como essa, aposta-se no ato de mudar ou reinterpretar como forma de desviar e apresentar a condição permanente da apropriação (Ferguson, 2014), que é a conquista gradual do espaço público para os pedestres. Podemos encarar, nesse sentido, o *Park(ing) Day* como a origem, o *parklet* como meio e a (futura) calçada larga como o fim do processo, transitando gradualmente do temporário ao permanente. Vale ressaltar, no entanto, que a regulamentação dos *parklets* não exclui a contínua criação de praças temporárias e a ativação não sancionada dos espaços públicos “de baixo para cima”. É, precisamente, uma forma de mostrar o potencial de combinação das ações de base e de topo na transformação, passo a passo, dos espaços de vida.



Superilla Poblenou, Barcelona

Tática: fechamento de ruas e criação de praças

Local: Barcelona (Espanha)

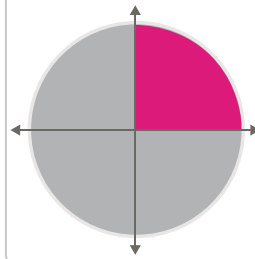
Início: 2016

Atores: Câmara Municipal de Barcelona, Agência de Ecologia Urbana de Barcelona (BCNecologia) e parceiros locais

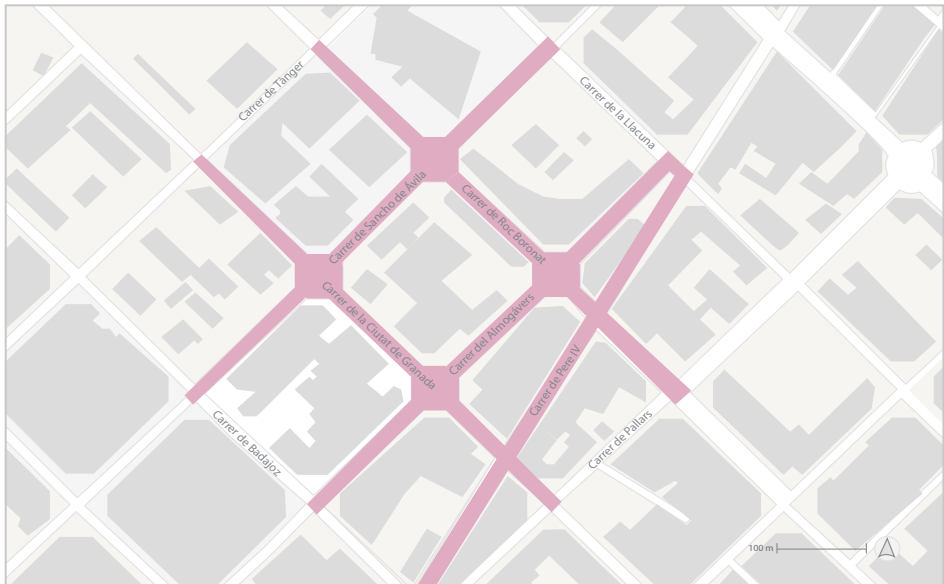
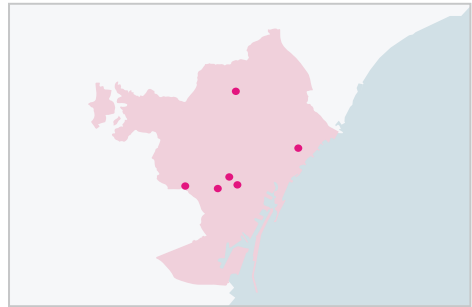
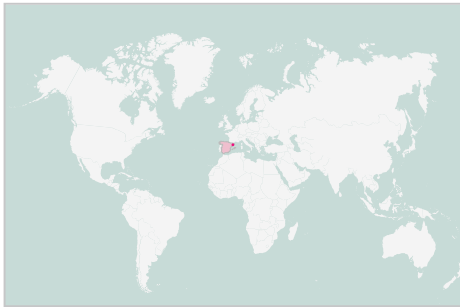
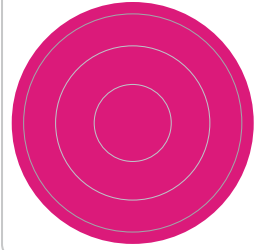
Financiamento: Prefeitura de Barcelona

Número de intervenções: cinco

Tipologia:



Superfície: 98.400 m²



Superilla Poblenou

A prefeitura de Barcelona elaborou um novo Plano de Mobilidade Urbana visando reduzir o uso de veículos e ampliar o espaço público por meio da implantação das *Superilles* (Superquadras). Essas células consistem na reunião de nove quadras em uma única superquadra (400 x 400 metros), com tráfego reduzido e prioridade para pedestres em seu interior. O projeto-piloto começou no bairro de Poblenou em 2016, e a previsão é que sejam implantadas mais cinco superquadras em toda a cidade.

Situação preexistente

Barcelona, com mais de 1,6 milhões de habitantes, é a segunda maior cidade da Espanha. O plano de expansão da cidade para além das muralhas, do engenheiro Ildefonso Cerdá, de 1859, tinha como característica principal a multiplicação de uma unidade morfológica básica – a quadra – em uma rede relativamente homogênea. Com dimensões de 113 x 113 metros, delimitadas por edifícios em seu perímetro, de altura e profundidade homogêneas e chanfros de 20 metros nas esquinas, as quadras são dispostas em uma grelha contínua, separadas por ruas de 20 metros e avenidas de 30 até 100 metros.

As transformações do Plano Cerdá ao longo de seu processo de implantação, que alteraram gabaritos, profundidades de edifícios e natureza dos espaços livres internos às quadras, resultaram em uma cidade extremamente densa e com insuficiente quantidade de espaços livres públicos. Aliado a essas características, o fluxo pesado e uniforme de veículos ao longo da quadrícula contribuiu para os altos graus de contaminação do ar da cidade. Atualmente, os níveis de dióxido de nitrogênio (NO₂) e de partículas superam em 1,3 vezes ao menos os níveis recomendados pela OMS (Espanha, 2016). O tráfego, a mobilidade e a contaminação figuram entre as dez preocupações centrais dos barceloneses (Márquez Daniel, 2017).

Objetivos

Para enfrentar a escassez de espaços públicos e de contaminação, a prefeitura de Barcelona elaborou um novo Plano de Mobilidade Urbana para o período de 2013-2018, visando reduzir o uso de veículos e ampliar a quantidade de espaços públicos para uso de pedestres e ciclistas – nesse contexto se



Fase temporária, *Superilla* Sant Antoni

introduzem as superquadras. Dentro dessa nova estrutura, além dos trechos de ruas pacificados, cujo limite de velocidade é 30 km/h, os cruzamentos internos (já dilatados pelos chanfros das esquinas do Plano Cerdá) são potencializados como novas áreas de lazer de grandes dimensões (praças), buscando incrementar a quantidade de área verde (atualmente 1,3 m²/habitante no Ensanche) para cumprir a recomendação da OMS de 12 m²/habitante.

A primeira superquadra foi executada no Poblenou, um bairro histórico de origem industrial e que vem sofrendo um processo de transformação com a construção de novos edifícios e a reabilitação de imóveis históricos – um local de baixa densidade populacional e pouca circulação até o momento. O projeto-piloto foi implantado nas nove quadras delimitadas pelas ruas Badajoz, Pallars, Llacuna e Tànger, localizadas a duas quadras da avenida Diagonal e da praça das Glórias. O projeto-piloto serviu como um teste para a replicação da superquadra em vários bairros, *universalizando o modelo no Ensanche* e ampliando suas áreas de pedestres.

Tipos de espaço-suporte

As superquadras utilizam como espaços-suporte predominantemente as ruas e seus cruzamentos. As ruas têm vinte metros de largura e as calçadas têm aproximadamente cinco metros. Nas esquinas acontecem as dilatações, devido aos chanfros de vinte metros das quadras, que geram espaços octogonais de vinte metros de lado e área aproximada de 1.900 m². A totalidade desses espaços livres serve de suporte para as variadas atividades criadas pelo projeto das superquadras.



Extensão de calçada, *Superilla* Poblenou

O poder público é o responsável pelo projeto das superquadras, através da Agência de Gestão Ecologia Urbana (empresa pública constituída pela Câmara Municipal de Barcelona, Conselho Provincial de Barcelona e Região Metropolitana BCN), e pela execução, através da Câmara Municipal de Barcelona. No caso do projeto-piloto, existem, na vizinhança, duas plataformas que tiveram relações com o poder público: o Coletivo *Superilla Poblenou* (*Collectiu Superilla*), favorável ao projeto; e a Plataforma dos Afetados pela *Superilla* (*Plataforma d'Afectats per la Superilla*), contra sua implantação – ambas somam aproximadamente 250 apoiadores cada.

As opiniões são controversas, no entanto, sobre a real representatividade dos interlocutores e a eficácia do processo participativo. Segundo fontes do governo, entre os meses de fevereiro e setembro de 2016 foi realizada uma série de reuniões entre a Prefeitura de Barcelona, os representantes de uma escola de arquitetura (UIC), a associação de moradores do Poblenou, a Taula Pere IV (associação de vizinhos e coletivos da região), o *Institut de Arquitectura Avanzada de Catalunya* (IAAC), as associações de empresas *Poblenou Urban District* e *22@Network*, e a *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona* (Rueda, 2016).

Posteriormente, entre 5 e 12 de setembro de 2016, foi realizada uma oficina liderada por uma universidade privada, *Universitat Internacional de Catalunya*, cujo objetivo era finalizar com uma instalação física no local, que pudesse responder às necessidades reais discutidas nas reuniões. Ainda segundo fontes do governo, durante a fase temporária, a Câmara Municipal de Barcelona realizou consultas periódicas aos moradores e trabalhadores para avaliar o desempenho do projeto e discutir em conjunto propostas para fortalecê-lo.

Embora as fases efêmera e temporária tenham, segundo as fontes oficiais, apostado na participação da vizinhança, os representantes de ambos os coletivos – a favor e contra o projeto – criticaram que o processo de implantação da superquadra piloto ocorreu de maneira súbita, sem suficiente consulta prévia à vizinhança.

Programa e elementos de ativação

As atividades da superquadra se distribuíram ao longo de seu processo de implantação em três fases.

Fase efêmera

No projeto-piloto, foram definidos cinco usos distintos para as vias pedestralizadas: esportivos, infantis, culturais, atividades de bairro e de permanência. A oficina de uma semana propôs que cada cruzamento interno das ruas Tànger, Llacuna, Pallars e Badajoz tomasse como ponto de partida um direito civil para potencializar suas particularidades: cultura, democracia, intercâmbio e lazer. A intenção era propor uma reflexão sobre a natureza do espaço público, a apropriação do espaço, o lugar, a ordem e a escala urbana, a ação participativa, os sistemas de reciclagem e os novos ciclos de vida, além da meta de reduzir, nessa primeira fase, 11% dos veículos motorizados na superquadra.

O cruzamento “Cultura”, localizado na interseção entre as ruas Sancho de Ávila e Ciutat de Granada, teve como principal intervenção a unificação das calçadas com a caixa de rua, através de uma pintura de piso homogênea utilizando os *panots*, motivos presentes na pavimentação da cidade, em



Vegetação e mobiliário, *Superilla* Poblenou



Extensão de calçada, *Superilla Sant Antoni*

tamanho aumentado. Por meio desse elemento de fácil identificação, buscou-se demonstrar que todo o espaço passaria desde então a ser de domínio dos pedestres. A nova área de convívio foi complementada com assentos móveis que usavam a mesma geometria do desenho de piso.

A ação tática no cruzamento “Democracia”, na interseção entre as ruas Almogàvers e Ciutat de Granada, fundamentou-se na transformação de sua ambiência em um lugar de reunião, participação e expressão, baseada na tipologia do “parlamento”. Pinturas no piso criaram as demarcações espaciais principais, sendo a ação complementada com a instalação de um muro de expressão, urnas de votação, cadeiras, *pallets* e um parlatório, permitindo diferentes configurações.

O cruzamento “Intercâmbio”, na interseção de Roc Boronat e Almogàvers, destinou-se a dar suporte a um espaço de trocas: de bens, habilidades, serviços e opiniões. Os usos pensados para materializar a ideia foram o mercado de escambo, a economia colaborativa e os postos de massagem, que se utilizaram da combinação de diferentes tipos de mobiliário: bancos de concreto, mesas de massagem, bancos de madeira e mesas de mercado.

Finalmente, o cruzamento “Lazer”, na interseção de duas ruas de grande influência, Roc Boronat e Sancho de Ávila, considerou a redução da caixa de rua de três faixas para apenas uma, promovendo uma velocidade reduzida e destinando o restante da área a uma praça, dividida em várias áreas de

entretenimento, de forma a atender a demanda de diferentes faixas etárias. Para essa divisão foram construídas paredes baixas de pneus, que exerceram várias funções: assento, locais de cultivo e de jogos.

Fase temporária

Após a realização da fase efêmera, as intervenções de pintura e mobiliário se mantiveram na fase de teste, de média duração, até que as transformações de caráter duradouro (fase permanente) começassem a ser implantadas. Podemos destacar algumas transformações, iniciadas ou continuadas na fase temporária, tais como: redução de 7% dos estacionamentos na superfície (cinquenta dos setecentos foram eliminados); desvio do fluxo de passagem de veículos para os limites da superquadra, liberando as ruas internas para pedestres e ciclistas; redução do limite de velocidade para 10 km/h nas ruas internas, com permissão de passagem somente para veículos de emergência, de carga e de moradores; liberação de cerca de 8 mil m² para praças (área antes tomada por veículos), permitindo a criação de parque infantil, palco para atividades culturais, quadras esportivas, pista de atletismo e áreas de convivência; instalação de mobiliário urbano (locais para sentar, bicicletários, mesas de pingue-pongue e de piquenique); instalação de ponto de recarga de carros elétricos; e distribuição de vegetação ao longo de toda a superquadra (Martínez, 2016).

Desde a inauguração da superquadra, os novos espaços para pedestres vêm sendo tomados por eventos que estimulam a ocupação das ruas, fomentando a coesão social, bem como um estilo de vida menos sedentário, mais saudável e ao ar livre. Já aconteceram encontros de coletivos, cinema ao ar livre, festivais e fóruns de discussão, eventos que foram organizados por instituições, associações culturais e ativadores da sociedade civil.

Fase permanente

As ações da fase permanente começaram no mês de abril de 2017 com a construção do edifício de Habitação Pública Municipal, localizado na área central da superquadra, que conta com onze pavimentos e 68 apartamentos de 60 a 84 m² (La Superilla..., 2017). Posteriormente, foi feita a urbanização da rua Almogàvers, entre as ruas Llacuna e Roc Boronat, com presença

Categorias de análise

Situação preexistente



Problemas de tráfego



Acidentes viários



Prioridade dos automóveis



Espaço subutilizado



Escassez de área verde

Objetivos



Segurança viária



Reorganização do tráfego



Pedestralização



Espaços de permanência ou produtivos



Ocupação de espaços ociosos



Melhoria da qualidade do ar

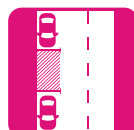
Tipos de espaço



Interseção viária



Área residual



Vaga para veículos



Lote vazio



Caixa de rua



Praça

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação cultural



Atividades participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



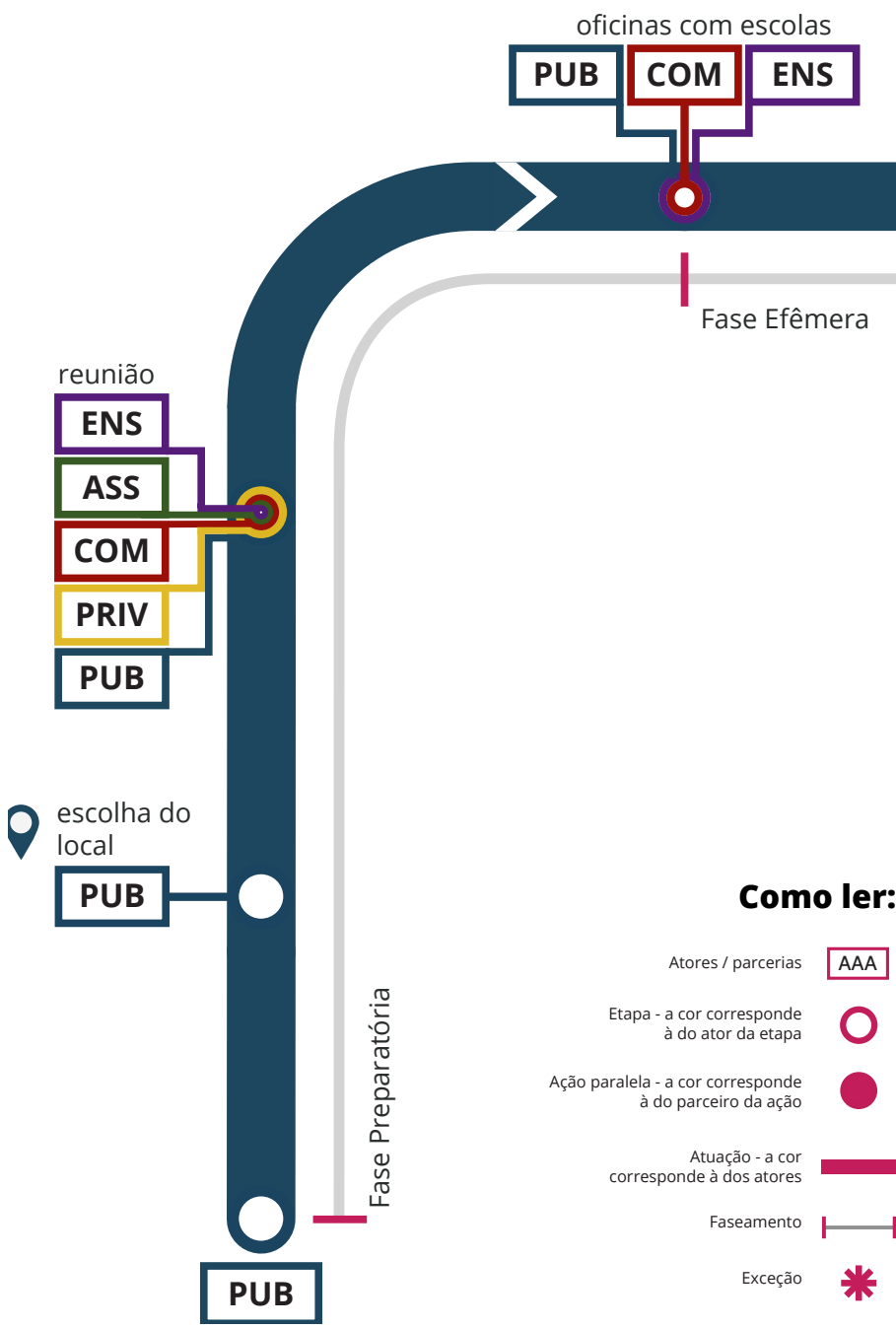
Rede

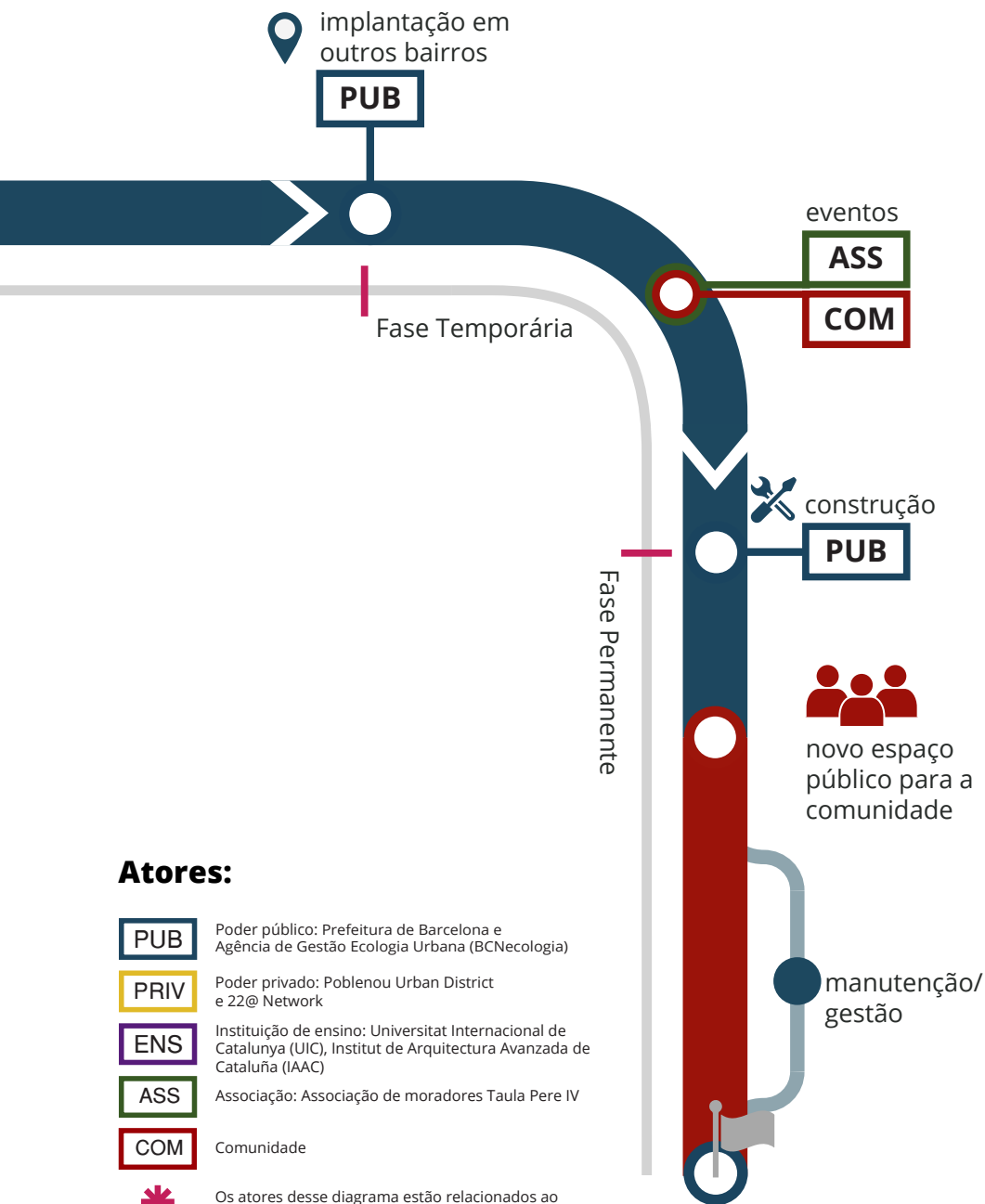


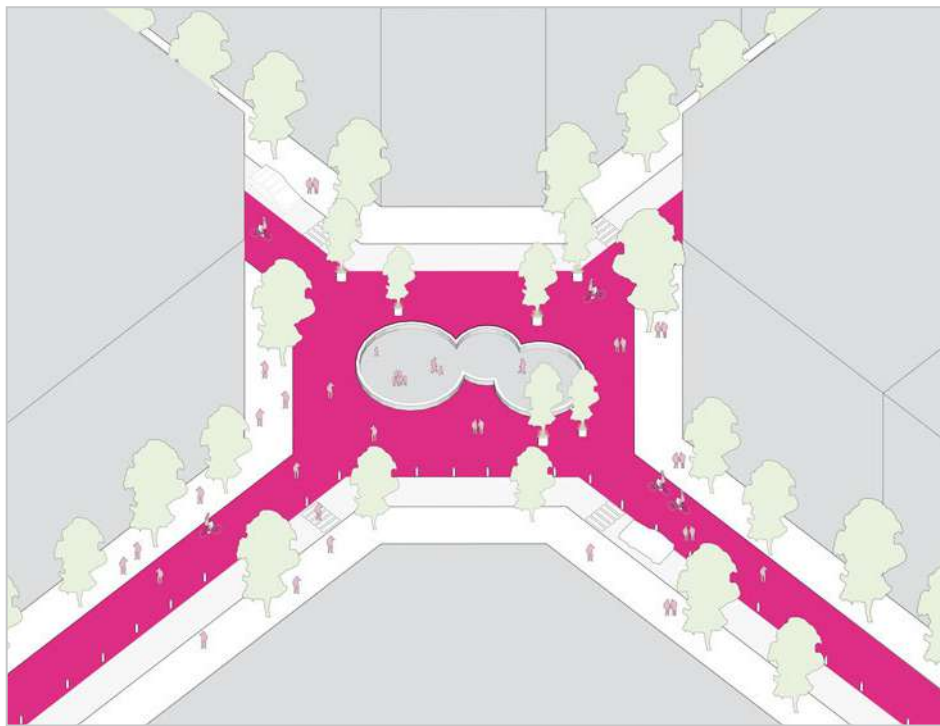
Playground, *Superilla Poblenou*



Pintura de piso e mobiliário, *Superilla Sant Antoni*







Cruzamento, *Superilla Poblenou*

Situação atual

Atualmente o projeto conta com quatro superquadras em processo de implementação (Sant Antoni, Horta, Les Corts e Hostalfrancs) e três na fase de projeto (Dreta de l'Eixample, Esquerra de l'Eixample e Sant Gervasi de Cassoles). É importante ressaltar que, das novas superquadras em processo de implantação, somente a versão em Sant Antoni está inserida na quadrícula do Plano Cerdá. As demais estão em tecidos mais antigos, tratando-se de ações de pedestralização que não atendem à concepção original das nove quadras e, em alguns casos, sem contar com a fase temporária, tratando-se de projetos convencionais de pedestralização. Mesmo a superquadra de Sant Antoni não segue o modelo hipotético original; é um conjunto de ruas e quadras que não conformam uma superquadra de 400 x 400 metros.



