

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOTECNIA E TRANSPORTES

**CIDADES PARA PESSOAS:
URBANISMO TÁTICO COMO INSTRUMENTO
DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO PARA
A REQUALIFICAÇÃO DE RUAS**

Henrique Eduardo Araújo Coelho

Belo Horizonte

2017

Henrique Eduardo Araújo Coelho

**CIDADES PARA PESSOAS:
URBANISMO TÁTICO COMO INSTRUMENTO
DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO PARA
A REQUALIFICAÇÃO DE RUAS**

Dissertação apresentada ao curso de mestrado em Geotecnia e Transportes da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geotecnia e Transportes.

Área de concentração: Transportes

Orientador: Prof. Dr. Leandro Cardoso

Belo Horizonte

Escola de Engenharia da UFMG

2017

C672c

Coelho, Henrique Eduardo Araújo.

Cidades para pessoas [manuscrito] : urbanismo tático como instrumento de moderação de tráfego para a requalificação de ruas / Henrique Eduardo Araújo Coelho. - 2017.
xiv, 179 f., enc.: il.

Orientador: Leandro Cardoso.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia.

Apêndices e anexos: f. 135-179.

Bibliografia: f. 126-134.

1. Transportes - Teses. 2. Trânsito urbano - Belo Horizonte (MG) - Teses. 3. Qualidade de vida - Teses. 4. Espaços públicos - Teses. 5. Planejamento participativo - Teses. 6. Engenharia social - Teses. I. Cardoso, Leandro. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Engenharia. III. Título.

CDU: 656(043)



FOLHA DE APROVAÇÃO

CIDADES PARA PESSOAS: URBANISMO TÁTICO COMO INSTRUMENTO DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO PARA A REQUALIFICAÇÃO DE RUAS

HENRIQUE EDUARDO ARAUJO COELHO

Dissertação submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOTECNIA E TRANSPORTES, como requisito para obtenção do grau de Mestre em GEOTECNIA E TRANSPORTES, área de concentração TRANSPORTES.

Aprovada em 03 de março de 2017, pela banca constituída pelos membros:

Prof. Leandro Cardoso - Orientador
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof. Lupira Gomes de Mendonça
Universidade Federal de Minas Gerais

Marcelo Cintra do Amaral
BHTRANS

Osias Baptista Neto
Beta Engenharia

Belo Horizonte, 3 de março de 2017.

Dedico este trabalho a todos que me
incentivaram durante o processo do mestrado!

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço aos meus pais, que me proporcionaram a possibilidade de uma caminhada de muito aprendizado, essa trajetória educacional foi compartilhada com meus irmãos e com muitos amigos. À Bárbara, que além de companheira foi inspiração desde o início da faculdade de arquitetura, me ensinou a andar pelas ruas e a perceber a alma da cidade, me ajudou a ter um olhar menos frio sobre a realidade. Sua sensibilidade foi um estímulo para o desejo de aprofundar na complexa tarefa de entender o urbano.

Ao Guilherme Grochowski, que me iniciou ao universo dos transportes e ao Ronaldo Gouvêa que me estimulou ao aperfeiçoamento da visão sobre a mobilidade, em interface com o urbanismo.

Ao Leandro Cardoso, que durante o processo, me orientou, me questionou e me deu liberdade. Sua forma de “pensar fora da caixa” me estimulou e, ao mesmo tempo, ajudou a dosar este trabalho entre a erudição e o arrojo. Enfim, sua companhia me possibilitou uma experiência e um exercício singular.

Ao Wellington Cançado, professor da Escola de Arquitetura, que me deu abertura para a participação em sua disciplina de graduação e permitiu sua adaptação ao meu projeto de pesquisa. E ainda apostou junto comigo na proposta desta dissertação.

Aos alunos da disciplina “Projeto Flexível”, que se empenharam em uma tarefa inédita e incerta, e que me ensinaram muito durante a experiência como professor voluntário.

À equipe da PBH, que além do apoio dado durante a pesquisa, faz de seu trabalho um esforço para uma Belo Horizonte melhor.

À todos os professores, colegas de faculdade, mestrado e de trabalho, que cruzei durante minha trajetória acadêmica e profissional, que direta ou indiretamente, têm uma participação nessa conquista.