Plaza Padre Mariano, Santiago, Chile

Plazas Públicas de Bolsillo

Tática: criação de praças e plantio de hortas

Local: Santiago (Chile)

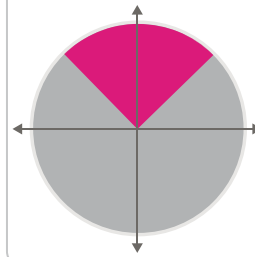
Início: 2016

Atores: Governo Regional Metropolitano, Direção de Arquitetura do Ministério das Obras Públicas e Associação de Empreendedores Gastronômicos Móveis e Itinerantes (ASEGMI)

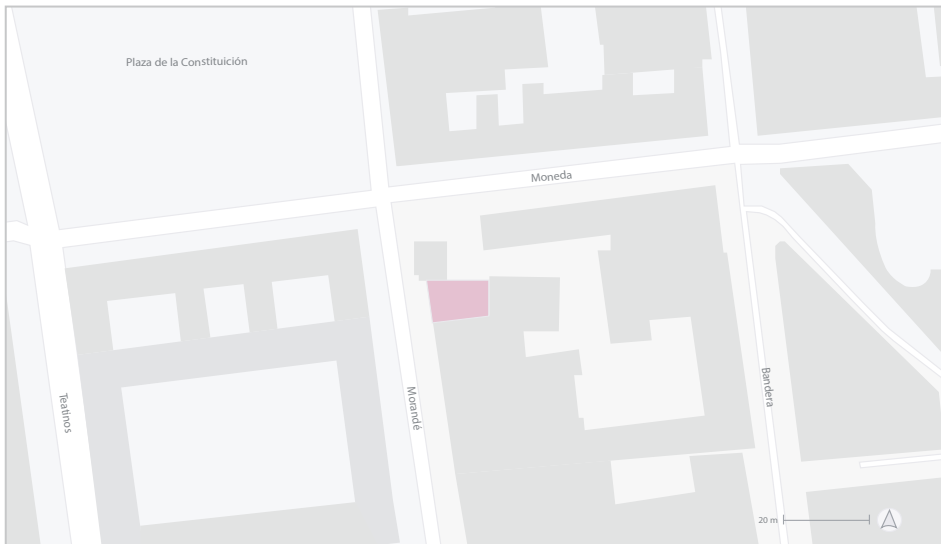
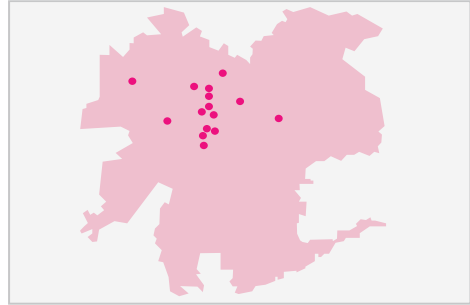
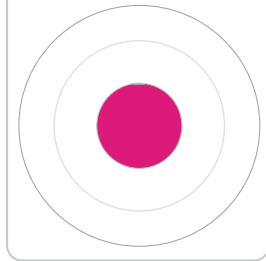
Financiamento: Governo Regional Metropolitano (Santiago)

Número de intervenções: dezessete

Tipologia:



Superfície: 9.300 m²



Plaza Morandé 83, Estación Moneda

O programa *Plazas Públicas de Bolsillo* (Praças de Bolso) é uma iniciativa do Ministério de Obras Públicas e da Intendência de Santiago, surgida em 2016, e propõe a ocupação de terrenos baldios públicos (e eventualmente privados) por praças temporárias, mediante ações de urbanismo tático em parceria com a iniciativa privada. Trata-se, portanto, não de espaços públicos convencionais, mas de lotes inseridos na malha urbana, de propriedade pública ou privada, a exemplo dos *pocket parks* norte-americanos (Sansão Fontes *et al*, 2020).

• • • Situação preexistente • • •

Em várias partes do mundo é bastante comum a utilização de terrenos vazios, principalmente aqueles próximos aos centros, como estacionamentos temporários (Bishop; Williams, 2012). A proposta de ativação temporária de terrenos públicos em Santiago teve como primeiro desafio convencer o poder público a não utilizá-los como estacionamentos e apostar na recuperação temporária dos vazios urbanos por meio da construção de áreas verdes.

O programa tem origem no reconhecimento da importância das áreas verdes públicas no ambiente urbano e de como elas estão diretamente relacionadas à boa qualidade de vida (Fuentes, 2019). Constatando que, na maior





Food truck e mobiliário, Cumming

parte do país, a proporção de áreas verdes em relação às edificadas é insuficiente, o Ministério de Obras Públicas (MOP) deu início ao plano “Chile Verde”, que propõe 34 parques no país, dos quais oito localizados na região metropolitana de Santiago. Entretanto, como a concepção dos parques é um processo custoso e longo, podendo levar de dois a quinze anos para implantação, as praças se mostraram uma alternativa tática, rápida, econômica e de alto impacto. Elas promovem os benefícios das áreas verdes na cidade de forma pulverizada, sem competir com o projeto dos parques – solução que pode realizar-se em paralelo, com resultados a longo prazo (Fuentes, 2019).

A ideia tem como referência os *pocket parks* norte-americanos, cujo conceito foi desenvolvido na década de 1960 por Thomas Hoving. A ideia parte da adequação do conceito do parque urbano, originária do século XIX, a pequenos interstícios da cidade, que adapta a proposta de lazer vinculada ao controle social e à separação simbólica da cidade mediante o controle de acesso e de regras explícitas de uso.

Espalhados em pequenos lotes pelas grandes cidades, os *pocket parks* foram uma forma de criar um sistema de espaços verdes de respiro para os

cidadãos. Ao criar o conceito, Hoving desenvolveu alguns princípios que deveriam guiar a localização e a implantação desses miniparques e estipular padrões a serem seguidos. Os princípios básicos sugerem que o novo espaço de lazer: (1) esteja localizado em ruas movimentadas, para maior atração de pessoas; (2) ofereça opções de alimentação a preços acessíveis; (3) disponha de cadeiras e mesas soltas para que as pessoas possam configurar o espaço de acordo com seus desejos; (4) contenha queda d'água para proporcionar um foco e um bom motivo para visitação, além de um ambiente tranquilo e de privacidade criado por meio do som; (5) tenha sombra de árvores no verão, sem que sua estrutura seja tão densa a ponto de evitar a passagem de luz; e, finalmente, (6) forneça ilumina o que produza calor em dias frios nos lugares de clima temperado (Sansão Fontes *et al*, 2020).



As *Plazas Públicas de Bolsillo* são uma adaptação desse antecedente à realidade chilena. As suas diferenças são essenciais, no entanto: enquanto os *pocket parks* norte-americanos são intervenções de caráter permanente, o *pocket park* chileno é intermitente e busca dar uma *solução temporária* enquanto os terrenos não assumem novas funções edilícias.

Objetivos

As Praças de Bolso surgiram, portanto, da iniciativa de se ampliarem os espaços públicos de permanência, enxergando uma oportunidade nos vazios urbanos, esses terrenos sem ocupação que não cumprem uma função social (Borde, 2006). A contribuição das praças vem tanto para melhorar os atrativos locais e as condições ambientais dos bairros, valorizando-os e reduzindo a insegurança gerada por terrenos baldios, como também para promover maior socialização entre os residentes e o desenvolvimento de práticas socioculturais.

A praça é uma alternativa de relativa facilidade de viabilização, pois para implantá-la são necessários apenas três elementos principais: (1) um terreno em situação de abandono; (2) elementos de caráter transitório (arte urbana e mobiliário); e (3) um sócio ativador, normalmente um operador privado (Gobierno, 2018).

Tipos de espaço-suporte

As Praças de Bolso ocupam temporariamente terrenos vazios que devem atender aos seguintes critérios referentes à mobilidade urbana, segurança pública e morfologia do espaço: (1) ter boa conectividade e localizar-se próximo a estações de metrô e/ou pontos de ônibus; (2) estar em uma área de fluxos de pedestres; (3) ter segurança para garantir a conservação do mobiliário e da iluminação; (4) possuir uma área adequada, igual ou inferior a 500 m²; e (5) ter empenas cegas voltadas a ele.

Alguns terrenos privados foram usados para implantação do projeto, mas isso acarretou um aluguel a ser pago pelos comerciantes de *food trucks* para uso do espaço. Tal custo dificultou a permanência do comércio local, que é a principal fonte de ativação das praças (Fuentes, 2019), e por essa razão os projetos têm melhor desenvolvimento em terrenos públicos. A ideia inicial

era que os terrenos abandonados, cujos donos não tivessem projetos a curto ou médio prazo, fossem cedidos gratuitamente durante algum tempo. Dessa forma, os pequenos investimentos das praças poderiam dinamizar essas áreas e reduzir focos de delinquência, sendo transferidos para outro local, caso os terrenos fossem solicitados pelos proprietários (Gobierno, 2018).

Atores

As praças se materializam por meio da articulação entre quatro atores principais: o Governo Regional Metropolitano (Santiago), a Direção de Arquitetura do Ministério das Obras Públicas, os municípios que abrigam as praças e as associações de *food trucks*. A cada um dos atores cabem funções específicas.

O Governo Regional Metropolitano provê o financiamento para o projeto, ao mesmo tempo em que realiza as comunicações necessárias com os demais parceiros e dá apoio institucional. A Direção de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas analisa as diferentes propostas de projeto para a praça e contacta os artistas responsáveis pelos murais. Os municípios articulam os empréstimos, as permissões necessárias para as obras no terreno e a supervisão e manutenção durante o processo de execução. Já às associações de *food trucks* cabem o gerenciamento da rotação das carrocinhas, as contas de luz e água, a coleta de lixo e dejetos, a instalação de banheiros químicos e o provimento de segurança no espaço.

Programa e elementos de ativação

Em sua maioria, as intervenções se baseiam em uma pequena obra física, como pavimentação básica, canteiros com arborização, grafite nas empenas, instalação de mobiliário de praça, vasos de plantas, bicicletário, sanitários e ocupação por *food trucks*, que cuidam da manutenção do lugar. Algumas praças contam com espaços e equipamentos para lazer, como mesas de pingue-pongue e de totó, algum comércio alternativo, espaço para pequenos *shows*, hortas comunitárias, brinquedos infantis e áreas de descanso. O que diferencia as atividades entre as praças é a sua localização e os parceiros envolvidos no projeto. Além das atividades cotidianas, as praças recebem ativações eventuais diversas, como feiras de ciclistas, festas nacionais e celebrações de diversas naturezas (Sansão Fontes *et al*, 2020).

Espacialização

Trata-se de um caso em que o programa surge de um projeto isolado, de uma oportunidade, que posteriormente se transformou em uma ação replicável. Após a determinação de regras mínimas, o projeto se propagou como uma rede de ações em vários bairros da cidade.



Tenda, Santa Isabel (a)



Food truck, Abate Molina (b)



Mobiliário, Santa Isabel (c)

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação cultural



Atividades participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



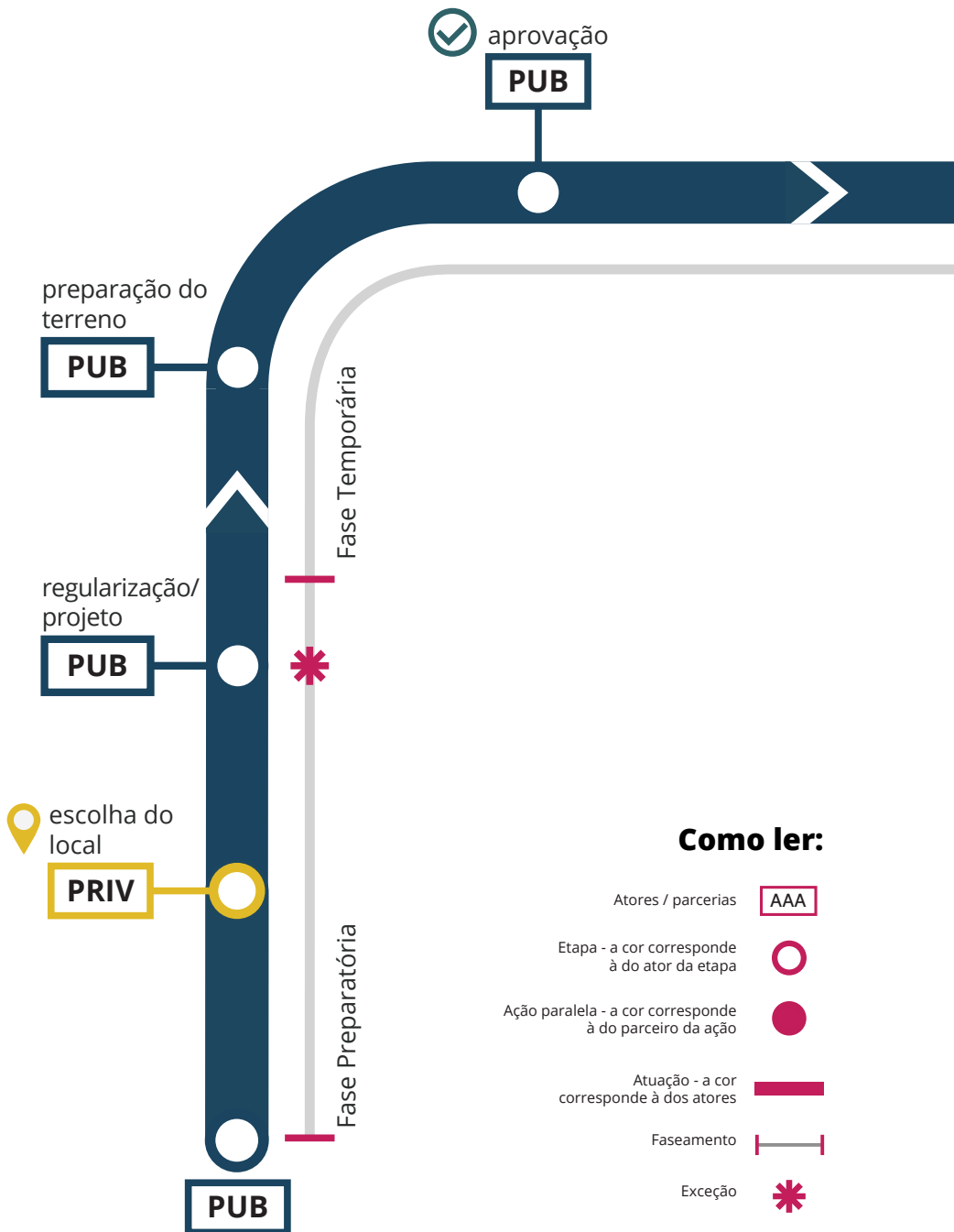
Rede



Mural artístico e horta, Santo Domingo

O projeto consta basicamente de um *layout* do espaço com especificação de materiais, com o objetivo de quantificar e orçar a obra, e uma imagem digital para apresentação, convencimento e divulgação da ideia. As intervenções físicas, feitas em grande parte com recursos públicos, são básicas e consistem em pavimentação simples, instalação de arborização de médio porte em vasos, mobiliário removível, alguma cobertura leve e uma pintura artística nas empenas cegas (Fuentes, 2019).

Algumas praças passaram por processos distintos, como foi o caso das praças Abate Molina, Cumming e Santa Isabel. A primeira praça, Abate Molina, foi realizada em um terreno privado com recursos particulares, porém, seguindo as diretrizes do Ministério de Obras Públicas para as *Plazas de Bolsillo*. A praça Cumming foi construída em um terreno do metrô, cujo aluguel de três anos foi licitado a um gestor privado, que executou as obras e é dono dos carros, alugando-os a comerciantes. Já a praça Santa Isabel teve uma fase de projeto participativo realizado por uma empresa, a Ágora 21, que adotou uma fase prévia de ativação através de uma festa comunitária, na qual se reuniram a comunidade local, artistas e comerciantes, com o objetivo de avaliar o terreno e refletir sobre o que lá poderia ser feito. A praça oferece um mercado modular de caráter permanente, com boxes cedidos a comerciantes para oferta de produtos inovadores, que geralmente não estão disponíveis no mercado (Salas; Carcavilla, 2017).





PUB



novo espaço público para a comunidade

gestão/
manutenção

ativação

Atores:

PUB Poder público: Ministério de Obras Públicas e Intendência de Santiago

PRIV Poder privado: Asociación de Emprendedores Gastronómicos Móviles e Itinerantes (ASEGMI)

COM Comunidade



A Plaza de Bolsillo Santa Isabel teve fase efêmera.

ANTES



DEPOIS





Praça Morandé

Situação atual

Atualmente o projeto conta com doze praças concluídas em Santiago (dez da primeira fase e duas da segunda) e cinco localizadas em outras regiões do país, totalizando dezessete. A segunda fase do projeto tem como meta a construção de seis praças. Com a propagação das praças por redes sociais e imprensa, muitas comunidades, empresas privadas e associações de bairros têm entrado em contato com o poder público para sugerir possíveis novos espaços. No país, hoje existem aproximadamente quatrocentos terrenos públicos inutilizados que poderiam se transformar em novos espaços públicos, permitindo incentivar os fluxos de pedestres, transformar a imagem urbana, outorgar segurança, fomentar a participação cidadã e diversificar o comércio local.



3 Estações: Berrini

Tática: redesenho viário

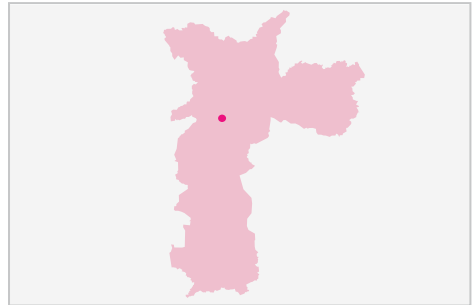
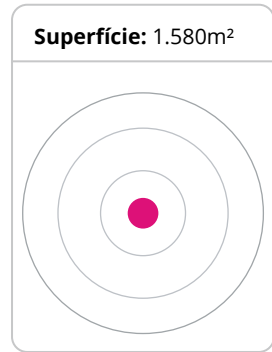
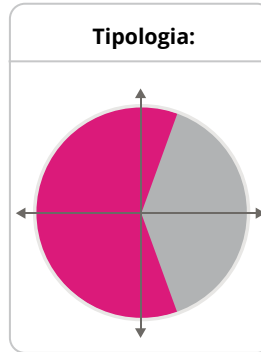
Local: São Paulo

Início: 2016

Atores: Urb-i, WRI Brasil, Plataforma Conexões do Rio Pinheiros, USP Cidades, Frente Nacional de Prefeitos (FNP), Caronetas, Virada da Mobilidade, Tintas Indutil, Dow, Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMMT) e Prefeitura Regional de Pinheiros

Financiamento: diferentes fontes

Número de intervenções: uma



Rua Joel Carlos Borges, Cidade Monções

A intervenção 3 Estações: Berrini foi uma ação iniciada em 2016 na rua Joel Carlos Borges, via que dá acesso à estação Berrini da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), na Zona Sul de São Paulo, visando melhor distribuir o espaço da rua entre pedestres e veículos. A intervenção faz parte das ações da Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono e está alinhada com o conceito de Ruas Completas, promovido pela WRI Brasil. As Ruas Completas têm como objetivo o respeito à vocação das ruas, ou a distribuição democrática do espaço público, atendendo suas verdadeiras demandas e dando protagonismo ao pedestre no espaço da cidade.

• • • Situação preexistente • • •

Na cidade de São Paulo, em 2013, foi criada a Plataforma Conexões do Rio Pinheiros, uma rede de cooperação entre lideranças empresariais, instituições de pesquisa, organizações não governamentais e gestores públicos engajados em impulsionar mudanças positivas de sustentabilidade, qualidade de vida e mobilidade urbana na região do rio Pinheiros – importante curso d'água e estruturador da região.

Uma das ações da plataforma, em 2014, foi o concurso 3 Estações, organizado pela Embarq Brasil (atual WRI Brasil) e a USP Cidades. A competição



Vista aérea, Rua Joel Carlos Borges



pública de ideias convidou arquitetos e urbanistas a pensarem soluções de microacessibilidade e segurança pública e viária para o entorno de três estações de trem da CPTM: Berrini, Vila Olímpia e Santo Amaro.

A proposta vencedora para a estação Berrini foi elaborada pela Urb-i: Urban Ideas e *teve como diferencial a abordagem do urbanismo tático* para sua implementação. O projeto previa três fases de execução: fase temporária; de baixo custo; rápida execução e alto impacto, o que fez a ideia ganhar visibilidade e parceiros para sua materialização.

Em 2017, o diagnóstico realizado pela WRI Brasil, na rua Joel Carlos Borges, via que dá acesso à estação, confirmou a necessidade de uma requalificação do espaço público. No horário de pico da manhã, entre 7 e 8 horas, passavam por ali 1.820 pessoas caminhando e apenas 67 veículos, uma média de 28 pedestres para cada carro (Nasce..., 2017a). Por ser a porta de entrada para uma estação de transporte de massa, o fluxo de pessoas é muito intenso, e a área destinada aos pedestres era insuficiente para acomodá-los, o que levava muitos pedestres a caminharem pelo leito da rua. Agravando a situação, os poucos carros que passavam pela rua geravam conflitos com os pedestres e colocavam em risco sua segurança.

Objetivos

A intervenção 3 Estações: Berrini teve como objetivo requalificar o entorno do acesso à estação de trem Berrini, da CPTM, como solução de microacessibilidade e incentivo ao uso do transporte público. Para isso o desenho viário foi adequado à demanda local, visando maior segurança viária e prioridade para o pedestre.

Tipos de espaço-suporte

O espaço-suporte da intervenção é uma pequena via local de 150 metros de extensão e aproximadamente dez metros de largura, que percorre apenas uma quadra e é o principal acesso à estação Berrini, amplamente utilizada por pedestres no cotidiano da região. A intervenção também atuou sobre a interseção viária entre a rua Joel Carlos Borges, a avenida das Nações Unidas e a rua Sansão Alves dos Santos, as quais receberam ampliação de calçada e encurtamento da distância de travessias.

Atores

O caso da 3 Estações: Berrini é um exemplo de boa articulação entre atores sociais, em que foram mobilizadas entidades educacionais, ONGs, associações, comunidade, setor privado e poder público, desde a concepção da ideia até sua execução.

A associação Plataforma Conexões do Rio Pinheiros foi responsável pelos primeiros diagnósticos da região que receberia as intervenções e a promoção do concurso de ideias de urbanismo, em 2014, organizado juntamente com a WRI Brasil Cidades Sustentáveis e o núcleo de pesquisa USP Cidades.

A partir do resultado do concurso, a Urb-i, *start-up* de urbanismo que elaborou a proposta vencedora, passa a coordenar o projeto ao lado da WRI Brasil e a buscar meios para sua viabilização. A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) ficou responsável pela aprovação, após pequenos ajustes no projeto, com o apoio da Subprefeitura de Pinheiros, da SPTrans e da FNP.

A partir de uma articulação com a ONG Caronetas, responsável pela Virada da Mobilidade, duas empresas privadas fizeram doação das tintas

para a execução da intervenção temporária. Após a execução, em 2017, um estudo de impacto foi realizado pelo Labmob-Proureb, em parceria com a WRI Brasil e a ONG Cidade Ativa, para que o processo de implantação continuasse e desse suporte à execução da fase permanente, ainda sem previsão de sair do papel.

Programa e elementos de ativação

A fase efêmera da intervenção, realizada no Dia Mundial Sem Carros de 2016, durante a Virada da Mobilidade, teve como objetivo apresentar à comunidade uma nova percepção e novas possibilidades de uso para aquele espaço. Durante o evento, que teve a duração de um dia, a rua teve o acesso para carros fechado, e toda sua extensão foi transformada em uma praça temporária, com novos usos e atividades. Para a ativação do espaço, a via recebeu oficinas de bem-estar, *food trucks*, grafites nos muros, estandes de bicicletas elétricas e demonstrações de *skate*. Foram, ainda, realizadas entrevistas e pesquisas de opinião com os transeuntes, a fim de entender melhor o perfil do usuário e seus desejos para o espaço.



Durante a Virada da Mobilidade de 2017, foi inaugurada a fase temporária da intervenção, prevista para durar alguns anos antes da construção da fase permanente. Nessa fase, através de pintura de piso com tinta verde e sinalização com balizadores fixos, as calçadas, antes estreitas e em más condições, foram alargadas em 3,5 metros (1,5 metro de um lado e 2 metros do outro) por meio da retirada das vagas de estacionamento existentes. Essa foi a principal alteração do projeto, responsável por trazer maior conforto e segurança ao caminante. A intervenção aumentou de 29% para 70% o espaço destinado aos pedestres (Qual..., 2018a).

Dois novos pontos de travessia foram criados – um na rua Joel e outra na rua Sansão Alves dos Santos –, cujo desenho está de acordo com as diretrizes para acessos seguros de transporte coletivo lançadas pela WRI Brasil (Santos *et al.*, 2017). Também foram preservados os acessos às garagens das residências e um ponto de táxi, além da construção de uma nova área de carga e descarga, por ser uma via com comércio e restaurantes. O trânsito de veículos permaneceu com apenas um sentido, e a rua ganhou chicanas (alguns pequenos desvios) para manter o limite de velocidade dos automóveis em 20 km/h (Guido *et al.*, 2017).

A fase temporária também previa mobiliário urbano, vasos de plantas e contêineres de lixo, mas a instalação desses elementos ainda dependia de investimentos e não foi realizada por limitação no orçamento.

Espacialização

O caso configura-se, até o momento, como uma ação pontual, uma intervenção que se desenvolve como uma ação isolada, sem crescimento ou propagação para outros locais da cidade, apesar de ter surgido de um concurso que contemplava três áreas.



Graffiti Virada da Mobilidade (a)



Pesquisa de opinião (b)



Estêncil (c)



Pintura de piso (e)



Pintura de piso (d)



Balizadores (f)

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação cultural



Atividades participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



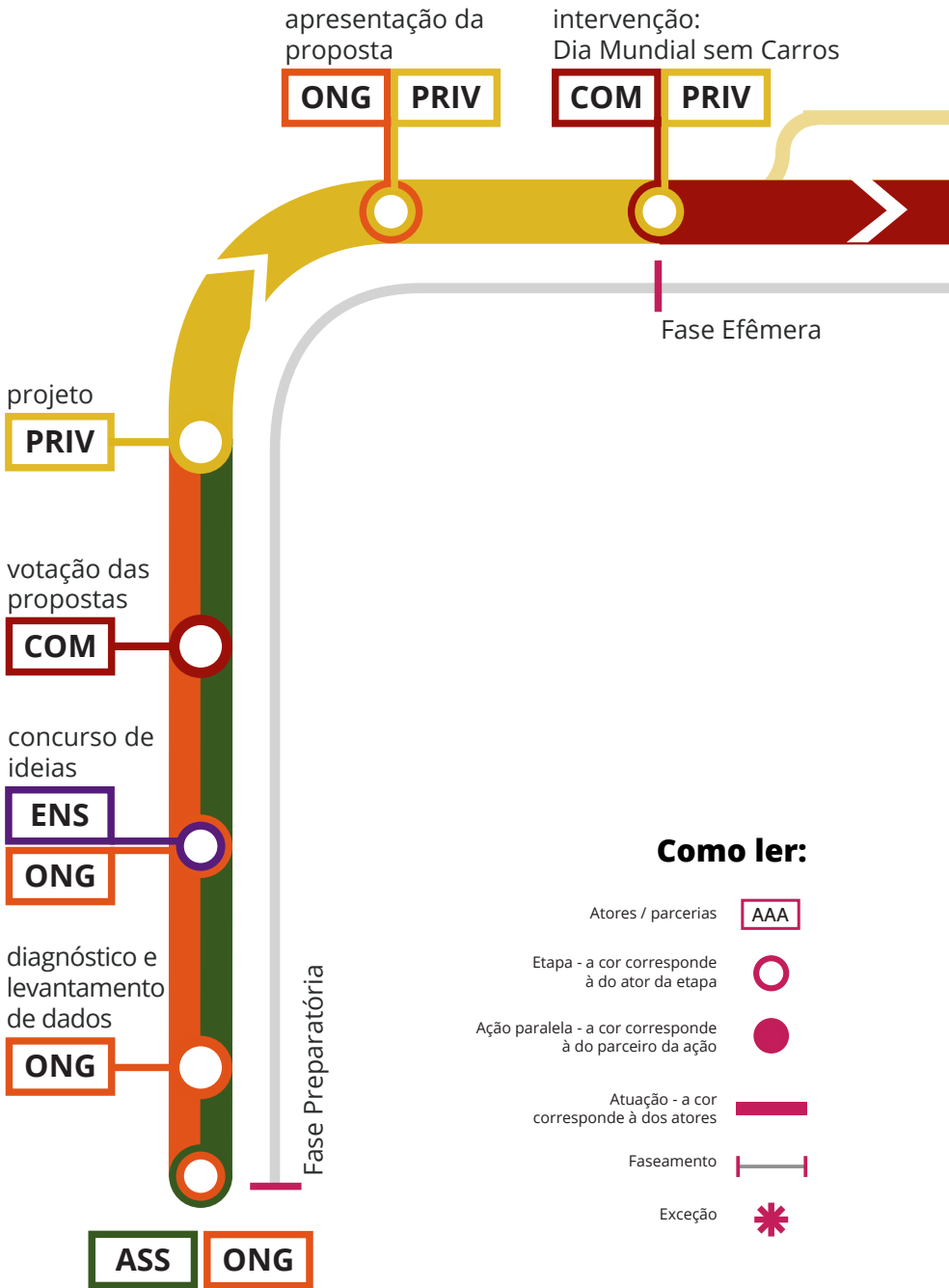
Rede

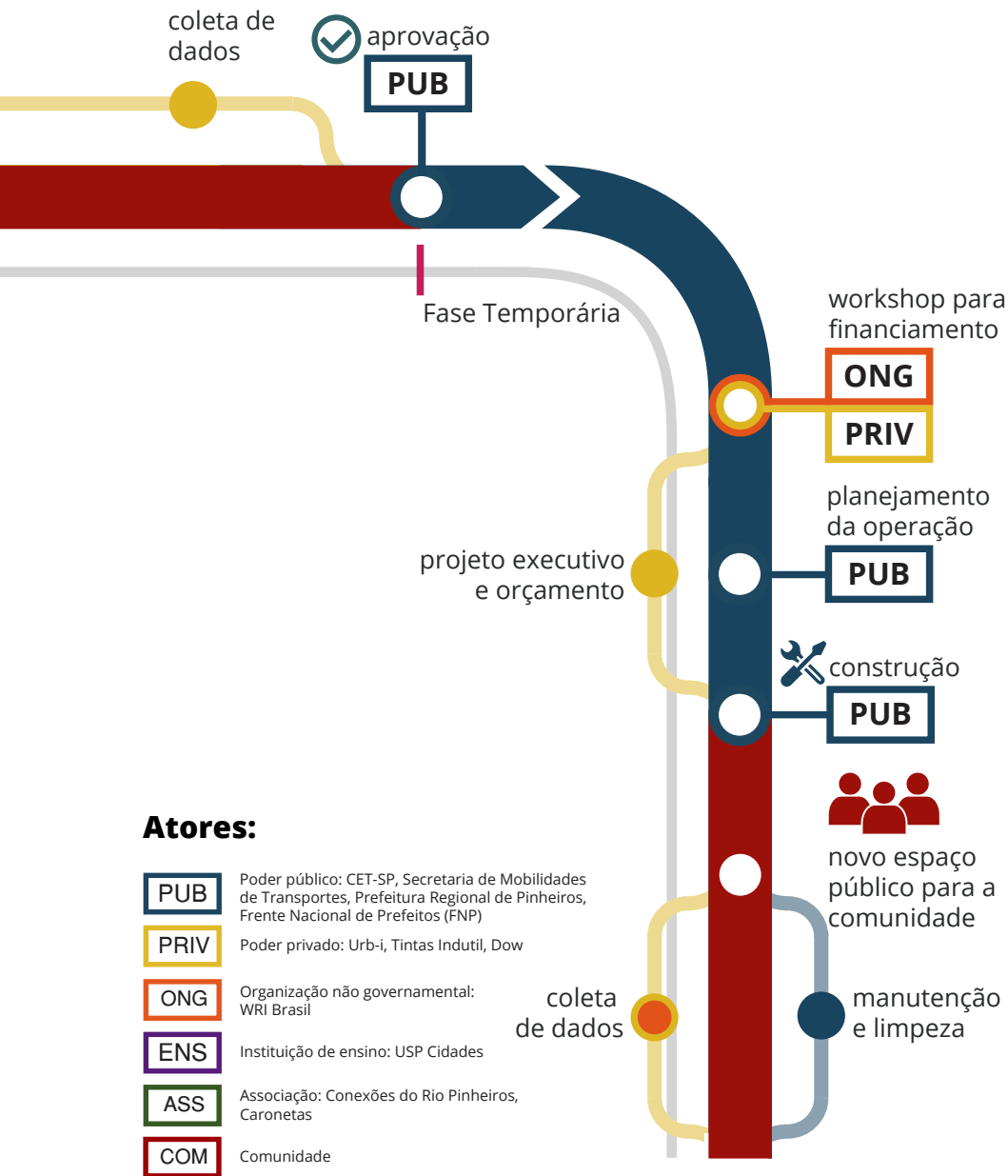


Demarcação de piso (a)



Dia da montagem (b)



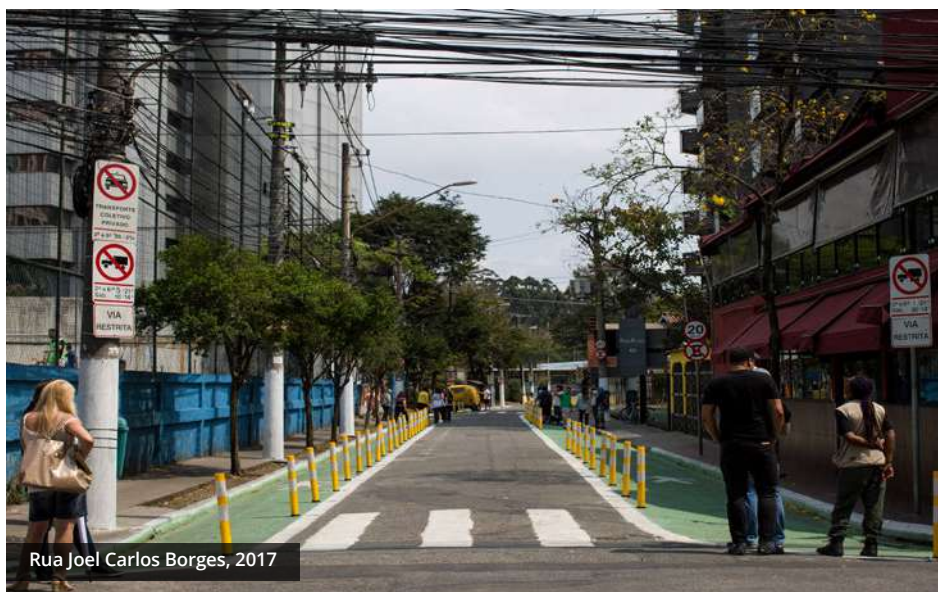


ANTES

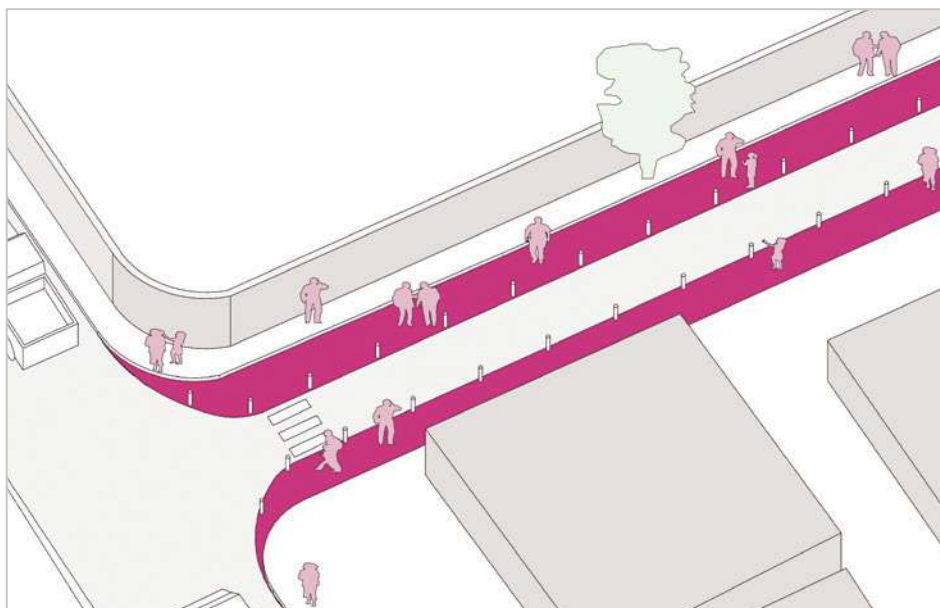


Rua Joel Carlos Borges, 2014

DEPOIS



Rua Joel Carlos Borges, 2017



3 Estações: Berrini, Rua Joel Carlos Borges

Situação atual

A intervenção ainda está na fase temporária, contando com pintura de piso e sinalização com balizadores. O estudo de impacto realizado após a implementação dessa fase, publicado em 2018, mostra que 92% dos entrevistados aprovaram o projeto, e 80% se sentem seguros ao caminharem pela via (Rua..., 2018b).

Apesar da boa receptividade, no entanto, a intervenção enfrenta problemas de manutenção: muitos dos balizadores que se soltaram não foram repostos, e também se verifica um acúmulo de lixo nas lixeiras e no chão. A construção da fase permanente, que poderia auxiliar na contenção da degradação, ainda não tem previsão para ser executada.



Tática: fechamento de ruas e redesenho viário

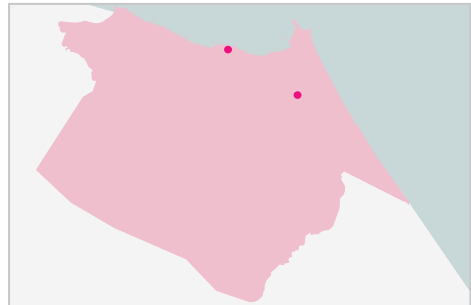
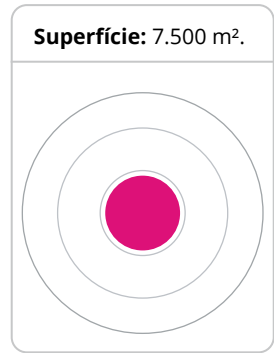
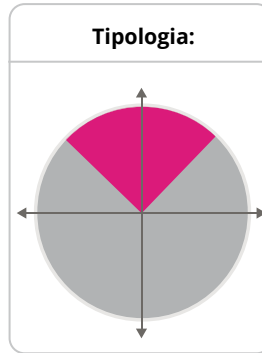
Local: Fortaleza (BR)

Início: 2017

Atores: Prefeitura de Fortaleza, NACTO-GDCI, Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, WRI Brasil, Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), Universidade de Fortaleza (Unifor), Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) e Secretaria de Cultura de Fortaleza

Financiamento: Prefeitura de Fortaleza

Número de intervenções: duas



Rua Almirante Jaceguai, Dragão do Mar

A Prefeitura de Fortaleza vem unindo esforços para criação de políticas públicas para diminuição dos altos índices de acidentes viários na cidade. Dentro de um plano mais abrangente de reestruturação viária, o projeto Cidade da Gente, criado em 2017, surgiu como alternativa ágil e de baixo custo para viabilizar o redesenho viário e criar mais espaços públicos seguros e atrativos para as pessoas.

Situação preexistente

O *Relatório Global sobre o Estado de Segurança Viária 2018* (OMS, 2018) ainda identifica os acidentes de trânsito como a oitava causa que mais mata ao redor do mundo, somando 1,35 milhões de óbitos e mais de vinte milhões de acidentes/ano, o que gera custos sociais e econômicos altíssimos relacionados às mortes, tratamento e reabilitação de feridos. No início da década de 2010, quando a ONU (2012) lançou a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, os números eram ainda maiores. No Brasil e em outros países em desenvolvimento, essas taxas ultrapassam a média mundial e demonstram a carência de políticas para segurança e mobilidade urbanas.

Num esforço global de combate aos acidentes de trânsito, a cidade de Fortaleza tem se destacado na implementação de mecanismos de segurança viária para atingir as metas da ONU até 2020, como, por exemplo, a redução



Mobiliário e vegetação, Dragão do Mar



de 50% das mortes por acidentes de trânsito causadas, principalmente, por fatores de risco, como velocidade e desenho viário.

O projeto Cidade da Gente surge, portanto, como uma solução mais ágil e viável para a efetivação das mudanças do ambiente urbano a partir de intervenções de urbanismo tático. Ele faz parte de duas ações mais abrangentes de reestruturação e mobilidade urbanas lançadas pela prefeitura: o Programa de Apoio aos Pedestres e o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (Paitt), cuja intenção é minimizar problemas críticos no tráfego enquanto obras de médio e longo prazo estão em implementação – *funcionando, portanto, como um acelerador dessas ações.*

Até o momento, o programa realizou duas intervenções: na Cidade 2000, bairro residencial na zona central da cidade, conhecido como um polo gastronômico; e no entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, região que apresenta equipamentos culturais e proximidade com a orla.

Objetivos

O intuito do projeto é inverter a prioridade do automóvel sobre o pedestre e promover a segurança viária e a percepção de segurança do transeunte, apresentando outras possibilidades de uso das ruas por meio do redesenho viário e da criação de áreas de convívio e socialização para os cidadãos.

Tipos de espaço-suporte

O projeto Cidade da Gente atua sobre as vias públicas, englobando as caixas de rua, os cruzamentos viários e as calçadas. A escolha do local é feita pela prefeitura, após pesquisas de tráfego, índice de acidentes e potencialidades de usos da área. No caso da Cidade 2000, o espaço-suporte foi um estacionamento público de 1.200 m², que ocupava o centro da avenida Central do bairro. A área foi escolhida, para além dos problemas de trânsito, por estar rodeada de comércio e restaurantes e apresentar grande número de famílias e crianças que poderiam usufruir do espaço.

Na intervenção de Dragão do Mar, a área priorizada foi o entorno do Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura, do Porto Iracema das Artes e do Instituto Iracema, por ser uma área de grande interesse cultural e pelo entendimento de que as atividades dessas instituições extrapolam os limites das edificações, fazendo-se necessária e benéfica a utilização do espaço público adjacente.