À CAPES, por me conceder bolsa de estudos. À Escola de Engenharia e ao ETG, pela abertura à transdisciplinaridade, e a concessão de vagas a não engenheiros no Programa de Mestrado em Transportes.

“Houve tempo em que a universidade era só o lugar para se (de)formar profissionais. Ali entravam os moços, cheios de sonhos, e saíam unidades de saber competente – engenheiros, dentistas, médicos... E quando os filhos recebiam seus diplomas, os pais se preparavam para morrer, missão cumprida, os filhos sobreviveriam, conseguiriam um emprego. O que estava em jogo era a sobrevivência individual de cada um.

Mas agora sobrevivência individual é coisa muito pequena: a própria sobrevivência do País está em jogo – e até mesmo a sobrevivência da humanidade. É tolice ser um profissional competente se o barco em que se navega está afundando. A competência tem de ser maior, muito maior...” (RUBEM ALVES *in* Estórias de quem gosta de ensinar).

“[...] Brecht dizia que a única finalidade da ciência é aliviar o sofrimento da existência. Acho que podemos ser um pouco mais otimistas: é criar também a possibilidade de prazer. A própria prática da ciência pode ser também uma experiência de alegria. [...]” (RUBEM ALVES *in* Estórias de quem gosta de ensinar).

RESUMO

O tráfego motorizado indisciplinado tende a degradar o espaço urbano, a sociabilidade e as relações de vizinhança, apesar de ainda não se tratar esse assunto com a evidência que merece. Mobilidade urbana é motivo de disputa, uma vez que as pessoas buscam ampliar suas possibilidades de deslocamento e/ou procuram se estabelecer em localizações privilegiadas para acessarem mais facilmente as principais benesses que os centros urbanos proporcionam. Essa busca acaba se revelando numa competição entre os cidadãos. O modelo de desenvolvimento vigente predispõe um território repleto de disparidades, sendo que o automóvel e os condomínios murados traduzem o paradoxo contemporâneo nas cidades: a sociedade individualista. As metrópoles carregam uma contradição porque o desejo pela proximidade social é estranhamente acompanhado pela tendência à segregação.

Mas ainda acreditamos que as pessoas podem exercer sua individualidade e liberdade no meio urbano, sem necessariamente abrirem mão das vantagens de viver em uma sociedade coesa e solidária. Ter essa convicção não significa que seja fácil “nadar contra a corrente” e mudar o *status quo*, mas esse é o primeiro passo para concentrar esforços rumo a um objetivo mais ousado. Se o transporte individual motorizado e o modo de vida segregado são protagonistas na estagnação social das grandes cidades brasileiras, é necessário pensar arranjos que reduzam sua importância e favoreçam modos de vida menos competitivos e mais colaborativos.

Se por um lado a superfície da cidade destinada ao tráfego veicular pode ser interpretada como um espaço que gera rivalidade, por outro, destinando-se uma parcela desse espaço para a fruição das pessoas, aquele espaço de disputa se torna um espaço de reciprocidade, como são vocacionalmente os espaços livres públicos. Através dessa matemática simples, é possível conceber táticas de moderação de tráfego que, simultaneamente, requalifiquem as ruas.

Em busca de caminhos possíveis, procuramos entender um pouco sobre o “universo do trânsito” e o “universo social”, de modo a tentar reduzir as interferências do primeiro no segundo. O intuito desse trabalho foi a proposição e a experimentação de intervenções que estabelecessem maior equilíbrio das funções urbanas, favorecendo o espaço destinado ao convívio e lazer, em detrimento do espaço destinado aos veículos

motorizados. Assimilar e utilizar os conceitos de urbanismo tático foi fundamental para transformar esse desejo em uma experiência prática e real, aplicada pontualmente na cidade de Belo Horizonte. Através de um convênio entre Prefeitura e Universidade, realçado pela inserção da comunidade, foi possível executar um modesto projeto de requalificação de ruas. A travessia dessa pesquisa mostrou que é possível, em um curto prazo, e com poucos recursos, mobilizar mudanças singelas, porém carregadas de um profundo significado: promover *Cidades Para Pessoas*.