Atores

O projeto Cidade da Gente propõe uma articulação entre diversos atores: setores público e privado, universidades, instituições culturais e comunidade. Em ambas as intervenções realizadas (Cidade 2000 e Dragão do Mar), a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP) da Prefeitura de Fortaleza coordenou a ação juntamente com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, com o apoio da WRI Brasil e da Iniciativa Global para o Projeto de Cidades (NACTO-GDCI). Esses atores ficaram responsáveis pelo diálogo com a comunidade, pelo projeto executivo da intervenção e pelo financiamento e viabilização.

A Universidade de Fortaleza (Unifor) e a Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão ficaram a cargo das pesquisas de opinião durante as ativações realizadas nas fases temporárias de ambas as intervenções. Nelas atuaram também a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) e a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) ao utilizarem unidades móveis de atendimento de serviços públicos para os cidadãos. A Secretaria de Cultura de Fortaleza foi responsável pela programação cultural. Na

intervenção Dragão do Mar, o Instituto Iracema, o Porto Iracema das Artes e o Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura também ofereceram atividades participativas para o público.

Programa e elementos de ativação

Em geral os projetos incluem: ampliação das calçadas em mais de três metros, criando um passeio mais confortável para os pedestres; estreitamento da caixa de rolamento de veículos para 3,5 metros; redução do raio de curvatura nos cruzamentos para cinco metros, visando a diminuição da velocidade dos carros; e o ordenamento do trânsito por meio de sinalização e zonas de tráfego lento. Na intervenção Dragão do Mar, essas dimensões permitiram o aumento de 109% da quantidade de pedestres na área e a redução de quase 80% das distâncias de travessia (Pompeo, 2018).

Tais parâmetros de projeto ampliam a sensação de segurança dos transeuntes e possibilitam devolver ao cidadão o protagonismo no espaço urbano. Em pesquisa realizada durante as fases temporárias de ambas as intervenções, 80% dos usuários sentiram-se mais seguros após a intervenção, comparados aos 12% anteriores à iniciativa (NACTO-GDCI, 2017; Pompeo, 2018).



Redesenho viário, Dragão do Mar



Quiosque, Cidade 2000 (a)



Doação de mudas, Cidade 2000 (c)



Atração cultural, Dragão do Mar (b)



Intervenção artística, Cidade 2000 (d)



Tintas, Cidade 2000 (e)



Rua aberta para pedestres, Dragão do Mar (f)

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



Rede

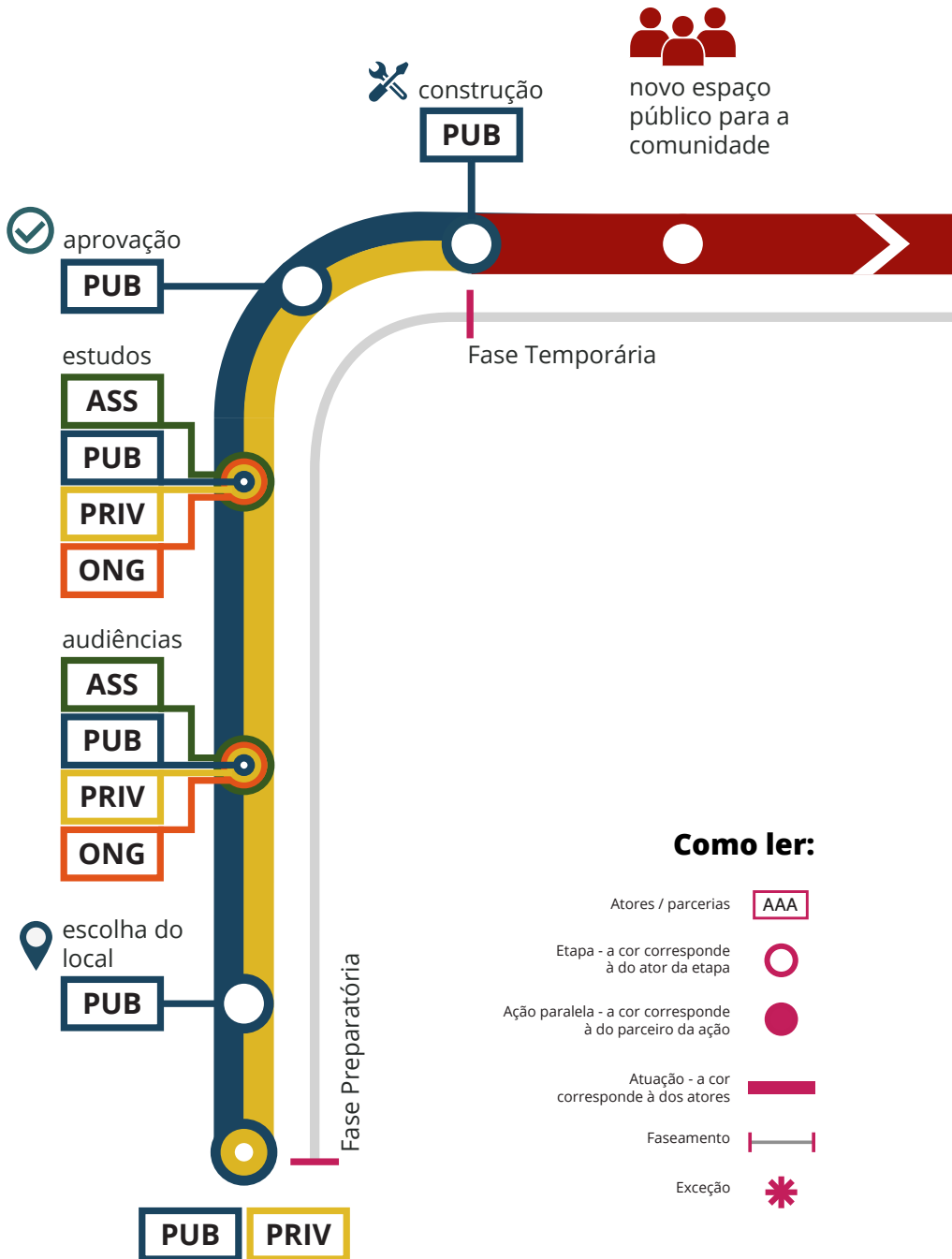
A ação no Dragão do Mar, cuja fase temporária foi realizada em 2018, também teve a fase permanente autorizada pela prefeitura devido à excelente recepção pela população e ao desempenho do projeto em termos de segurança viária. A construção da fase permanente tem previsão de inauguração para até o fim de 2020.



Montagem da fase temporária, Cidade 2000 (a)



Vista aérea, fase permanente, Cidade 2000 (b)



PUB

ASS

PUB

PRIV

ONG

ASS

PUB

PRIV

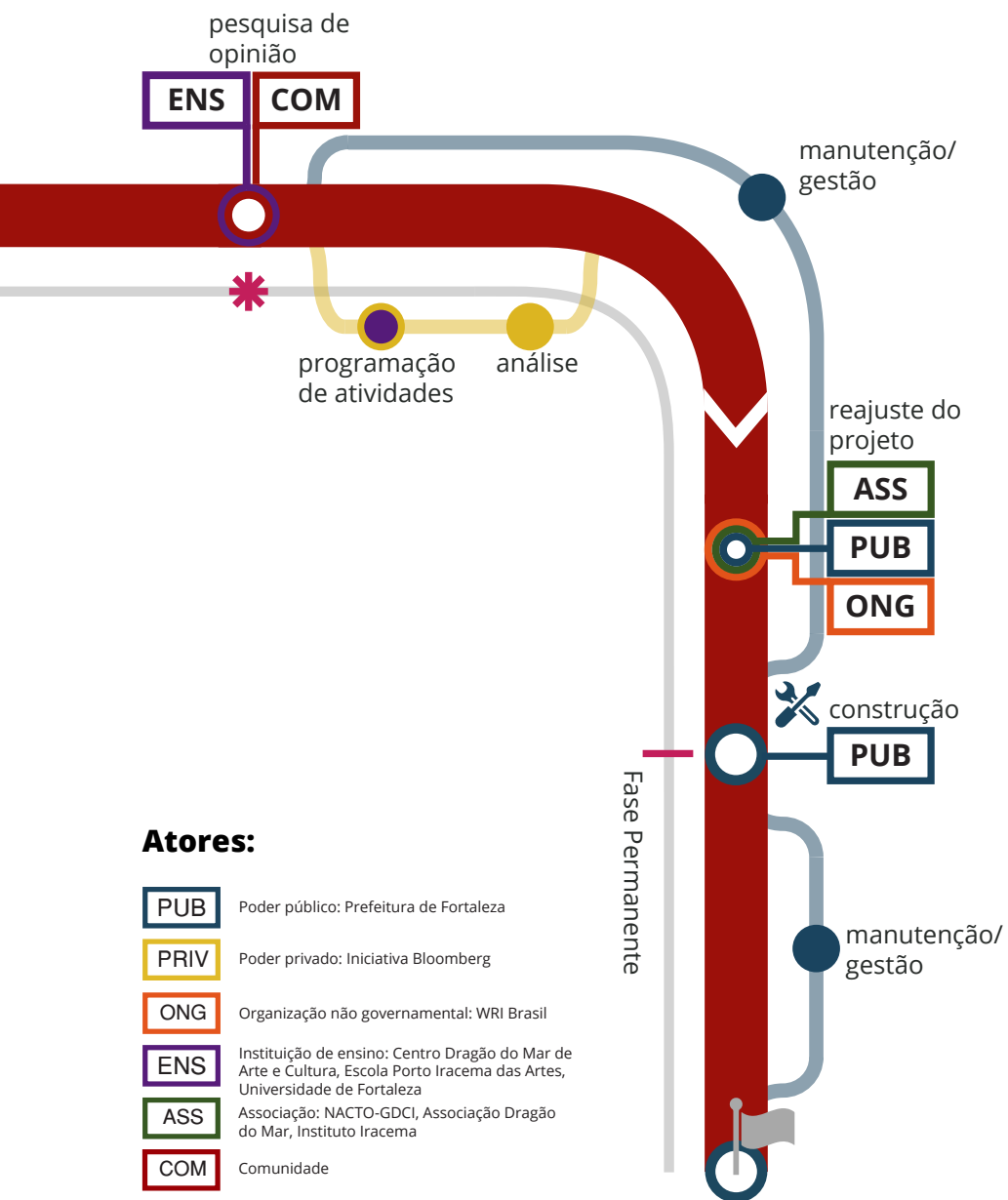
ONG

PUB

PUB


PUB

PRIV



Atores:

- PUB** Poder público: Prefeitura de Fortaleza
- PRIV** Poder privado: Iniciativa Bloomberg
- ONG** Organização não governamental: WRI Brasil
- ENS** Instituição de ensino: Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, Escola Porto Iracema das Artes, Universidade de Fortaleza
- ASS** Associação: NACTO-GDCI, Associação Dragão do Mar, Instituto Iracema
- COM** Comunidade

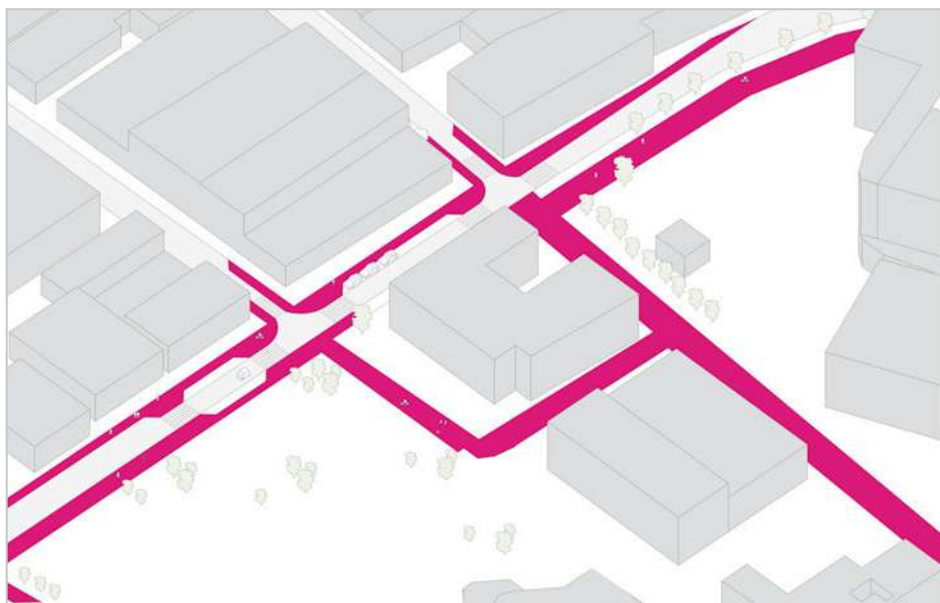
 As intervenções contaram com ativações efêmeras do espaço após a inauguração da fase temporária.

ANTES



DEPOIS





Cidade da Gente, Dragão do Mar

Situação atual

Em 2015, o número de acidentes em Fortaleza chegava a 23 mil/ano (Fortaleza, 2016). Em 2018, com os resultados promissores do Paitt e outras políticas, que incluem as intervenções do Cidade da Gente, a cidade conseguiu atingir a meta da redução de mortes por acidente de trânsito lançada pela OMS em 2010, atingindo a marca de 14,6 mil (Fortaleza, 2018). Por isso, em 2019, a cidade venceu o *Sustainable Transportation Award* [Prêmio Transporte Sustentável] no seminário internacional *Mobilize*, promovido pelo ITDP Brasil e outras organizações internacionais, como a WRI Brasil e o Banco Mundial.

No final de 2019, a prefeitura manteve seu engajamento na melhoria do espaço urbano de Fortaleza e lançou um concurso público de projeto para que novas intervenções do Cidade da Gente aconteçam nos próximos anos, com a meta de que pelo menos seis novas intervenções saiam do papel até meados de 2021.



Tática: redesenho viário

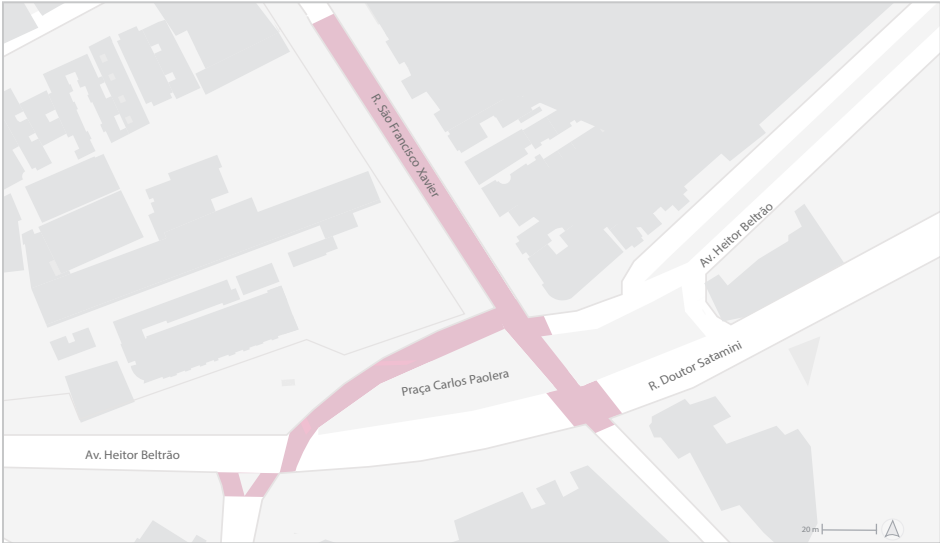
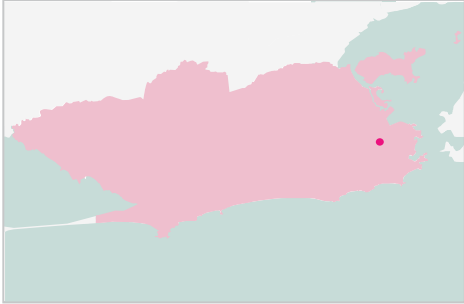
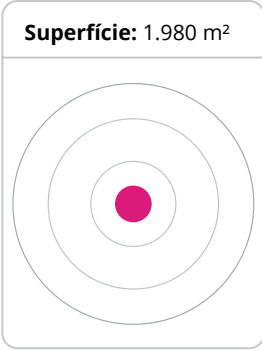
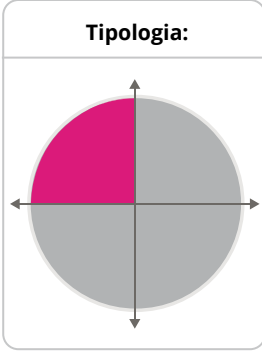
Local: Rio de Janeiro

Início: 2018

Atores: ITDP Brasil, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, CET-RIO, Citi Foundation, LabIT-Prourb, Rio Ônibus, Metrô-Rio, TemBici, Coppe-UFRJ, Labmob-Prourb, Caminha Rio e a comunidade

Financiamento: ITDP Brasil e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

Número de intervenções: uma



Rua São Francisco Xavier, Tijuca



pessoas/hora nos horários de pico), tanto de passagem quanto atraídas pelo comércio e serviços da região, e elevado fluxo de veículos (sessenta mil/dia).

A avenida São Francisco Xavier e seu entorno são uma importante área de conexão de modais de transporte para a cidade, que reúne estação de metrô, corredor de ônibus preferencial (36 linhas), além de estações de bicicletas compartilhadas. O espaço conta com uma variedade de usos, como teatro, escolas, comércio e residências, além de um bem tombado municipal: a Igreja São Francisco Xavier do Engenho Velho. Por outro lado, acumula muitas faixas de rolamento, ao mesmo tempo em que a circulação de pedestres é dificultada em muitos pontos devido à pequena largura das calçadas. Assim, os atores envolvidos buscaram, por meio da intervenção, reduzir os riscos de acidentes viários, equilibrar o espaço disponível entre áreas de automóveis e pedestres e dar uso aos espaços subutilizados a partir de medidas de redesenho viário.

Objetivos

O programa Rio + Pedestre surge com o propósito de melhorar a segurança viária através da redução da velocidade dos veículos motorizados. Para tal, propõe o redesenho viário de um trecho de 3.210 m², garantindo a reorganização do trânsito e a redistribuição do espaço de forma equilibrada entre

automóveis e pedestres. Trata-se, conseqüentemente, de uma iniciativa para incentivar a maior apropriação do espaço público, transformando o local em um bairro mais saudável e ativo.

Tipos de espaço-suporte

O Rio + Pedestre utiliza como espaços-suporte faixas de rolamento de veículos, vagas de estacionamento de rua, áreas residuais, pontos de ônibus, faixas de travessia, calçadas e uma praça.

Segundo Silva, Fonti e Hoppe (2019), foram realizadas as seguintes medidas efêmeras de maior relevância: (1) Extensão de calçadas na rua São Francisco Xavier, próximo ao ponto de ônibus, à igreja e à escola municipal; e nas laterais da praça Carlos Paolera, proporcionando maior segurança aos usuários; (2) Redução dos raios de curvatura nas esquinas da rua São Francisco Xavier com a avenida Heitor Beltrão, obrigando os motoristas a reduzir a velocidade; (3) Alteração do ponto de três linhas de ônibus; (4) Implantação de cinco novas faixas de pedestre em linhas de desejo dos transeuntes, além da extensão das quatro faixas existentes, proporcionando mais segurança nas travessias.



Reavaliação do raio de curvatura



O ganho de espaços para pedestres, segundo os organizadores, foi de 1.400 m², considerando o redesenho das vias com raios mais adequados, extensão de calçadas mediante pintura de piso, espaços de convívio e novas travessias.

Atores

Para o sucesso da iniciativa, foi necessária a articulação de diversos atores nas fases de desenvolvimento do projeto, comunicação, montagem e desmontagem da intervenção, coleta de dados e ativação cultural. A idealização e a gestão foram do IDTP e da Prefeitura do Rio de Janeiro, por meio da SMU e CET-Rio, contando com o apoio financeiro da Citi Foundation. Houve a participação de instituições de ensino, como o LabIT-Prourb, o Labmob-Prourb e a Coppe/UFRJ, que colaboraram com o desenvolvimento de pesquisas de campo, propostas de padrões para pintura de calçadas, preparação do local e ativação urbana.

A intervenção também contou com a colaboração de operadores de transporte (Rio Ônibus, Metrô-Rio e Tembici – bicicletas compartilhadas) e da sociedade civil (Caminha Rio e voluntários, a maioria estudantes da UFRJ selecionados por chamada virtual).

Programa e elementos de ativação

A ativação da intervenção Rio + Pedestre ocorreu em um domingo e contou com diversas atividades. Nos espaços físicos, foram construídas áreas de permanência sobre as extensões de calçada pintadas, utilizando mobiliário removível como *pallets*, cadeiras de praia e guarda-sóis, para proporcionar espaços públicos de convívio e descanso aos pedestres. Foi instalada sinalização removível e elementos de paisagismo para proteger essas extensões de calçada e ampliar a segurança viária.

Nas atividades propostas, a ação ofereceu uma programação cultural com a participação do grupo de dança do Teatro Ziembinski, da Companhia de Dança Contemporânea da UFRJ, do grupo de crochê Crochetuda e da banda de música da Comlurb. Houve também interações com os transeuntes, com a utilização de dois elementos principais: um muro de desejos elaborado pelo LabIT-Prourb, que coletava a opinião dos usuários sobre qual poderia ser o futuro dos novos espaços; e uma pesquisa de opinião realizada pelo ITDP com 113 transeuntes sobre a aceitação da intervenção, visando contribuir com a avaliação da continuidade da intervenção.

Espacialização

Trata-se de uma ação pontual, pois a intervenção surgiu como uma ação isolada, um *projeto-piloto para testar um método de atuação* na cidade.



Mural interativo (a)



Interação do público (b)



Apresentação de dança (c)



Apresentação de dança (d)

Atores



Poder público



Setor privado



ONG



Instituição
de ensino



Associação



Comunidade

Elementos de ativação



Demarcação
de piso



Delimitadores



Sinalização



Mobiliário



Vegetação



Comércio



Programação
cultural



Atividades
participativas



Arte pública

Espacialização



Pontual



Multinodal



Rede

nova contagem de veículos e pedestres, de forma a fazer a avaliação “antes e depois”. Foi um dia de muita chuva na cidade, o que prejudicou um pouco a coleta de resultados; por outro lado, auxiliou na desmontagem da intervenção, lavando a pintura e revertendo o espaço à sua configuração original.



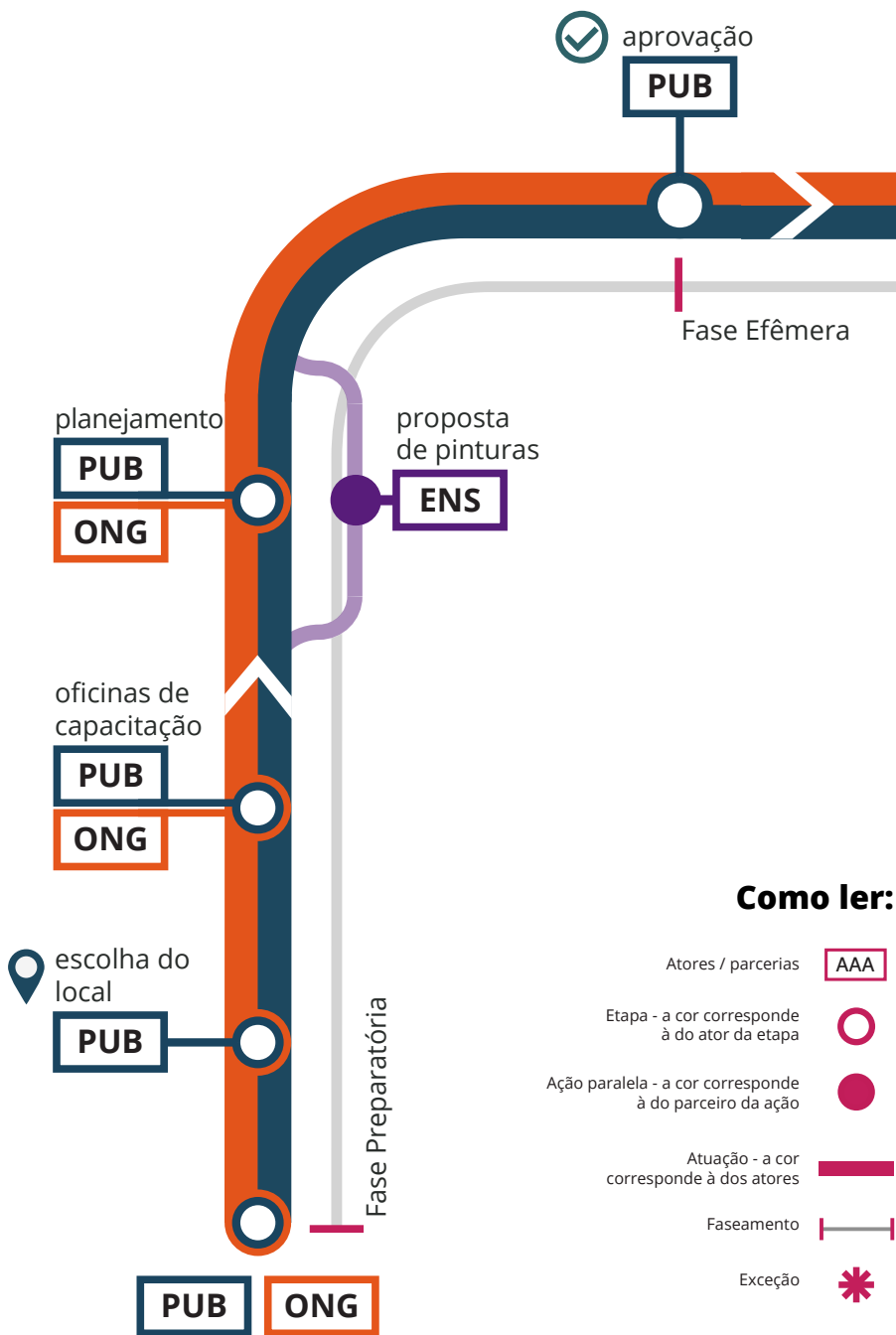
Processo de pintura (b)




Pintura de piso (a)

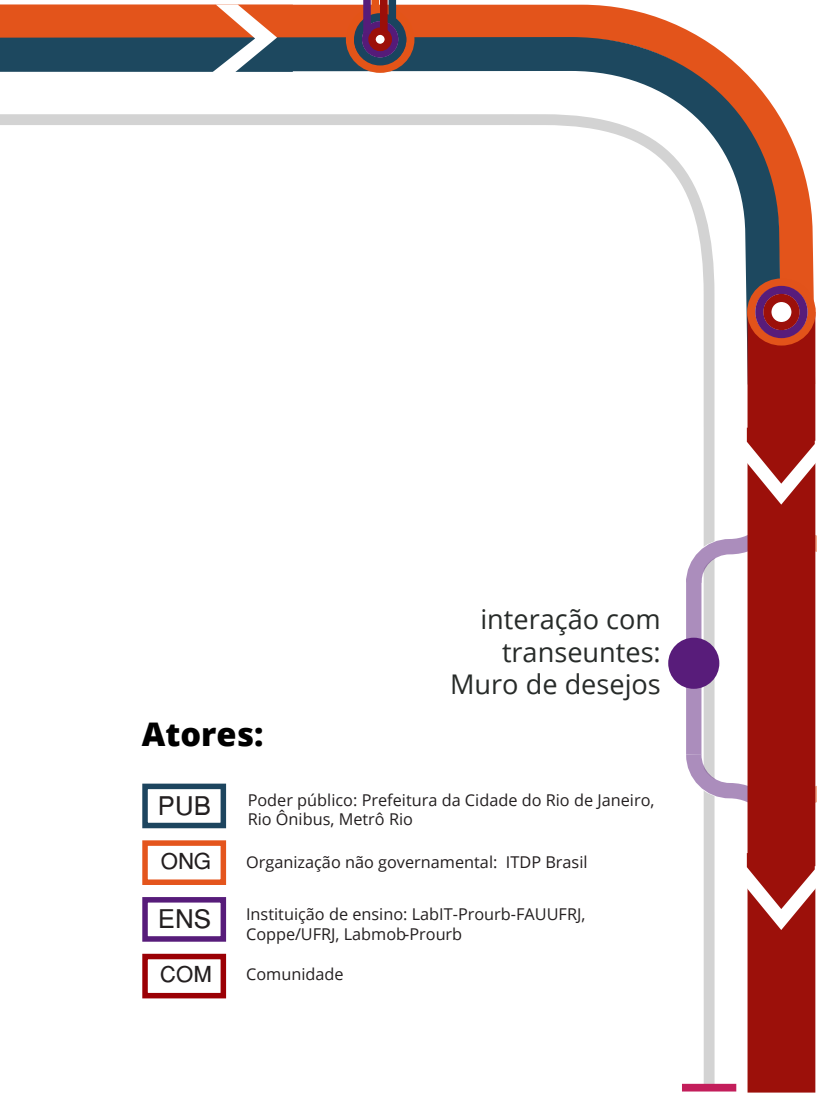


Extensão de calçada (c)






 construção







novo espaço público para a comunidade

interação com transeuntes:
Muro de desejos

 pesquisa de opinião

 contagem de fluxos

Atores:

-  Poder público: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Rio Ônibus, Metrô Rio
-  Organização não governamental: ITDP Brasil
-  Instituição de ensino: LabIT-Prourb-FAUFRJ, Coppe/UFRJ, Labmob-Prourb
-  Comunidade

ANTES

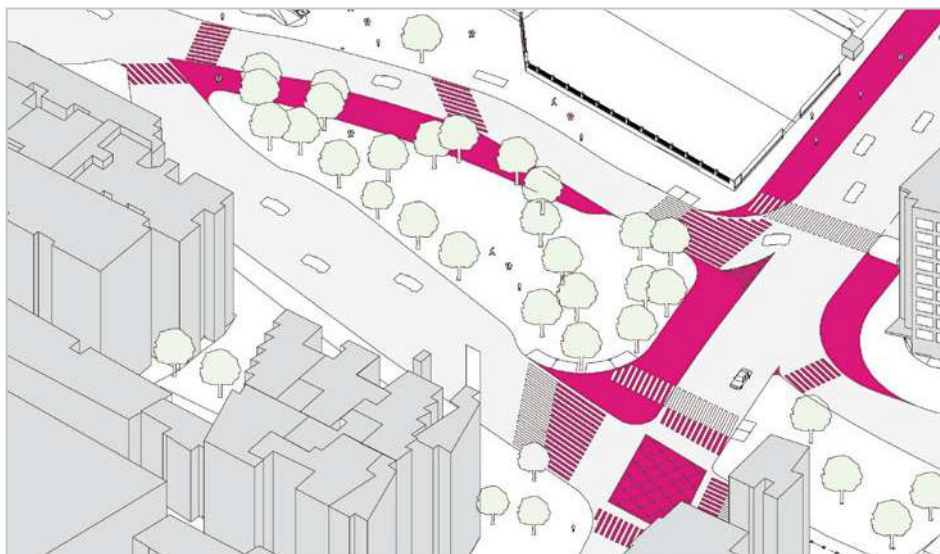


Rua São Francisco Xavier, 2010 (a)

DEPOIS



Rua São Francisco Xavier, 2018 (b)



Rio + Pedestre, Tijuca

Situação atual

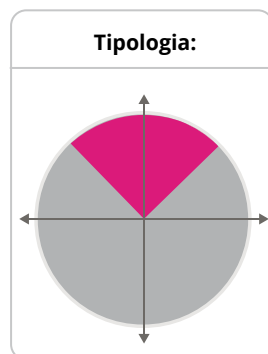
A fase efêmera da intervenção teve muito boa receptividade pela comunidade e por comerciantes do entorno. Segundo dados coletados pelo ITDP no dia da ativação, 87,5% dos entrevistados gostariam que a mudança fosse permanente. Os dados da análise antes e depois indicam que a redução na velocidade dos ônibus nas ruas do entorno ficou em 14,5%; o aumento do espaço disponível para os pedestres, em 20%; e o aumento de pedestres atravessando a rua pelas faixas de travessia, em 58,4%. Diante desses dados, pode-se considerar a intervenção bem-sucedida – 81% dos entrevistados também fizeram a mesma avaliação.

O projeto em andamento para implementação de forma permanente deve concretizar-se em breve. Tendo sido a primeira ação de urbanismo tático implementada pela prefeitura, a intervenção desempenhou um papel importante na capacitação de profissionais e na colaboração entre os diversos órgãos do governo em busca de uma cidade mais amigável. Foi importante para o encontro, a discussão e a difusão de ideias sobre o tema, pois ampliaram as possibilidades de futuras intervenções. De fato, tudo indica que a experiência se consolidará como um projeto mais amplo para a cidade. O poder público passou a trabalhar junto ao LabIT-Prourb/UFRJ em uma segunda ação, iniciada pela sociedade civil e articulada à prefeitura ao longo do processo. Denominada Cadê a Calçada, General?, a intervenção é uma continuidade do “projeto” Rio + Pedestre.



Extensão de calçada, Barcelona, Espanha

Em 2020 o mundo atravessou uma crise sanitária ocasionada pelo coronavírus que, por sua rapidez e facilidade de contágio, exigiu o distanciamento físico como medida para evitar sua propagação. Governos e organizações do mundo inteiro foram desafiados a pensar soluções que garantissem o uso dos espaços públicos de forma segura durante a pandemia e, nesse contexto, as ações de urbanismo tático foram as mais utilizadas.



Contexto de surgimento

Desde dezembro de 2019, áreas urbanas do mundo inteiro estão sendo impactadas pela pandemia da Covid-19, ocasionada por um vírus que se alastrou rapidamente em função da sua facilidade de transmissão, dependente do contato direto entre as pessoas e das condições de higiene dos espaços físicos.

Embora a relação entre o urbanismo e a saúde possa não ser tão evidente, as cidades estão historicamente relacionadas à transmissão de doenças; elas foram as principais impulsionadoras da evolução das cidades nos últimos séculos. Segundo Sennett (2018), na medida em que as primeiras cidades modernas cresciam e se adensavam, mais dejetos domésticos geravam, transformando-se em um terreno fértil para a proliferação de doenças. Assim foi com a peste negra, que dizimou um terço da população europeia no final da Idade Média (Sennett, 2018). Nesse processo de crescimento das cidades, a tuberculose se alastrou no meio urbano devido à contaminação do ar advinda da proliferação de chaminés. O mesmo ocorreu com a cólera, que foi transmitida pelas más condições de higiene e contaminação da água.

Segundo Harvey *et al.* (2020), é sabido que as epidemias de sarampo, por exemplo, só se manifestam em grandes centros urbanos, sendo facilmente controladas em regiões pouco povoadas. Isso acontece porque as circunstâncias de transmissão dependem das ações humanas, o modo “como os

seres humanos interagem uns com os outros, se movem, se disciplinam ou se esquecem de lavar as mãos afeta a forma como as doenças são transmitidas” (Harvey, 2020, p. 15). Essas circunstâncias se agravam, certamente, nos locais de alta densidade, ainda potencializadas por um mundo globalizado e de rápidos deslocamentos. Assim, a pandemia de Covid-19 não representa um fato isolado, mas um novo capítulo dessa relação entre cidade e saúde, em que mais uma vez o urbanismo é chamado a dar respostas.

Desde que começou a gradual abertura das cidades após alguns meses de confinamento, a crise sanitária transformou os hábitos da população. Obrigados a confinar-se em casa por várias semanas, os cidadãos começaram a perceber a importância dos espaços públicos a partir do momento em que perderam o direito de acessá-los. O fechamento forçado de uma série de estabelecimentos coletivos – como escolas, bibliotecas, academias de ginástica, restaurantes, museus e grande comércio – produziu um deslocamento na rotina da população, e o espaço público passou a ser solicitado para usos além dos habituais, sob novas intensidades, e a desempenhar um papel ainda mais ativo e importante do que cumpria antes. Além das atividades necessárias, a população começou a desenvolver mais atividades opcionais (Gehl, 2006) no espaço público, como caminhadas por puro lazer (antes não tão comuns); atividades físicas; atividades com crianças (motivadas pelo recesso escolar); refeições em bancos de praças diante de estabelecimentos fechados que só vendem “para levar”, entre outras (Sansão Fontes; Espósito, 2020).

Outra dinâmica notavelmente alterada foi a utilização do transporte público, tema desafiador mesmo nos países desenvolvidos. Para evitar aglomerações, muitos usuários do sistema tenderam a migrar ou para o automóvel particular, que, no caso estabelecido em uma “nova normalidade”, seria inviável, porque agravaria ainda mais o problema da mobilidade urbana; ou para a bicicleta, que teve um registro de aumento de vendas em diversos contextos mundiais.

A pandemia trouxe, portanto, três desafios principais para as cidades: o direito pelo espaço individual, correspondente a um raio de 1 a 1,5 metros livres, ou 7 m² por cidadão, como recurso sanitário de prevenção contra a contaminação; a importância de um sistema de micromobilidade e autonomia local; e maior agilidade na implementação dos projetos, de forma a permitir o rápido retorno às ruas.



Como resultado da recomendação do espaço individual de pelo menos um metro, novas apropriações surgiram nas calçadas, como, por exemplo, as filas para acesso a estabelecimentos fechados, como bancos e lojas, visando evitar aglomerações nos espaços internos. Restaurantes e bares com o direito adquirido de usar a calçada como sua extensão se adaptaram às novas demandas para resistir à crise. Muitas dessas calçadas, no entanto, sequer possuem um metro de largura, sem contar os obstáculos que acumulam, ficando submetidas a novas pressões que vêm saturando o já tão sacrificado espaço público, desafiando profissionais e governos a rápidas soluções.

Nesse contexto, o desequilíbrio entre áreas dedicadas a veículos e a pedestres se torna, mais uma vez, o centro da questão, retomando uma crítica feita na década de 1960 por Jane Jacobs (2011 [1961]). Meio século depois, essa crítica já foi inúmeras vezes reiterada e ainda permanece atual. Superfícies viárias dedicadas ao automóvel particular, como caixas de rua, estacionamentos e áreas residuais de trânsito, tornam-se candidatas ideais para gerar mais espaços públicos ativos para pedestres e ciclistas. A importante recomendação da OMS a respeito da micromobilidade vai ao encontro dessa questão, sugerindo, além da caminhada, o uso da bicicleta como meio de locomoção individual, sempre que possível.

Em resposta a essa problemática, as novas configurações de adaptação dos espaços públicos na pandemia, principalmente direcionadas por

governos, ocorreram de várias formas, seja por meio de extensão de calçadas, fechamento de ruas para carros, compartilhamento de vias, implantação de ciclovias (ou ciclofaixas) temporárias, demarcações físicas dos espaços e instalação de sinalização. Todas essas medidas são para permitir o maior distanciamento entre os pedestres e incentivar a mobilidade individual, seja por bicicletas ou patinetes.

Nesse contexto em que o espaço público precisa sofrer rápidas adaptações, o urbanismo tático ganhou especial atenção em inúmeras cidades do mundo, por suas soluções rápidas, baratas e de alta eficácia, *convenientes para permitir adaptações temporárias*, mas também capazes de gerar novos espaços de reflexão, visando transformações futuras mais duradouras.

Se já vínhamos reivindicando o direito a um espaço público mais equilibrado, no contexto de urgência pelo distanciamento físico, essa questão só se agravou. O cenário de emergência colocou nossas cidades em cheque, cobrando uma nova postura de governos, técnicos e da sociedade de maneira geral em relação à qualidade dos espaços públicos, que mais do que nunca são uma questão de saúde pública (Sansão Fontes; Espósito, 2020).

Estamos vivendo, portanto, um momento em que as cidades podem alterar seu curso. As ruas e os bairros de antes da pandemia estão sofrendo uma revisão, e a nova normalidade coloca sobre a mesa uma oportunidade para repensar a urbanização sob uma mudança de paradigma: gostaríamos de voltar a ser o que éramos antes?



Ciclofaixa, Jacarta

As ações de adaptação dos espaços públicos no contexto da pandemia de Covid-19 têm como objetivo incentivar a mobilidade individual a pé, de bicicleta ou patinete, de forma a aliviar o sistema de transporte público e, conseqüentemente, evitar aglomerações.

Analisando as propostas apresentadas para dezenas de cidades em todo o mundo, as principais táticas utilizadas para essa adaptação consistiram em: (1) fechamento de ruas; (2) redesenho viário, incluindo ações de extensão de calçadas e de segurança em cruzamentos; (3) criação de ciclovias ou ciclofaixas temporárias; (4) compartilhamento de vias; (5) demarcações de distanciamento; e (6) sinalização emergencial. As três primeiras táticas já foram apresentadas ao longo deste livro. As outras três são específicas para este momento e foram sistematizadas com base na análise de propostas de 160 cidades.

De maneira geral, essas ações são executadas com pintura e, em situações normais, demandam operações de trânsito para serem implantadas. Uma vez realizadas durante o confinamento, com muito menos tráfego, puderam ser feitas de forma ainda mais ágil e com menos conflitos.

Outras ações, como a eliminação de faixas de estacionamento de rua, expansão do acesso a bicicletas compartilhadas, por meio da redução de tarifa ou da gratuidade, e instalação de novos bicicletários são medidas que estão contempladas na tática de criação de ciclovias e que merecem ser destacadas, devido à visibilidade que ganharam durante a pandemia. Outra ação tática observada em algumas cidades é o plantio de hortas, voltado a lidar com a questão do abastecimento de alimentos, que também foi discutida ao longo do livro e será exemplificada em uma das cidades escolhidas como ilustração.

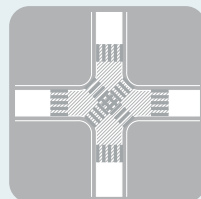
Fechamento de ruas

Ação utilizada para equilibrar a oferta de espaços públicos, no caso da existência de uma rua de pouco tráfego. A ação considera o fechamento da rua para o uso dos veículos, mantendo, quando for o caso, o acesso somente para automóveis dos moradores ou veículos de serviço. Dessa forma, a rua é convertida em espaço para pedestres e para o transporte ativo.



Redesenho viário

Ação utilizada para trazer maior segurança viária aos pedestres, ciclistas e motoristas, considerando o redesenho dos limites entre as áreas de veículos, ciclistas e pedestres, reduzindo áreas residuais de tráfego e grandes extensões de travessias. Assim, com a ampliação das calçadas e a delimitação das faixas seguras para o tráfego de bicicletas, a rua é desenhada de forma equilibrada para todos os modais.



Criação de ciclovias

Ação focada na valorização do transporte ativo e na mobilidade mais saudável e sustentável, considerando a redistribuição do espaço das vias e criando espaços exclusivos para o tráfego de bicicletas (ciclofaixas), muitas vezes por meio da redução das faixas de rolamento de veículos motorizados.



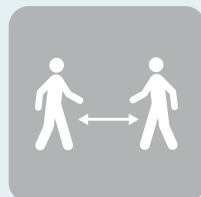
Compartilhamento de ruas

Ação tática utilizada para aumentar a oferta de espaços públicos sem restringir completamente a circulação de veículos. A ação considera a redução do limite de velocidade dos veículos e algum tipo de sinalização que informe que pedestres, ciclistas e motoristas devem compartilhar o mesmo espaço. É de mais difícil gestão, pois deve contar com o bom senso e a responsabilidade das partes envolvidas.



Demarcações de distanciamento

Ação tática utilizada para garantir a distância física em espaços públicos de permanência, como calçadas, praças, parques, áreas ocupadas por restaurantes, etc. A ação inclui marcações de piso delimitando as distâncias interpessoais ou entre grupos de pessoas, como círculos de um metro, malha de quadrados ou círculos equidistantes, entre outros.



Sinalização emergencial

Ação tática voltada a informar a população sobre procedimentos relacionados à segurança nos espaços públicos durante a pandemia e indicar locais e distâncias – a sinalização pode ser vertical e horizontal.





Barcelona



Nova York



Bogotá





Paris



Tel Aviv



Singapura



Kampala



Jakarta



Auckland

Durante a crise sanitária, além da questão do distanciamento físico, outra preocupação do poder público é o alto índice de poluição do ar causado pelo conjunto de veículos motorizados, tendo em vista que, além da Covid-19, as doenças respiratórias provenientes da baixa qualidade do ar também pressionam o sistema de saúde local. Com o propósito de permitir uma locomoção segura durante a crise e reduzir a demanda pelo transporte público, inicialmente foram convertidos 35 km de pistas para carros em ciclofaixas temporárias; foram adicionados 45 km a essa conta mais tarde; e, finalmente, mais 16 km. A cidade, que já possuía uma rede ciclável permanente de 550 km, teve um reforço 96 km de ciclofaixas temporárias, totalizando 646 km de infraestrutura cicloviária (Bogotá, 2020). Para dar suporte a essa transformação, o governo garantiu a ampliação de estacionamentos para bicicletas; monitoramento para regular o tráfego nos cruzamentos e orientar os ciclistas pelas novas rotas; e redução do limite de velocidade para 50 km/h para todos os veículos em toda a cidade, de forma a garantir a segurança do transporte ativo.



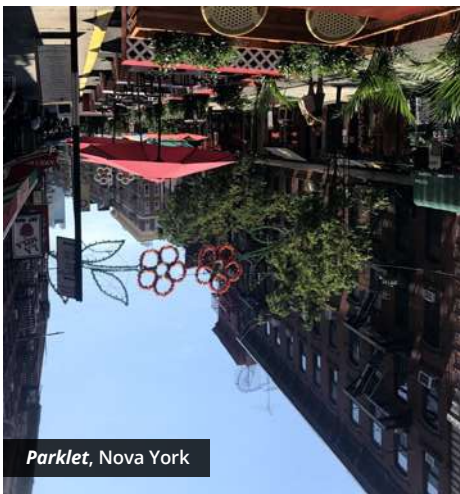
Ciclofaixa temporária, Bogotá

Ações de sinalização também foram realizadas para permitir maior segurança na relação entre os motoristas, pedestres e ciclistas, como demarcações das faixas de rolagem para veículos, indicação das zonas com e sem proibição de ultrapassagem, áreas de estacionamento ou mudança de faixa, entre outras. A sinalização vertical foi utilizada para alertar os usuários sobre perigos, regular proibições ou fornecer informações de orientação.