Palavras-chave: urbanismo tático, moderação de tráfego, qualidade de vida, espaços públicos, planejamento participativo, engenharia social

ABSTRACT

Unruly motorized traffic tends to degrade the urban space, sociability and neighborly relations. However this subject is yet to be examined in depth, as it deserves. Urban mobility has been a source of dispute, since people seek to increase their travelling options and/or try to settle down on privileged locations in order to easily access the main facilities that urban centers offer. Such quest results in a competition among the citizens. The current model of development generates a territory fraught with disparity, where the automobile and the enclosed condominium represent the contemporary paradox in the cities: the individualistic society. Metropolises bear a contradiction, since the desire for social proximity is strangely accompanied by the tendency for segregation.

Nonetheless, we still believe that people can enjoy their individuality and freedom in the urban environment, without sacrificing the advantages of a cohesive and cooperative society. Being convinced of this does not imply that it is easy to “swim against the tide” and change the *status quo*, but this is the first step to join forces towards a more daring goal. If private motorized transport and a segregating lifestyle are protagonists in the social stagnation of the big cities in Brazil, it is necessary to think about arrangements to reduce their importance and to favor less competitive and more collaborative lifestyles.

If, on the one hand, the surface of the city destined to vehicle traffic may be interpreted as a space that generates rivalry, on the other hand, a portion of this space can be granted to people’s fruition, transforming the former space of dispute into a space of reciprocity, as open public spaces are vocationally meant to be. By means of this simple equation, it is possible to conceive tactics of traffic moderation which, simultaneously, requalify streets.

In search of possible solutions, we have tried to understand a little about “the traffic world” and “the social world”. The aim of this research was the proposition and experimentation of interventions that could establish a better balance over urban functions, favoring the space destined to social interaction and leisure, to the detriment of that destined to motorized vehicles. Absorbing and using the concepts of tactical urbanism was vital to transform this desire into a practical and real experience

specifically applied in the city of Belo Horizonte. Through a cooperation agreement between the Municipal Government and the University, highlighted by the participation of the community, a modest project of requalification of streets was carried out. The course of this research revealed that it is possible, in a short period of time, and with few resources, to mobilize simple but meaningful changes and promote *Cities for People*.

Key words: tactical urbanism, traffic calming, quality of life, public spaces, participatory planning, social engineering

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	1
1.1	JUSTIFICATIVA	6
1.2	OBJETIVOS	6
1.3	ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	7
2	DEGRADAÇÃO DA VIDA URBANA	9
2.1	A INFLUÊNCIA DOS PRECEITOS DO URBANISMO MODERNO.....	11
2.2	CIDADE MODERNA E SUAS MÉTRICAS ANTISSOCIAIS	14
2.2.1	<i>Quadras extensas, amplos afastamentos e monotonia</i>	15
2.2.2	<i>Longas distâncias, setorização das atividades e estacionamentos</i>	16
2.2.3	<i>Pilotis, fachadas inativas e verticalização</i>	17
2.3	MÉTRICAS ANTISSOCIAIS COMUNS ÀS GRANDES CIDADES BRASILEIRAS	20
2.3.1	<i>Concentração monofuncional</i>	20
2.3.2	<i>Estacionamentos no nível térreo, fachadas inativas e muros</i>	21
2.3.3	<i>Confinamento da poluição e reverberação de ruídos</i>	23
2.4	DECLÍNIO URBANO E SOCIAL: NEGLIGÊNCIA COM A ESCALA HUMANA	24
2.5	QUALIDADE DE VIDA: UMA QUESTÃO DE EQUILÍBRIO ENTRE NECESSIDADES HUMANAS E CONSUMO	24
3	REVENDO PRIORIDADES: MUDANÇAS DE PARADIGMAS EM PROCESSO.....	31
3.1	CAMINHABILIDADE E MODERAÇÃO DO TRÁFEGO, CONDIÇÃO PRIMORDIAL À VIDA URBANA	32
3.2	O UNIVERSO SOCIAL DAS RUAS	37
3.3	PLANO E IMPLEMENTAÇÃO: A DISTÂNCIA ENTRE TEORIAS E PRÁTICAS ASSERTIVAS	40
3.4	URBANISMO TÁTICO, SEU POTENCIAL PARTICIPATIVO E DE IMPLEMENTAÇÃO REAL	43
3.4.1	<i>Táticas não intencionais</i>	46
3.4.2	<i>Táticas não autorizadas</i>	48
3.4.3	<i>Táticas estimuladas</i>	50
3.4.4	<i>Táticas consensuais</i>	54
3.4.5	<i>Táticas não excludentes</i>	58
4	TÁTICAS DE INVESTIGAÇÃO INTERDISCIPLINAR E QUALITATIVA	61
4.1	A AFIRMAÇÃO DE UM NOVO PARADIGMA URBANO: CIDADES PARA PESSOAS	66
4.2	URBANISMO TÁTICO COMO FERRAMENTA: INTERVENÇÃO URBANA POR MEIO DE MUTIRÃO DE ALUNOS	69
4.3	CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROCESSO ESCOLHIDO	72
5	TRAVESSIA: REFLEXÃO EM AÇÃO	74
5.1	O PAPEL DA PREFEITURA COMO PARCEIRA DO PROJETO.....	75
5.2	SELEÇÃO DE ÁREAS DE INTERVENÇÃO	79
5.3	O URBANISMO TÁTICO COMO FERRAMENTA INTERDISCIPLINAR.....	86
5.4	VIABILIZAÇÃO DAS INTERVENÇÕES	98
5.5	FLUIDEZ E ENVOLVIMENTO	102
5.6	INSERÇÃO E IMERSÃO DA COMUNIDADE.....	109
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES	120
7	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126
	APÊNDICE A	135
	APÊNDICE B	137
	APÊNDICE C	143