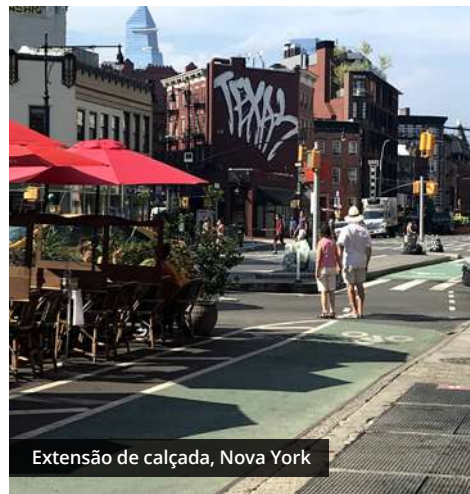
Três meses após a implementação das ciclofaixas temporárias, a Prefeitura de Bogotá anunciou que parte dessas linhas se tornaria permanente. Ainda durante a pandemia, 21 km de ciclovias receberiam intervenção com elementos fixos de segregação, para permitir mais segurança e infraestrutura aos ciclistas, fato que reforça o potencial do urbanismo tático para gerar, além de respostas imediatas, transformações mais duradouras nas cidades.

• • • • Nova York • • • • •

A cidade de Nova York, segundo matéria publicada pelo *The New York Times* (Hu, 2020), registrou um aumento de 67% no uso do seu sistema de compartilhamento de bicicletas, o Citi Bike, em comparação ao mesmo mês de março do ano anterior. Dados também mostraram um aumento significativo na popularidade das estações de bicicletas próximas aos hospitais, o que revela mudanças nos padrões de deslocamento dos nova-iorquinos durante a crise da Covid-19 (NYC DOT, 2020a). Isso se deve às medidas adotadas para



Parklet, Nova York



Extensão de calçada, Nova York



incentivar a mobilidade por bicicletas: a instalação de novos bicicletários temporários, sobretudo próximos a hospitais; expansão dos programas de gratuidade no sistema de compartilhamento de bicicletas; e a definição das lojas de bicicletas como serviços essenciais durante a pandemia. Além dessas medidas, ações como criação de ciclofaixas temporárias e abertura de ruas para pedestres e ciclistas foram pouco a pouco sendo adotadas a fim de permitir deslocamentos mais seguros.

O plano para adaptação de Nova York à pandemia de Covid-19 começou entre o final de março e início de abril e teve como proposta a abertura de quatro ruas, totalizando 2,4 km de espaços para pedestres, além de duas ciclofaixas temporárias executadas em dois corredores de tráfego movimentados – Smith St. no Brooklyn e 2ª Avenida, em Manhattan). Essas poucas atuações foram alvo de severas críticas por parte da sociedade civil, que as considerou insuficientes diante da dimensão da cidade (Kuntzman, 2020). As medidas foram ampliadas aos poucos e tornaram-se o programa NYC Open Streets. Segundo o portal do NYC DOT (2020b), foram abertos 65 km de ruas, a serem expandidos para 160 km, para pedestres e ciclistas poderem garantir a distância de segurança. As ruas abertas passaram a ficar disponíveis diariamente, das 8 às 20 horas. O programa engloba tanto ruas

que são inteiramente abertas quanto calçadas alargadas e ciclovias protegidas. A maioria dessas ruas é administrada pelos distritos locais, algumas são gerenciadas por organizações comunitárias e parceiros locais, como os *Business Improvement District* (BIDs), e outras são ruas adjacentes a parques. Segundo a prefeitura, a prioridade do programa foi a escolha de ruas em locais mais atingidos e, posteriormente, em locais onde terão mais impactos. Também foi disponibilizada uma plataforma de pesquisa *on-line* para as organizações submeterem onde desejam ter ruas abrangidas pelo programa.

Assim como em outras cidades, para criar esses espaços temporários e seguros, foram utilizadas barreiras e sinalizações nas ruas abertas e nas novas ciclovias. Também foram realizadas demarcações de distanciamento físico, especificamente no Domino Park, no Brooklyn. Feitas por iniciativa própria do parque, de propriedade privada, as demarcações têm influenciado outros parques pelo mundo.

Outra iniciativa do governo, colocada em vigência em junho, foi o programa NYC Open Restaurant, que autorizou estabelecimentos alimentícios a expandir suas calçadas temporariamente para fornecer maior opção de assentos ao ar livre aos clientes. De acordo com os requisitos propostos pela prefeitura, para colocar os assentos nas calçadas e/ou nas caixas de rua, os estabelecimentos devem se inscrever no programa e seguir critérios específicos. Por exemplo, é necessário deixar uma faixa de circulação para pedestres nas calçadas e criar uma barreira protetora nas pistas. O objetivo da iniciativa é ajudar economicamente esses comerciantes e promover o distanciamento físico no espaço aberto dos estabelecimentos.

Barcelona

Barcelona é uma das cidades mais densas da Europa, contando com 590 hab./ha. Apesar de contar com um sistema de espaços públicos qualificado, com calçadas largas e muitas áreas pedestralizadas, precisou sofrer adaptações para garantir a distância mínima entre as pessoas no espaço público no período pós-confinamento. Durante o período de quarentena, o poder público apresentou uma proposta de adaptação de trechos da cidade para as novas demandas de distanciamento nos espaços públicos, visando o progressivo desconfinamento. A proposta consistiu em uma série de ações focando a



mobilidade ativa e o transporte público e utilizando como suporte as pistas de veículos e faixas de estacionamento de rua. A ideia foi desafogar o transporte público e aumentar a mobilidade individual para incentivar a migração das pessoas para as bicicletas e patinetes, e não para os automóveis.

As ações se dividiram em algumas soluções básicas: redesenho viário, fechamento de ruas e criação de ciclofaixas. O redesenho viário consiste na extensão das calçadas sobre uma faixa carroçável, feita com um padrão de pintura e proteção por bancos, balizadores ou vasos de planta. O fechamento

de ruas é uma ação mais simples, adotada nas avenidas que contam com pistas laterais, que podem sofrer uma conversão para áreas de pedestres. As ciclofaixas temporárias também ocupam uma pista carroçável e recebem pintura amarela e proteção com tachões. As transformações totalizam aproximadamente 12 km e correspondem a 30 mil m² de novos espaços públicos para pedestres e usuários de bicicletas e patinetes.

O incremento do espaço público para pedestres e ciclistas já vem sendo praticado há pelo menos duas décadas na cidade e envolve ações de pedestralização ou compartilhamento de vias, criação de novas ciclovias, redução dos limites de velocidade de veículos, delimitação de zonas 30, criação de áreas verdes no interior das quadras do *Ensanche*, entre outras. Estudos realizados pela prefeitura defendem que um terço da superfície viária atenderia suficientemente ao fluxo de veículos, podendo o restante ser destinado à mobilidade ativa. Assim, essas intervenções rápidas e de baixo custo, de certa forma, fazem parte desse plano maior, para que possam ser avaliadas e ajustadas até se tornarem permanentes no futuro, ou mesmo revertidas, caso não tenham o resultado esperado.

A proposta recebeu críticas de alguns grupos, como os ciclistas, que avaliam que as novas ciclofaixas não são seguras, algumas, inclusive, são compartilhadas com ônibus e táxis. Os comerciantes temem que algumas intervenções dificultem o acesso às áreas comerciais, apesar de estudos feitos em áreas de pedestralização no passado comprovarem o oposto: que áreas peatonais favorecem zonas comerciais. Outros criticam que as propostas não respondem à questão de quem queira migrar para o automóvel individual.

Paris

Em janeiro de 2020, a prefeitura de Paris lançou a continuidade do *Plan Vélo*, projeto cuja meta é tornar as vias de Paris 100% cicláveis até 2024. A cidade já conta com 1.018 km dedicados aos ciclistas e, com o novo plano, pretende-se criar uma nova rede de mobilidade ativa e tornar Paris a capital do ciclismo. Os principais pontos do projeto, segundo *Paris en Commun* (Toute..., 2020), são as vias compartilhadas, onde pedestres e ciclistas têm prioridade sobre veículos; as novas ciclovias nas pontes da cidade; uma rede de ruas verdes



exclusivas para pedestres e ciclistas, conectando Paris aos municípios vizinhos; e uma nova e extensa rede de ciclovias espalhadas por toda a cidade.

Após o estouro da crise da Covid-19, a necessidade de adaptação dos espaços públicos à “nova normalidade” foi uma oportunidade para colocar em prática parte desses planos de longo prazo já existentes. Afinal, seria necessário oferecer novas alternativas ao transporte público (metrô, trem, ônibus e bondes), onde o risco de contaminação é maior, e ao uso do carro particular, que causa grandes engarrafamentos e contaminação. Seguindo as recomendações da OMS de priorizar a mobilidade a pé ou de bicicleta, decidiu-se priorizar três ações principais na fase de desconfinamento: execução de 50 km de novas ciclovias, extensão de calçadas e criação de novas ruas de pedestres.

As novas ciclovias, de maneira geral, ocupam uma das faixas reservadas para carros; foram escolhidas rotas de ciclismo nas ruas e avenidas que correspondem às linhas de metrô mais movimentadas. Entre as medidas de destaque está a conversão da Rue de Rivoli, uma das mais conhecidas da cidade, em uma via exclusiva para bicicletas. Algumas ruas foram destinadas parcialmente aos pedestres para caminhada a partir de extensões de calçadas sobre faixas antes reservadas para carros. Em outras, foram eliminadas uma ou duas faixas de estacionamento para permitir a ampliação das calçadas.

Além dessas iniciativas referentes exclusivamente à Paris, vale salientar a medida de planejamento metropolitano integrado tomada pela região Île-de-France diante da pandemia. A região decidiu adiantar parcialmente o projeto chamado RER V, que prevê a criação de nove linhas para bicicletas (650 km de ciclovias) para conectar o centro de Paris à região metropolitana (Reid, 2020). Em matéria para *Le Parisien*, quando questionada sobre a possibilidade de as medidas temporárias se tornarem permanentes, a prefeitura de Paris respondeu que essa opção existia e que caberia aos parisienses dizer quais delas seriam consolidadas.

Kampala

No continente africano, as iniciativas de urbanismo tático sancionadas não possuem a mesma expressividade das cidades do continente europeu e americano. Apesar disso, algumas cidades vêm apresentando ações para o controle

da propagação da Covid-19, a exemplo das ações táticas discutidas neste livro. É o caso da capital da Uganda, Kampala, que proibiu todo o transporte público e privado, exceto para trabalhadores essenciais, e viu rapidamente crescer a demanda por espaços públicos por parte de pedestres e ciclistas. A ação tática proposta foi o fechamento de ruas para todos os veículos, incluindo os meios de transporte locais, como os *boda-bodas* (espécies de mototáxi), as motocicletas e os *tuk-tuks*, que foram proibidos de transportar passageiros e tiveram o transporte de carga limitado até as 14 horas.

Desde 2012 a cidade vem incentivando o transporte ativo, direcionada pela Política de Transporte Não Motorizado (NMT), que deu ênfase à necessidade de uma infraestrutura de mobilidade ativa para os cidadãos. Segundo Ngabirano (2020), as autoridades de Kampala estão atualmente implementando um projeto-piloto nas zonas mais movimentadas da cidade, com propostas para pedestres, ciclistas, motoristas e espaços verdes para descanso.

Em 2018, foi concluído o primeiro corredor de caminhada e ciclismo abrangente e integrado, cobrindo cerca de 3,5 km. Além desse projeto de infraestrutura, a cidade também assistiu, nos últimos anos, a esquemas de compartilhamento de bicicletas, programas de abertura de ruas para pedestres e ciclistas e de corredores pilotos para bicicletas.



Fechamento de rua, Kampala

Essas medidas de melhoria da mobilidade ativa da cidade tomadas pelo governo nos últimos anos foram essenciais no momento da pandemia, em que o distanciamento físico precisou ser praticado. De maneira geral, a proibição de veículos nas ruas incentivou ainda mais os cidadãos à prática de caminhada e de ciclismo, considerados mais saudáveis e seguros do que utilizar qualquer outro meio de transporte durante a pandemia.

• • • • • Tel Aviv • • • • •

Na cidade israelense de Tel Aviv, no Oriente Médio, houve uma continuidade do incentivo à mobilidade ativa durante a pandemia. Em maio de 2020, a cidade, que já contava com uma rede de 140 km de ciclovias, teve sua infraestrutura cicloviária ampliada em cerca de 20 km, e a rede de vias para pedestres incrementada com o fechamento para veículos de onze ruas do centro (Peleg; Riba, 2020).

Essas mudanças fazem parte de uma política municipal de priorização da mobilidade ativa e de incentivo ao comércio e não estão relacionadas à pandemia, embora o coronavírus tenha demonstrado a necessidade de expandir o espaço para pedestres. A cidade possui um plano para duplicar a rede de ciclovias nos próximos cinco anos.





Fechamento de rua, Jacarta

Além do Dia Semanal Sem Carros, a cidade conta com outros planos de incentivo ao ciclismo, como o plano de expansão da rede de ciclovias, anunciado pelo governo em 2019, com a construção de até 500 km de novas rotas (Megawati, 2019). Foi prevista para 2020 a construção de 63 km destes 500 km, mas, segundo reportagem do *The Jakarta Post*, é provável que o planejamento seja descartado, pois a cidade alterou o seu orçamento em função da Covid-19.

Singapura

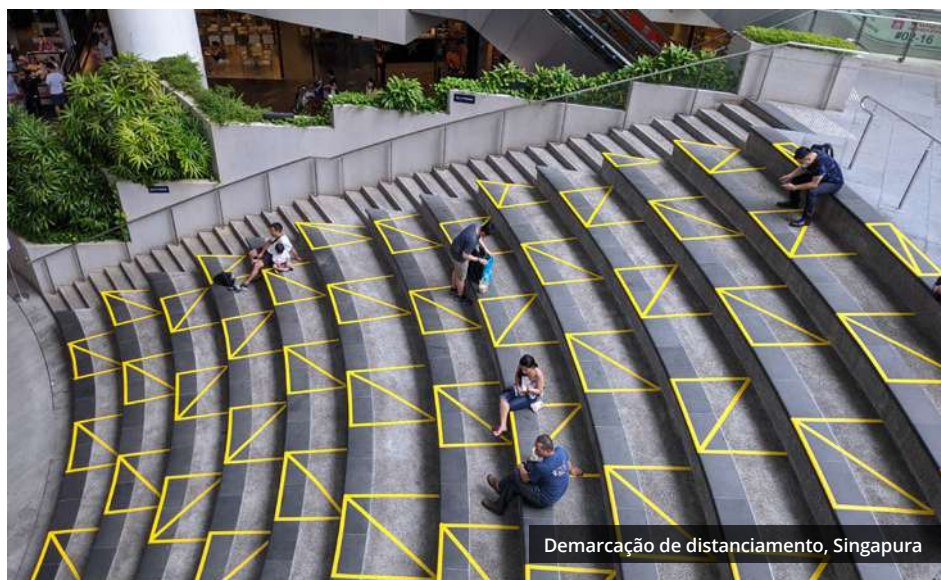
Além das experiências citadas acima, outras iniciativas relacionadas ao urbanismo tático no contexto da pandemia de Covid-19 ganharam força e foram implementadas em diversas cidades do mundo. Uma delas é o caso de Singapura, com o incentivo ao plantio de hortas durante a pandemia.

Diante dos bloqueios e restrições ao movimento da população, Singapura, que importa mais de 90% das suas necessidades alimentares,

precisou recorrer a medidas de incentivo à produção local de alimentos. Com o objetivo de acelerar a produção alimentícia local, foi proposto um concurso de agricultura urbana para transformar os telhados de estacionamentos públicos em “fazendas urbanas” (Reuters, 2020).

Em abril de 2020 foi proposto um fundo de aproximadamente 21 milhões de dólares para apoiar produtores de ovos, verduras, vegetais e peixes para que acelerassem a sua produção (Zengkun, 2020). A iniciativa contou também com a identificação de espaços agrícolas alternativos para instalação das fazendas nas coberturas, como áreas industriais e locais vazios. Em 2019, antes da pandemia, a escassez da terra já era uma preocupação da cidade, o que levou o governo a fazer um experimento, junto com uma empresa de agricultura urbana, de produção agrícola na cobertura de um edifício-garagem. A fazenda implantada, de 1.800 m², cultivava até quatro toneladas de vegetais por mês e foi considerada um sucesso pelas autoridades.

Além dessa medida singular, a cidade também implementou ações de demarcação de distanciamento físico, conduzidas pelos próprios moradores, que usam fitas adesivas para marcar áreas coletivas externas espalhadas pela cidade. Com o uso de marcações em “X”, círculos, retângulos, linhas, são construídas indicações visuais de onde se deve aguardar nas filas, permanecer e sentar.



Auckland

A maior cidade da Nova Zelândia vem investindo no urbanismo tático como política pública para promover intervenções e ativação dos espaços desde 2016, com o lançamento do programa *Activate Auckland*. Essa iniciativa, presente no Plano Diretor do Centro da Cidade, promoveu uma série de mudanças “leves, rápidas e baratas” durante um período de dez anos. O objetivo foi melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e tornar o centro da cidade mais atraente para pedestres ao aprimorar as conexões de transportes com outras áreas da cidade.

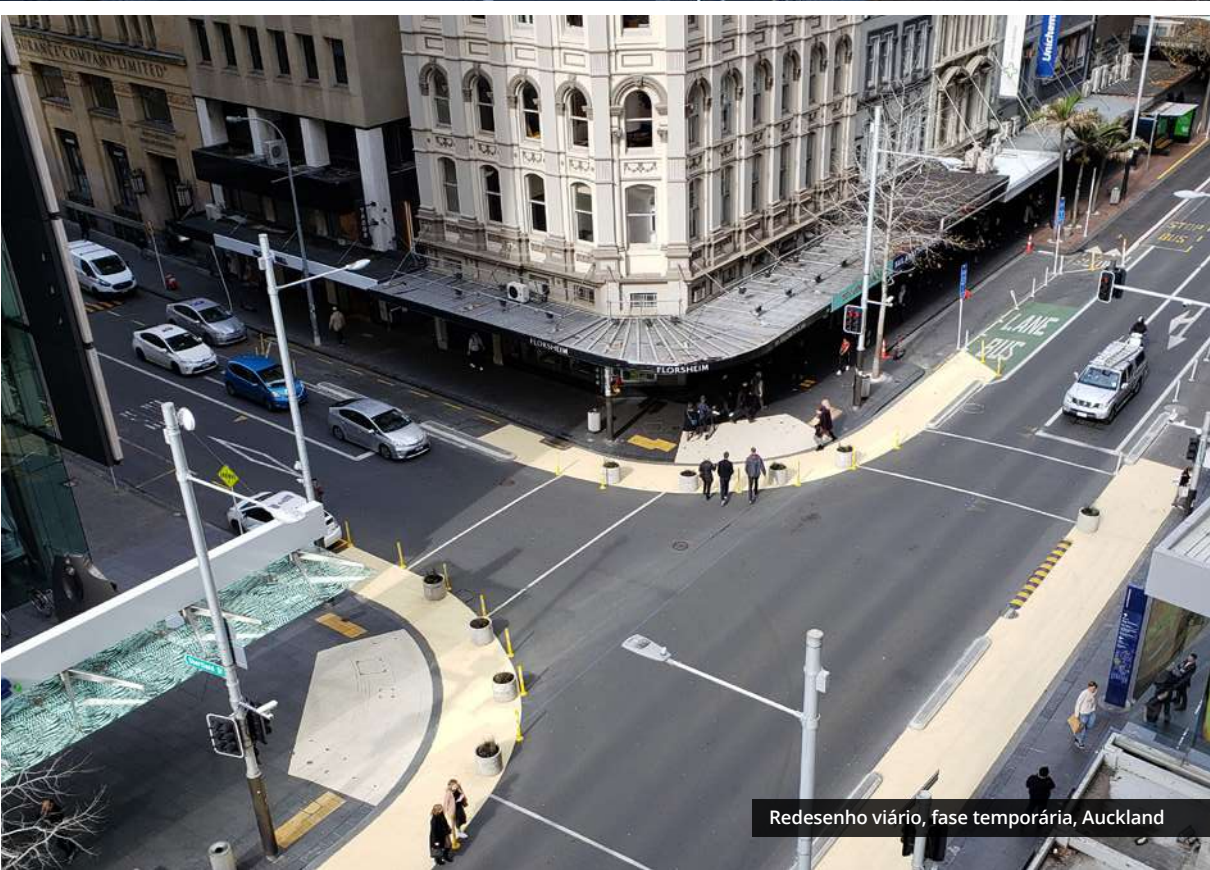
Durante a pandemia de Covid-19, a Nova Zelândia foi o primeiro país a fornecer financiamento para que ações de urbanismo tático se tornassem uma política oficial, com o lançamento do piloto *Innovating Streets for People*. O fundo financia até 90% do valor de ações táticas e oferece apoio técnico e organizacional para sua realização, visando usar o método ágil e empírico do urbanismo tático para testar intervenções voltadas para alocação de mais espaço nas ruas para as pessoas (Innovating..., 2020). Entre as ações táticas propostas estão a ampliação de calçadas, criação de ciclofaixas temporárias, melhoria do tráfego nas ruas próximas às escolas, intervenções para redução de velocidade, entre outras.

Na cidade de Auckland, o projeto-piloto de adaptação de espaços públicos denominado Acesso para Todos acontece em uma das principais ruas da cidade, a Queen St., propondo a remoção do tráfego de carros particulares, com consequente liberação do espaço para os pedestres, transporte público e serviços essenciais. Outras propostas de adaptação também envolvem a criação de ciclofaixas temporárias e a extensão de calçadas.

Uma proposta peculiar de Auckland diz respeito às ruas com escolas: o projeto Escolas Seguras propõe o fechamento temporário de vias com escolas, mudanças nas áreas de estacionamento, de embarque e desembarque, ampliação das passagens de pedestres e medidas de redução de velocidade. Todas essas atuações objetivam trazer maior segurança para o entorno das escolas e incentivar as crianças a se deslocarem ativamente, a pé ou de bicicleta.



Redesenho viário, fase efêmera, Auckland



Redesenho viário, fase temporária, Auckland

Considerações finais

Apesar de localizadas em diferentes contextos urbanos, sociais e econômicos, as ações de adaptação de espaços públicos mostram muitas similaridades, o que comprova a necessidade de um novo direcionamento nas políticas públicas visando cidades mais saudáveis. Enquanto em algumas cidades as adaptações são transitórias, voltadas para o período da pandemia, essa etapa funciona como um teste em muitas outras, significando uma fase temporária de antecipação de transformações futuras permanentes. É um método aprendido com intervenções de urbanismo tático já realizadas anteriormente, ou mesmo como uma oportunidade de aceleração de projetos já existentes.

Além das mudanças físicas que tendem a estabelecer-se como permanentes em virtude das regras de distanciamento, caso a emergência continue por muito tempo (Harvey, 2020), podem desencadear-se também mudanças culturais. Ainda que de caráter temporário, essas medidas provavelmente têm relevante durabilidade e podem contribuir para o estabelecimento de novos paradigmas, a médio e longo prazos, dirigidos a uma cidade menos contaminada e mais saudável.



Fechamento de rua, Nova York



Fechamento de ruas



Redesenho viário



Criação de ciclovias



Compartilhamento de via



Demarcações de distanciamento



Sinalização emergencial

Bogotá



Nova York



Barcelona



Paris



Kampala



Tel Aviv



Jakarta



Singapura



Auckland





CORRELAÇÕES



Táticas

Observando os casos lado a lado, verificamos que as seis ações táticas principais acontecem com incidências variadas, mas as maiores recorrências estão no redesenho viário, presente em sete dos dez casos, se considerarmos as adaptações emergenciais Covid-19, que tiveram como uma das mais importantes atuações esta tática, e na criação de praças, utilizada em quatro dos nove casos. É interessante observar como a combinação de ações táticas pode complexificar as intervenções, e como é potente a oportunidade de multiplicá-las, considerando-se os infinitos arranjos possíveis.



Redesenho viário, Adaptações Emergenciais Covid-19, Barcelona



Fechamento de ruas



Criação de praças



Redesenho viário



Instalação de *parklets*



Plantio de hortas



Criação de ciclovias

Hortas Cariocas



NYC Plaza Program



Centro Aberto



Paradas Cariocas



Superilles



Plazas Públicas de Bolsillo



3 estações: Berrini



Cidade da Gente



Rio + Pedestre



Covid-19



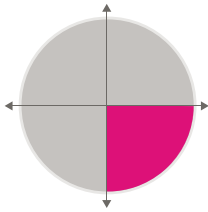
Tipologias

Apesar de todas as intervenções terem feição híbrida, ou seja, de contarem, em alguma medida, com a articulação de diferentes atores sociais, observamos a predominância de ações de cima para baixo iniciadas e comandadas pelo poder público. Três intervenções, no entanto, apresentam outros arranjos: Hortas Cariocas (iniciadas pelas comunidades), Paradas Cariocas (iniciadas pelo setor privado) e 3 Estações: Berrini (iniciada por uma ONG). As adaptações emergenciais à Covid-19 também surgem de cima, pelas motivações emergenciais e necessidade de velocidade, embora em alguns casos sejam resultado da ação direta da população.

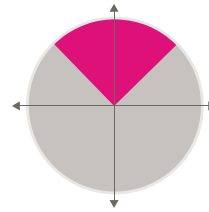
Quanto às temporalidades, grande parte das intervenções ainda se encontra na fase temporária, de médio prazo, com quatro exceções: Hortas Cariocas (com várias hortas emancipadas), *NYC Plaza Program*, *Superilles* e Cidade da Gente (com algumas intervenções já na fase permanente), podendo ser consideradas de longo prazo. Rio + Pedestre foi a única intervenção que só contou com a fase efêmera, tendo tido curtíssimo prazo. Já as adaptações para a Covid-19 são bastante variáveis, considerando-se que muitas cidades estão aproveitando para alavancar projetos de longo prazo, mas ainda é cedo para saber quais das ações de curto prazo serão efetivadas ou não.



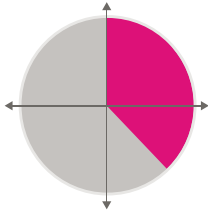
Criação de ciclovia, Adaptações Emergenciais Covid-19, Bogotá



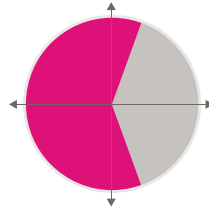
Hortas Cariocas



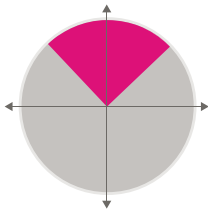
Plazas Públicas de Bolsillo



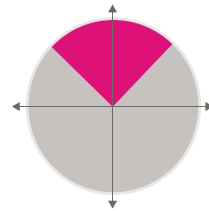
NYC Plaza Program



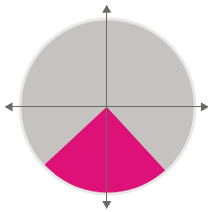
3 estações: Berrini



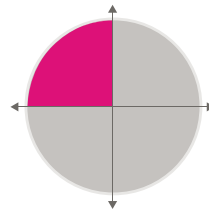
Centro Aberto



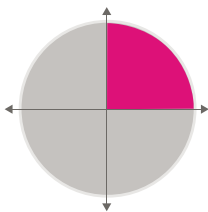
Cidade da Gente



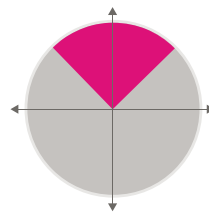
Paradas Cariocas



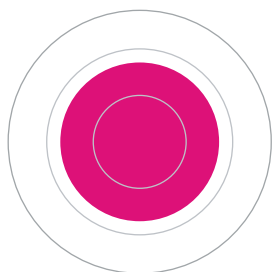
Rio + Pedestre



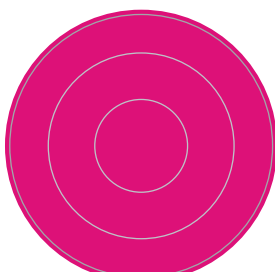
Superilles



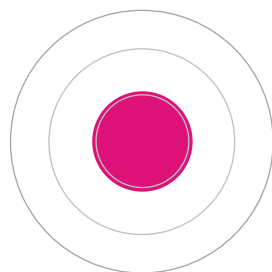
Adaptações emergenciais
Covid-19



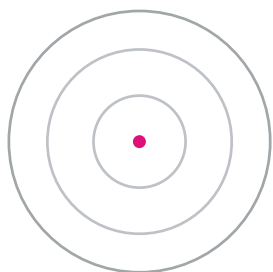
Hortas Cariocas



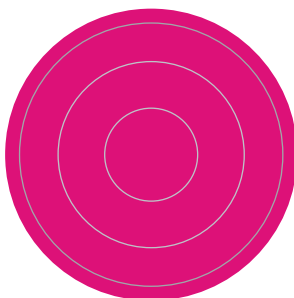
NYC Plaza Program



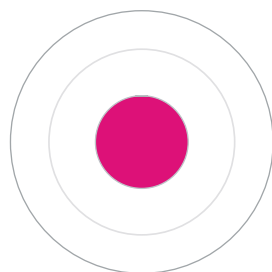
Centro Aberto



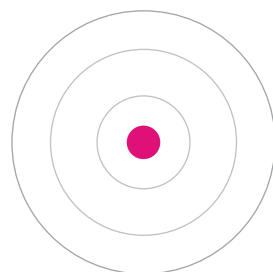
Paradas Cariocas



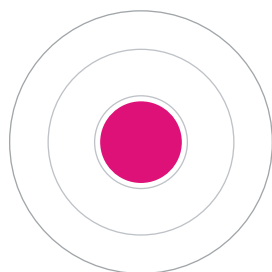
Superilles



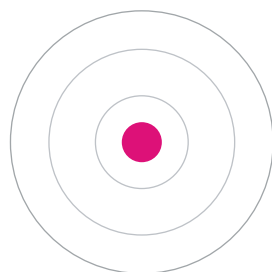
Plaza Públicas
de Bolsillo



3 estações - Berrini



Cidade da Gente



Rio + Pedestre

também se observa, em alguns casos, a presença de mobiliário nas novas zonas peatonais.

Finalmente, cinco dos nove casos têm *especialização* em rede, enquanto dois são multinodais; e dois permanecem pontuais até o momento. Já está em curso, porém, uma nova intervenção dentro do projeto Rio + Pedestre a ser realizada em breve, dando seguimento à proposta. Assim, somente a intervenção 3 Estações: Berrini permanece sem replicação, embora tenha surgido da iniciativa de reestruturação de três entornos de estação, ou seja, segundo uma especialização multimodal. O caso das adaptações emergenciais à Covid-19, além de ser uma ação em rede dentro de cada cidade, configura-se também como uma grande ação em rede de caráter universal.



Apropriação do espaço, Cidade da Gente, Dragão do Mar, Fortaleza

Situação preexistente



Problemas de tráfego



Acidentes viários



Prioridade dos automóveis



Espaço subutilizado



Escassez de áreas verdes

Objetivos



Segurança viária



Reorganização do tráfego



Pedestralização



Espaços de permanência ou produtivos



Ocupação de espaços ociosos



Melhoria da qualidade do ar

Tipos de espaço



Interseção viária



Área residual



Vaga para veículos



Lote vazio



Caixa de rua



Praça

Atores



$\frac{9}{9}$

Poder público



$\frac{7}{9}$

Setor privado



$\frac{4}{9}$

ONG



$\frac{4}{9}$

Instituição de ensino



$\frac{4}{9}$

Associação



$\frac{5}{9}$

Comunidade

Elementos de ativação



$\frac{8}{9}$

Demarcação de piso



$\frac{6}{9}$

Delimitadores



$\frac{7}{9}$

Sinalização



$\frac{8}{9}$

Mobiliário



$\frac{9}{9}$

Vegetação



$\frac{2}{9}$

Comércio



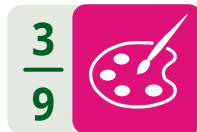
$\frac{7}{9}$

Programação cultural



$\frac{7}{9}$

Atividades participativas



$\frac{3}{9}$

Arte pública

Espacialização



$\frac{2}{9}$

Pontual



$\frac{2}{9}$

Multinodal



$\frac{5}{9}$

Rede

Extrapolando o olhar transversal sobre os casos, é importante atentar para as singularidades de cada intervenção e compreender suas potencialidades e suas contribuições para o campo do urbanismo. O que cada uma das ações tem de especial, de único, de traço identitário? Observando detalhadamente as singularidades dentro do conjunto de casos apresentados, identificamos diferentes contribuições que dão relevo aos distintos aspectos presentes na abordagem do urbanismo tático.

URBANISMO TÁTICO COMO...

...empoderamento

O programa Hortas Cariocas é o único caso que tem a produção agrícola como ação central, e não como uma atividade complementar de pequena escala. Sua força está na articulação das ações comunitárias com o poder público visando a transformação de realidades mais vulneráveis, acreditando na capacitação e na produção local como ferramentas para o empoderamento econômico e social.

...política

Pioneiro no uso de intervenções táticas faseadas para redesenhar os espaços públicos, o *New York City Plaza Program* impulsionou a metodologia no mundo e, por sua continuidade e aprimoramento, construiu uma verdadeira política pública para a cidade caracterizada pela descentralização e pelo engajamento de distintos atores sociais locais na transformação de seus bairros.

...acupuntura

Importante por intervir e ressignificar largos e praças degradadas da área central, o projeto Centro Aberto trabalha sobre o espaço livre público já existente, intervindo em pontos estratégicos que possam desencadear recuperações graduais em seus entornos de forma acupuntural. Destacamos a interessante participação do parceiro (operador) não comercial, responsável pela zeladoria do espaço.

...autonomia

O programa Paradas Cariocas se destaca pela valorização da microescala incentivando atuações do setor privado de forma praticamente autônoma em relação ao poder público, responsável somente pela autorização da execução dos projetos. Esse arranjo abre a possibilidade de o cidadão comum colaborar diretamente na melhoria dos espaços públicos de sua vizinhança.

...sistema

O programa das *Superilles*, cuja principal característica é o amansamento do tráfego e a peatonalização de vias de forma universalizada na cidade, traz como contribuição a ideia da atuação sistêmica em prol do fortalecimento dos núcleos de bairro. É uma atuação que redimensiona a malha urbana e redistribui e descentraliza o espaço público, equilibrando sua oferta na cidade.

...expectação

Único caso que intervém em lotes vazios, o programa *Plazas Públicas de Bolsillo* opera alterando a paisagem urbana de forma latente e atribuindo usos para locais ociosos da malha urbana de forma temporária. Trata-se de uma aposta na conveniência e efetividade do uso temporário como ativador de espaços expectantes.

...metodologia

Proposta de intervenção e validação dos projetos urbanos, a particularidade da intervenção 3 Estações: Berrini consiste em seu contexto de surgimento. É o único caso, dentre os demais, que surge de um concurso de ideias, tendo se consagrado vencedor por apresentar como ideia central a atuação faseada.

...catalizador

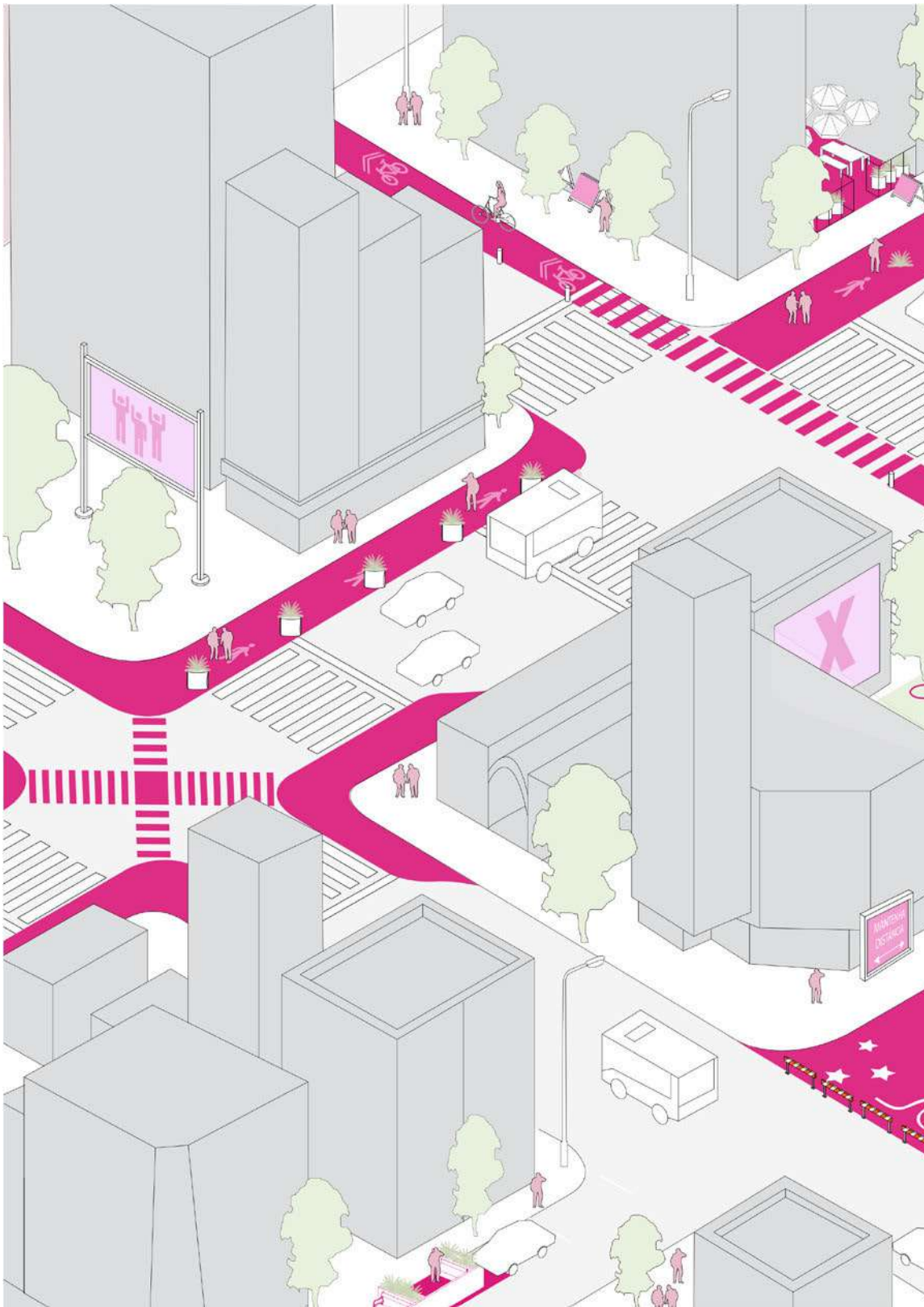
O projeto Cidade da Gente tem como singularidade o fato de operar como uma espécie de acelerador de um plano mais ambicioso para redução de acidentes viários. Como uma ação de curto prazo e baixo custo, surge como uma oportunidade de testar um trecho da cidade e acelerar a implementação das obras de larga escala.

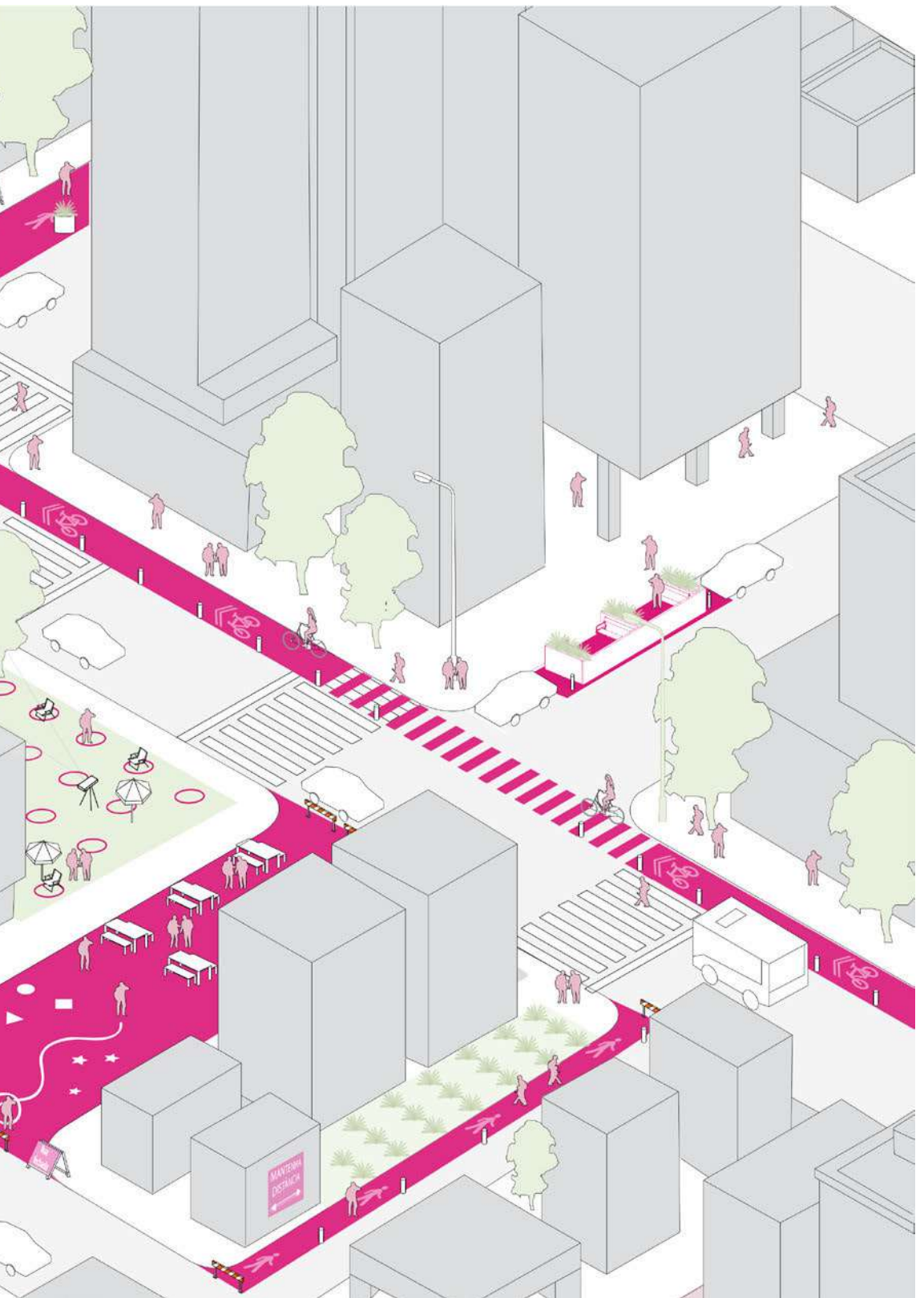
...protótipo

Como uma experiência piloto de articulação de diversos atores, incluindo a universidade pública, o projeto Rio + Pedestre operou como um ensaio espacial, logístico e de gestão em verdadeira grandeza para sensibilizar a sociedade e demonstrar ao próprio setor público a viabilidade de uma transformação futura em um importante cruzamento da cidade.

...adaptação

Finalmente, o caso especial sobre as adaptações emergenciais à Covid-19 voltadas a permitir a mobilidade segura revelam a potência do urbanismo tático em dar soluções alternativas para cenários emergenciais, como foi o caso da pandemia de 2020. Suas ações de curto prazo, baixo custo e alta eficácia se consolidaram mundialmente como as principais soluções de cunho físico para o enfrentamento do período pandêmico.





X ações para transformar cidades – o “X” do título não é casual; ele possui vários significados. Mas como nós só fomos descobrindo isso na medida em que o livro foi nascendo, decidimos então deixar que o leitor tivesse essa mesma experiência.

Antes de mais nada, o “X” representa uma variável: tratamos de “X” ações para transformar cidades. São nove? Dez? Dezesesseis? Não importa quantas, mas quais.

Ele também se refere à multiplicação, porque a proposta aqui é escalar, é possibilitar que ações táticas se multipliquem, assim como os atores, os lugares, as políticas e as intervenções.

Apresentamos dez casos, e essa poderia ser a leitura mais direta para o “X”. Porém, é importante atentar que cada caso contém uma ou mais ações táticas que se repetem, ou não. Multiplicação.

E como não lembrar da travessia tática em “X” que ilustra a capa deste livro?

Por cidades melhores!

REFERÊNCIAS

ACTIVATE Auckland. *Auckland Council*, 2016. Disponível em: <http://content.aucklanddesignmanual.co.nz/design-subjects/activateAKL/Documents/Activate%20Auckland%20-%20Prospectus.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2020.

AGENCIA de Salud Pública. Informe de Evaluación de la Calidad del Aire en Barcelona. *Gobierno de España*, 23 jul. 2017. Disponível em: <https://www.miteco.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/informe-de-evaluaci%C3%B3n-de-la-calidad-del-aire-en-espa%C3%B1a/tcm:30-498789>. Acesso em: 19 jun. 2017.

AJUNTAMENT de Barcelona. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (2013-2018). *www.barcelona.cat*, 2013. Disponível em: <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/que-hacemos-y-porque/movilidad-activa-y-sostenible/plan-de-movilidad-urbana>. Acesso em: 19 jun. 2017.