ANEXO A.....	166
ANEXO B.....	169
ANEXO C.....	171
ANEXO D.....	176

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Charge da revista curitibana A Bomba (de 1913).....	10
Figura 2 – Charge da revista curitibana A Bomba (de 1913).....	10
Figura 3 – Proposta de Le Corbusier denominada	13
Figura 4 – Croquis de Le Corbusier para soluções de fluxos veiculares	13
Figura 5 – Proposta de Rino Levi e equipe	14
Figura 6 – Brasília: Foto de trecho próximo ao Eixo Monumental e Eixo Rodoviário Fonte: Google Street View (15/09/2016)	15
Figura 7 – Cenário urbano belo-horizontino com detalhes arquitetônicos e paisagísticos em local com circulação de pessoas com diversos objetivos distintos.....	16
Figura 8 – <i>Unité d’Habitation</i> – Projeto de Le Corbusier executado em Marselha (França) Fonte: https://thinksecreate.wordpress.com/2013/09/26/le-corbusiers-modernist-utopia-a-machine-for-living/	18
Figura 9 – Esquema que explica a desconexão	19
Figura 10 – BH Shopping e a baixa movimentação de seu entorno.....	21
Figura 11 – Solução construtiva em “bandeja” ocupada por estacionamento	22
Figura 12 – Shopping Diamond Mall em Belo Horizonte	22
Figura 13 – Belo Horizonte: Rua da Bahia, no centro da cidade	23
Figura 14 – Publicidade da Companhia de Metrô londrino evidenciava as vantagens da vida nos subúrbios em contraste com o caos do centro da cidade.....	25
Figura 15 – Imitação da cidade caminhável dentro de um parque americano	28
Figura 16 – Monte Cassino: Imitação da cidade caminhável dentro	28
Figura 17 – Diagrama com demonstrativo de	32
Figura 18 – Ilustra-se, à esquerda, pedestres ignorando a travessia por uma passarela .	34
Figura 19 – Estudo em três vias distintas sobre.....	38
Figura 20 – Avanço de passeios associado a critérios paisagísticos (dir.)	40
Figura 21 – Intervenção temporária em Nova York.....	44
Figura 22 – Diagrama aponta evolução das táticas urbanas.....	46
Figura 23 – Mesas e cadeiras dispostas no espaço público em Belo Horizonte	47
Figura 24 – Vizinhos espontaneamente colocam cadeiras sobre a calçada em Santiago	47
Figura 25 – Vendedor ambulante contribuindo para a vitalidade urbana	48
Figura 26 – <i>Les Bouquinistes</i> em Paris	49
Figura 27 – Design Woonerf: Característica paisagem de cidades holandesas	50

Figura 28 – <i>Plaza de Reciclaje</i> (evento realizado em 2013)	51
Figura 29 – Largo da Batata reinaugurado sem nenhuma vocação à vida urbana	52
Figura 30 – Construção dos primeiros bancos e mobília de material reaproveitado	52
Figura 31 – Faixa de pedestre não autorizada (esq.)	53
Figura 32 – Instruções para construção de um banco com materiais de baixo custo	54
Figura 33 – <i>Parklet</i> : Substituição de uma vaga de	56
Figura 34 – Antes e depois da intervenção portátil em Nova York	57
Figura 35 – Praia da Estação – Pessoas brincando com água das fontes secas	59
Figura 36 – Praia da Estação – Aluguel de caminhão pipa para fornecer	59
Figura 37 – Centro de operações da Prefeitura de Belo Horizonte	63
Figura 38 – Urbanismo tático em São Paulo	68
Figura 39 – Localização das Áreas Alvo em relação à Av. do Contorno.....	81
Figura 40 – Área Alvo 1: Destaque para superfície subutilizada	83
Figura 41 – Área Alvo 3: Destaque para superfície subutilizada.....	83
Figura 42 – Área Alvo 2: Destaque para o potencial de transformação do espaço público	84
Figura 43 – Área Alvo 4: Destaque para um possível avanço de passeio.....	85
Figura 44 – Área Alvo 4: A foto destaca os “olhos da rua” proveniente de três prédios.....	86
Figura 45 – Roteiro seguido pelos alunos para realização do diagnóstico preliminar ...	90
Figura 46 – Proposta de intervenção do grupo 1	94
Figura 47 – Proposta de intervenção do grupo 2	94
Figura 48 – Proposta de intervenção do grupo 3	95
Figura 49 – Proposta de intervenção do grupo 4	96
Figura 50 – Proposta de intervenção do grupo 5	97
Figura 51 – Processo de lixamento e pintura do banco velho	104
Figura 52 – Processo de tratamento dos pallets para confecção do banco	104
Figura 53 – Testes de tintas e moldes: técnica de pintura <i>stencil</i> sobre o asfalto	105
Figura 54 – Disposição das barreiras plásticas e indicação de interdição de via	105
Figura 55 – Convite à intervenção participativa.....	106
Figura 56 – Alunos e colaboradores executando a pintura e o plantio de mudas.....	106
Figura 57 – Brincadeiras e interações entre desconhecidos durante a confecção da praça	107
Figura 58 – Rua Campos Gerais com as mudas dispersas em esquinas opostas.....	107

Figura 59 – Intervenção na Rua Campos Gerais não motivou a apropriação	108
Figura 60 – Tática de participação e envolvimento da comunidade	112
Figura 61 – Tática de coleta de ideias e sugestões da comunidade local	112
Figura 62 – Sugestões deixadas na caixinha amarela.....	113
Figura 63 – Convite para o café da manhã e bate-papo sobre espaços públicos e trânsito	114
Figura 64 – Tática de participação comunitária que gera empatia entre os envolvidos	114
Figura 65 – A pracinha ocupada e desocupada (respectivamente de dia e à noite)	116
Figura 66 – O fim da pracinha.....	117
Figura 67 – Área Alvo 1: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.)	139
Figura 68 – Área Alvo 2: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.).....	139
Figura 69 – Área Alvo 3: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.).....	140
Figura 70 – Área Alvo 4: Cenário Atual e Futuro sem alterações	141
Figura 71 – Área Alvo 5: Cenário Atual e Futuro sem alterações	141
Figura 72 – Início dos trabalhos de transformação da Área Alvo 2	143
Figura 73 – Interação entre uma moradora e uma aluna	145
Figura 74 – Apropriação do novo espaço criado.....	148
Figura 75 – Utilização da vaga de carga e descarga desenhada pelas alunas.....	149
Figura 76 – A mudança do caráter da Rua Cataguazes	152
Figura 77 – Decomposição da intervenção na Rua Campos Gerais.....	153
Figura 78 – Rua Cataguazes com aspecto ermo no período noturno	154