AUCKLAND to receive over \$1 million in new funding for people-friendly streets. *Auckland Council*, 23 jun. 2020. Disponível em: <https://ourauckland.auckland-council.govt.nz/articles/news/2020/06/auckland-to-receive-over-1-million-in-new-funding-for-people-friendly-streets/>. Acesso em: 24 jun. 2020.

BISHOP, P.; WILLIAMS, L. *The Temporary City*. Nova York: Routledge, 2012.

BOGOTÁ. Secretaría de Movilidad Bogotá. Bogotá alcanza los 80 kilómetros de ciclovías temporales. *Secretaría de Movilidad*, 26 abr. 2020. Disponível em: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/bogota_alcanza_los_80_kilometros_de_ciclovias_temporales. Acesso em: 14 maio 2020.

BORDE, A. *Vazios urbanos, perspectivas contemporâneas*. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Prourb-FAUFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

BRENNER, N. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal?. *e-metropolis*, Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, ano 7, n. 27, p. 6-18, 2016. Disponível em: <http://emetropolis.net/artigo/201?name=seria-o-urbanismo-tatico-uma-alternativa-ao-urbanismo-neoliberal>. Acesso em 31 mar. 2020.

BRITO, M. Boletim Intervenção Urbana Temporária Rio + Pedestre São Francisco Xavier – Rio de Janeiro (Relatório Interno). *ITDP*, Rio de Janeiro, 12 ago. 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/intervencao-urbana-temporaria-rio-pedestre-sao-francisco-xavier/>. Acesso em: 8 jun. 2020.

CERTEAU, M. *The practice of everyday life*. Berkley: University of California Press, 1999.

COPENHAGENIZE Index, 2019. *Wired*, Copenhagen, Bruxelas e Montreal, 2019. Disponível em: <https://copenhagenezindex.eu/>. Acesso em 19 jun. 2020.

¿CUÁLES son las ciclovías temporales para usar en vez del bus?. *El Tiempo*, Bogotá, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://www.eltiempo.com/bogota/cuales-son-las-ciclovias-temporales-en-bogota-para-usar-en-vez-del-bus-473158>. Acesso em: 19 jun. 2020.

DAVIS, B. Pedestrian & pedal power in Tel Aviv and its planned bicycle lanes. *The Jerusalem Post*, 11 jun. 2020. Disponível em: <https://www.jpost.com/israel-news/pedestrian-and-pedal-power-in-tel-aviv-and-its-planned-bicycle-lanes-631049>. Acesso em: 8 jul. 2020.

ESTADÃO Conteúdo. “Centro Aberto” deve ser expandido para demais bairros de SP. *Exame*, 21 out. 2019. Disponível em: <https://exame.com/brasil/centro-aberto-deve-ser-expandido-para-demais-bairros-de-sp/>. Acesso em: 27 maio 2020.

FERGUSON, F. *Make_Shift city: renegotiating the Urban Commons*. Berlim: Jovis Verlag, 2014.

FERNANDES BARATA, A. Do micro ao macro. Urbanismo Tático para transformação de espaços públicos. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Prourb, 2018.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. *Relatório Anual de Segurança Viária 2018*. 2. ed. Fortaleza: PMF, 2018. Disponível em: <https://www.unifor.br/web/osv/estatisticas>. Acesso em: 28 mar. 2020.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. *Relatório Anual de Segurança Viária 2015*. Fortaleza: PMF, 20 dez. 2016. Disponível em: <https://www.unifor.br/web/osv/estatisticas>. Acesso em: 28 mar. 2020.

FUENTES, P. Plazas Públicas de Bolsillo. *Youtube*, 1º mar. 2018. Entrevista. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=hR4dTmX_eGk&feature=youtu.be. Acesso em: 8 fev. 2019.

GEHL, J. *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006.

GUIDO, C. *et al.* Projeto Urb-i: implantação fase temporária rua Joel Carlos Borges. Estação Berrini, São Paulo. Execução: CET, SMT-SP, Prefeitura Regional de Pinheiros/SP. *URB-I*, set. 2017. Disponível em: <https://www.urb-i.com/rua-joel>. Acesso em: 5 maio 2020.

HARVEY, D. *et al.* Política anticapitalista em tempos de Covid-19. In: DAVIS, M. *et al.* *Coronavírus e a luta de classes*. Piauí; Ceará: Terra sem Amos, 2020.

HENRY, C. Déconfinement à Paris: Anne Hidalgo veut faciliter les déplacements à vélo et à pied. *Le Parisien*, 4 maio 2020. Disponível em: <https://www.leparisien.fr/paris-75/deconfinement-a-paris-anne-hidalgo-veut-faciliter-les-deplacements-a-velo-et-a-pied-04-05-2020-8310735.php>. Acesso em: 3 jun. 2020

HU, W. A surge in biking to avoid crowded trains in N.Y.C. *The New York Times*, 14 mar. 2020. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2020/03/14/nyregion/coronavirus-nyc-bike-commute.html>. Acesso em: 8 jun. 2020.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011 (1961).

KUNTZMAN, G. Why de Blasio's Open-Space pilot was such a failure. *Streetsblog NYC*, 20 mar. 2020. Disponível em: <https://nyc.streetsblog.org/2020/04/07/analysis-why-de-blosios-open-space-pilot-was-such-a-failure-and-check-out-what-you-can-do-with-cones/>. Acesso em: 8 jun. 2020.

LA SUPERILLA del Poblenou culmina la prova pilot i s'inicien els usos definitius. *Nació digital*, 12 abr. 2017. Disponível em: <https://www.naciodigital.cat/noticia/129187/superilla/poblenou/culmina/prova/pilot/inicien/usos/definitius>. Acesso em: 12 jun. 2017.

LYDON, M.; GARCIA, A. *Tactical urbanism: short-term action for long-term change*. Nova York: Island Press, 2015.

MÁRQUEZ, C. M. La inquietud de los barceloneses por el turismo y la vivienda se dispara. *El Periódico*, 6 nov. 2017. Disponível em: <https://www.elperiodico.com>.

[com/es/barcelona/20171106/barcelona-turismo-problema-mas-grave-6404679](https://www.archdaily.com/es/barcelona/20171106/barcelona-turismo-problema-mas-grave-6404679).

Acesso em: 26 maio 2017.

MARTÍNEZ, C. Barcelona inaugura sua primeira “superquadra” voltada para pedestres e ciclistas. *Archdaily*, 12 set. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas>. Acesso em: 12 jun. 2017.

MEGAWATI, A. City accelerates bicycle lane construction in Jakarta. *BeritaJakarta*, 24 set. 2019. Disponível em: <http://www.beritajakarta.id/en/read/31901/city-accelerates-bicycle-lane-construction-in-jakarta#.XwI8tpNKiEs>. Acesso em: 3 jul. 2020.

NACTO-GDCI. Streets for pandemic response & recovery. *NACTO*, 21 maio 2020. Disponível em: https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/05/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-21.pdf. Acesso em: 01 jul. 2020.

NACTO-GDCI. Reshape streets, reconnect communities: reclaiming streets in Fortaleza, Brazil. *Global Designing Cities Initiative*, 14 dez. 2017. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2017/12/14/reshape-streets-reconnect-communities/>. Acesso em: 31 mar. 2020.

NASCE uma rua completa: São Paulo requalifica via próxima à estação Berrini. *WRI BRASIL*, 25 set. 2017. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/nasce-uma-rua-completa-sao-paulo-requalifica-proxima-a-estacao-berrini>. Acesso em: 4 maio 2020.

NGABIRANO, A. Kampala’s inspiring journey towards a cycling-friendly city. *Urbanet*, 14 maio 2020. Disponível em: <https://www.urbanet.info/kampalas-inspiring-journey-towards-a-cycling-friendly-city/>. Acesso em: 30 jun. 2020.

NYC DOT. NYC DOT and Lyft Announce Expansion of Citi Bike in Upper Manhattan and the Bronx. *New York City DOT*, 29 abr. 2020a. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pr2020/pr20-021.shtml>. Acesso em: 8 jun. 2020.

NYC DOT. Streets Opened for Social Distancing. *New York City DOT*, 2020b. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openstreets.shtml>. Acesso em: 8 jun. 2020.

NYC DOT. Flatiron Shared Street: CB5. CB5 Transportation Committee. *New York City DOT*, 27 mar. 2017. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/flatiron-shared-street-mar2017.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2020.

NYC DOT. Street Design Manual. *New York City DOT*, 2015. Disponível em: <https://www.nycstreetdesign.info>. Acesso em: 30 jun. 2020.

OKTAVIANI, T. I. Jakartans turn to bicycles to commute in “new normal”. *The Jakarta Post*, 14 jun. 2020. Disponível em: <https://www.thejakartapost.com/news/2020/06/14/jakartans-turns-to-bicycles-to-commute-in-new-normal.html>. Acesso em: 3 jul. 2020.

OMS. Global status report on road safety 2018. *Organização Mundial da Saúde*, 17 jun. 2018. Disponível em: <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>. Acesso em: 1 abr. 2020.

ONU. Resolution 66/260. Resolution adopted by the General Assembly on 19 April 2012. *Assembleia Geral das Nações Unidas*, 23 maio 2012. Disponível em: <https://undocs.org/A/RES/66/260>. Acesso em: 30 mar. 2020.

PCRJ; ITDP. *Cartilha Paradas Cariocas*. Rio de Janeiro: PCRJ; ITDP, 2015. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/05/cartilha_paradas_cariocas.pdf. Acesso em: 27 abr. 2015.

PELEG, B.; RIBA, N. Tel Aviv plans to double the city’s network of bike paths by 2025. *Haaretz*, 27 maio 2020. Disponível em: <https://www.haaretz.com/israel-news/premium-tel-aviv-plans-to-double-the-city-s-network-of-bike-paths-by-2025-1.8877233?v=1594315345359>. Acesso em: 8 jul. 2020.

POMPEO, E. The power of paint: bringing life to the Streets of Dragão do Mar. *Global Designing Cities Initiative*, 20 set. 2018. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2018/09/20/the-power-of-paint-bringing-life-to-the-streets-of-dragao-do-mar/>. Acesso em: 31 mar. 2020.

PREFEITO Roberto Cláudio inaugura Projeto Cidade da Gente. *Prefeitura de Fortaleza*, 17 set. 2017. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-inaugura-projeto-cidade-da-gente>. Acesso em: 31 mar. 2020.

PROJETO Cidade da Gente transforma entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. *Prefeitura de Fortaleza*, 31 jul. 2018. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/projeto-cidade-da-gente-transforma-entorno-do-centro-dragao-do-mar-de-arte-e-cultura>. Acesso em: 28 mar. 2020.

QUAL o impacto da primeira Rua Completa em São Paulo?. *WRI BRASIL*, jul. 2018. Disponível em: <https://wricidades.org/noticia/qual-o-impacto-da-primeira-rua-completa-em-s%C3%A3o-paulo>. Acesso em: 4 maio 2020.

REBAR Group. *The Park(ing) Day Manual*. Rebar Group, 2009. Disponível em: https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf. Acesso em: 4 jun. 2018.

REDACCIÓN Bogotá. Nuevas ciclorrutas permanentes en la carrera séptima y calle 13, en Bogotá. *El Espectador*, Bogotá, 12 jun. 2020. Disponível em: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/nuevas-ciclorrutas-permanentes-en-bogota-en-la-carrera-septima-y-calle-13/>. Acesso em: 19 jun. 2020.

REID, C. Paris to create 650 kilometers of post-lockdown cycleways. *Forbes*, 22 abr. 2020. Disponível em: <https://www-forbes-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/amp/>. Acesso em: 3 jun. 2020.

REUTERS. Singapore ramps up rooftop farming plans as virus upends supply chains. *The Jakarta Post*, 8 abr. 2020. Disponível em: <https://www.thejakartapost.com/seasia/2020/04/08/singapore-ramps-up-rooftop-farming-plans-as-virus-upends-supply-chains.html>. Acesso em: 15 de jul.2020.

RIO DE JANEIRO. *Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro*, ano XXIX, n. 19, segunda-feira, 13 abr. 2015. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/05/Preview-of-%E2%80%9Cler_pdf.pdf. Acesso em: 10 abr. 2016.

RIO DE JANEIRO. *Hortas Cariocas*. Rio de Janeiro: SMMA, 2018. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/smac/hortas-cariocas>. Acesso em: 14 maio 2020.

RUA Completa de São Paulo tem 92% de aprovação. *WRI BRASIL*, 18 dez. 2018. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/12/rua-completa-de-sao-paulo-tem-92-de-aprovacao>. Acesso em: 4 maio 2020.

RUAS Completas: a importância de respeitar a vocação da rua. 4 set. 2017. Disponível em: <https://wricidades.org/noticia/ruas-completas-import%C3%A2ncia-de-respeitar-voca%C3%A7%C3%A3o-da-rua>. Acesso em: 4 maio 2020.

RUEDA, S. La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona. In: *BCN Ecologia*. Barcelona:

Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, nov. 2016. Disponível em: http://www.bcneecologia.net/sites/default/files/proyectos/la_supermanzana_nueva_celula_poblenou_salvador_rueda.pdf. Acesso em: 26 maio 2017.

SADIK-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. *Streetfight: handbook for an urban revolution*. Nova York: Viking, 2016.

SALAS, S.; CARCAVILLA, E. Comunidad y desarrollo. La posibilidad de un sitio eriazo. *In: PRIMER ENCUENTRO DE INNOVACIÓN URBANA CIUDADANA. Placemaking Valparaíso, Valparaíso, 2017.*

SANSÃO FONTES, A. *et al.* Urbanismo táctico como prueba del espacio público: el caso de las supermanzanas de Barcelona. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, v. 45, n. 136, 2019.

SANSÃO FONTES, A.; ESPÓSITO, F. Urbanismo de proximidad en Barcelona. Una ciudad saludable a 15 minutos del hogar. *Revista Planeo*, n. 46, p. 1-13, 2020.

SANSÃO FONTES, A. *et al.* Táticas cidadãs para ativação de áreas subutilizadas: o caso das hortas comunitárias do Rio de Janeiro. *Arq. urb.*, v. 23, p. 147-169, 2018.

SANSÃO FONTES, A. *et al.* Praças temporárias para ativação de vazios. O caso das Plazas Públicas de Bolsillo de Santiago. *Vitruvius Arquitectos*, ano 21, n. 245, n.p., out. 2020.

SANTOS, P. M. D. *et al.* *Acessos seguros: diretrizes para qualificação do acesso às estações de transporte coletivo*. Rio de Janeiro: ICS, 2017. p. 104-109. Disponível em: <https://observatoriodesegurancaviaria.files.wordpress.com/2017/06/acessos-seguros.pdf>. Acesso em: 4 maio 2020.

SASSEN, S. Complex and incomplete. Spaces for tactical urbanism. *In: GADANHO, P. (ed.). Uneven growth: tactical urbanisms for expanding megacities*. Nova York: MoMA, 2014. p. 40-47.

SENNETT, R. *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta*. Rio de Janeiro: Record, 2018.

SILVA, S. C. R.; FONTI, L. N.; HOPPE, D. Urbanismo táctico na Tijuca, Rio de Janeiro: caso de integração para inovação no desenho urbano. *In: ANAIS DO ARENA ANTP 2019 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana, São Paulo, 2019.*

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

URB-I. Rua Joel Carlos Borges: fase temporária Berrini. *URB-I*, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://www.urb-i.com/rua-joel>. Acesso em: 5 maio 2020.

WHITEMAN, H. Domino Park circles keep New York City sunbathers in check. *CNN Style*, 19 maio 2020. Disponível em: <https://edition.cnn.com/style/article/domino-park-new-york-city-circles-social-distancing/index.html>. Acesso em: 08 jun. 2020.

ZENGKUN, F. Feeding the City: the growth of urban agriculture. *Urban Redevelopment Authority*, 11 jun. 2020. Disponível em: <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/feeding-the-city-growth-of-urban-agriculture>. Acesso em: 15 de jul. 2020.

Créditos

Adriana Sansão Fontes

p. 8; 17(i,k,l); 20(b,c,e); 21(f,j); 22; 37; 38(b); 43(b); 45; 70; 72; 73; 75; 78; 82; 83; 88; 90; 91; 92; 93; 95; 99; 107; 120; 123; 124; 126; 127; 129; 132; 133; 138; 141; 142; 145(b); 149; 189; 193(c); 197(a,c); 202; 217; 232; 236.

Amanda Ngabirano

p. 221.

Ari Wibisono

p. 39; 206; 224.

Baumann Arquitetura / Thiago Barros

p. 20(d); 104; 106; 115(a).

Baumann Arquitetura

p. 118

Bernadita Ried

p. 145(a,c).

Bruna Avellar

p. 15; 205; 214; 215.

Claire Hamilton

p. 43(a).

Claudio Olivares Medina / Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá

p. 212; 213; 234.

Daniela Facchini / WRI Brasil Cidades Sustentáveis

p. 17(h).

Doug Gordon/BrooklynSpoke

p. 228.

Gabrielle Rocha

p. 193(b).

Google Earth

p. 68; 136.

Henrique Olsen/WRI Brasil

p. 17(j); 181(b).

Ila Ruana / ITDP Brasil

p. 16(d,f); 36; 41; 44; 190; 191; 193(a,d); 197(b); 200(b).

Intendencia de Santiago

p. 152.

João Pedro Pina

p. 16(a,b,c).

João Rocha / ITDP Brasil

p. 21(i); 186.

Joy Till

p. 109; 114; 115(b).

LabIT-Prourb

p. 20(a); 54; 58; 59; 60; 65(b); 108; 111.

Larissa Paiva

p. 140; 148; 200(a).

Lúcia Costa / PAISA-Prourb

p. 56; 57; 61; 65(a).

Marla Francesca Pedroso

p. 219.

Naama Riba

p. 222.

NACTO-GDCI

p. 21(h); 33; 38(a); 170; 172; 177(b); 184.

Natalie Guo

p. 225.

New York City Department of Transportation*

p. 86.

Pedro Mascaro / WRI Brasil

p. 156; 159; 161(d); 165(b).

Prefeitura Municipal de Fortaleza

p. 17(g).

Rodrigo Capote / WRI Brasil

p. 23; 173; 177(a,c,d,e); 181(a).

SP Urbanismo

p.102.

Thiago Gaspar dos Santos

p. 13, 175, 177(f), 239.

Tobie Pretorius

p. 227.

Urb-i

p. 16(e); 40; 161(b).

Victor Moriyama / WRI Brasil

p. 21(g); 42; 154; 157; 161(a,c,e,f); 165(a); 168.

* Fotografias na página 86 usadas com permissão da Cidade de Nova York.

SOBRE OS AUTORES

Adriana Sansão Fontes

Arquiteta e Urbanista (1995), Mestre (2004) e Doutora (2011) em Urbanismo (Prourb) pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, com Estágio Doutoral (2008-2009) e Pós-Doutorado (2020) na ETSAB/UPC, em Barcelona, Espanha. É docente da FAUFRJ e do Prourb-FAUFRJ, onde coordena o Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT-Prourb), e autora dos livros *Intervenções temporárias, marcas permanentes. Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea*, editado pela Casa da Palavra em 2013, e *Reflexões sobre o ensino integrado do projeto de arquitetura*, editado pela Rio Books em 2018.

João Pedro Pina

Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e pesquisador de Iniciação Científica no Prourb-FAUFRJ.

Larissa Martins de Paiva

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e pesquisadora de Iniciação Científica no Prourb-FAUFRJ.

Equipe do livro

Textos

Hortas Cariocas: Adriana Sansão Fontes, contendo extrato de artigo em coautoria com Fernando Espósito Galarce, Leticia Martins do Valle, Victor Fernandes Motta e Thais da Silva Faria.

New York City Plaza Program: Adriana Sansão Fontes e Aline Moreira Fernandes Barata.

Centro Aberto: Adriana Sansão Fontes e Aline Moreira Fernandes Barata.

Paradas Cariocas: Adriana Sansão Fontes.

Superilles: Adriana Sansão Fontes, contendo extrato de artigo em coautoria com Melisa Pesa, Adelita Araujo-Souza, Joaquín Sabaté e Larissa Neves.

Plazas Públicas de Bolsillo: Adriana Sansão Fontes, contendo extrato de artigo em coautoria com Fernando Espósito Galarce, Fernanda Schwarc Mary e Lara Liberatto Nunes Alves.

3 Estações: Berrini: Adriana Sansão Fontes e João Pedro Pina.

Cidade da Gente: Adriana Sansão Fontes e João Pedro Pina.

Rio + Pedestre: Adriana Sansão Fontes e Larissa Martins de Paiva.

Adaptações emergenciais Covid-19: Adriana Sansão Fontes e Inês Domingues Maia e Silva, contendo extrato de artigo em coautoria com Fernando Espósito Galarce.

Pesquisa e produção de imagens

Adriana Sansão Fontes
Aline Moreira Fernandes Barata
Bianca Navega Cruz Ferraz
Bruno Caldas Lima
Carolina Tavares de Oliveira
Desirée de Souza Vacques
Dhoyene Assumpção
Djuanne de Godoy Esmael
Fernanda Alverga-Wyler Mercês
Fernanda Schwarc Mary
Giovanna Braga Scalfone Vargas
Inês Domingues Maia e Silva
Jefferson Damiano Cantanhede Teixeira
João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Lara Liberatto Nunes Alves
Larissa Martins de Paiva
Larissa Neves da Cunha Cardoso
Leticia Martins do Valle
Mariana Cunha Caetano
Thais da Silva Faria
Victor Fernandes Motta

Leitura crítica

Rodrigo Rinaldi de Mattos

Equipe LabIT - 2020

Coordenação

Adriana Sansão Fontes

Equipe

Rodrigo Rinaldi

Gabriel Pedrotti

Maini Perpétuo

Sergi Arbusà

Aline Fernandes

Gabrielle Rocha

Louise Brunet

Fernanda Schwarc

Inês Domingues

Maria Pettersen

Jefferson Teixeira

Giovanna Scalfone

Mariana Caetano

Ana Beatriz Kempf

Larissa Paiva

João Pedro Pina

Colaboradores

Joy Till


Aline Couri

Fernando Espósito


Rodrigo Bertamé

Gabriela Bonifácio

Este livro foi impresso pela Gráfica CS para a Editora UFRJ em dezembro de 2021. Utilizaram-se as tipografias Tungsten, Source Serif Pro e Helvetica Neue na composição, papel couché matte 120g/m² para o miolo e cartão supremo 300g/m² para a capa.



O livro ***Urbanismo Tático: X ações para transformar cidades*** analisa os processos pelos quais o urbanismo tático tem sido incorporado na criação de políticas de recuperação e ativação de espaços públicos no cenário contemporâneo, apresentando nove casos em metrópoles brasileiras (Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza) e estrangeiras (Nova York, Barcelona e Santiago), além de um caso especial sobre as adaptações emergenciais de espaços públicos no contexto da Covid-19, em metrópoles dos cinco continentes.



ISBN 978-65-88388-49-5