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 – Técnicas de moderação de tráfego.....	35
Quadro 2 – Situações cotidianas ao espaço da ‘rua’	62
Tabela 3 – Tabela de caracterização das Áreas Alvo	81
Quadro 4 – Síntese de depoimentos de moradores, comerciantes e trabalhadores locais	111
Tabela 5 – Correlação entre ICU e Nível de Serviço do tráfego.....	138

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BHTRANS: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A

BIGRS: Bloomberg Initiative for Global Road Safety

CET: Companhia de Engenharia de Tráfego

DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito

EAD: Escola de Arquitetura e Design

DOT: Department Of Transportation

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ITDP: Institute for Transportation and Development Policy

ITE: Institute of Transportation Engineers

OMS: Organização Mundial da Saúde

PBH: Prefeitura de Belo Horizonte

SMAPU: Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano

UFMG: Universidade Federal de Minas Gerais

1 INTRODUÇÃO

Subentende-se que uma pessoa que caminha pela cidade possui uma origem e um destino, possui habilidades e talvez deficiências motoras. Simplificadamente, chamamos esse indivíduo de pedestre e, dependendo da sua idade e sexo, por exemplo, é possível atribuir-lhe uma velocidade média.

Mas o que se sabe da vida do pedestre? Ele gosta de acordar cedo? Ele anda depressa porque está atrasado ou porque se sente inseguro? Anda devagar porque contempla a cidade ou porque não lhe agrada passos rápidos? Ele não está dentro de um automóvel porque não lhe convém ou porque não tem condições financeiras? Ele escolhe o caminho mais curto ou o mais agradável? Enfim, se lembrarmos que o pedestre não é simplesmente um ser genérico que caminha, saberemos que, como pessoa, possui diversas características e faz outras tantas escolhas que influenciam as suas travessias cotidianas. A literatura de Rosa (1994) salienta que a travessia não se completa apenas com o vencimento de distâncias, mas é composta de sentidos objetivos ou subjetivos, que definem a complexa atividade de viver.

Gehl (2013a) afirma ser uma visão demasiadamente restritiva a compreensão do caminhar como uma simples atividade de deslocamento no espaço:

Por vários anos, durante os quais a circulação de pedestres foi tratada, sobretudo, como forma de transporte dentro do planejamento de tráfego, a vida na cidade, repleta de nuances e oportunidades, foi amplamente ignorada ou negligenciada. Os termos usados eram “tráfego de pedestres”, “fluxo de pedestres”, “capacidade da calçada” e “cruzar a rua com segurança” (GEHL, 2013a p. 19).

O autor dinamarquês, preocupado com a influência do trabalho dos planejadores no cotidiano das pessoas, enfatiza a necessidade de ampliar o nível de discussão sobre as questões de tráfego. Gehl (2013a) destaca que, ao dar a devida importância sobre o ato de caminhar pela cidade, é possível ampliar oportunidades sociais e recreativas fundamentais à qualidade de vida das pessoas.

Jacobs (2011), desde a década de 1960, apontava uma relação causal: “Erosão das cidades ou redução dos automóveis”. Noutros termos, a autora defendia que o desenvolvimento rodoviário tinha forte potencial de destruição da vida urbana.

Atualmente, inúmeros autores, como Gehl (2013a), Koolhaas (2010), Lerner (2005) e Rogers (2001), entendem que o desenho urbano da cidade moderna¹, amigável ao automóvel, é um sinal de negligência à dimensão humana.

Devido à aposta no rodoviarismo (exaltado pelo urbanismo moderno) e sua inoportuna repercussão na atualidade, parece relevante o redundante conceito de *Cidade Para Pessoas*, pois enfatiza a reflexão sobre o objetivo pelo qual as cidades foram criadas, ou seja, para o convívio das pessoas². Importa ressaltar que é necessário ser redundante, pois vive-se uma época em que o desenvolvimento das cidades comumente se nega a essa vocação original. Bragança (2005) destaca que o Estado tende a priorizar uma visão autocentrada sobre o trânsito, através de mecanismos que simplificam os conflitos existentes entre a macroescala e microescala. Nessa lógica, “as ruas se degradam e as práticas socioespaciais se tornam impessoais e descartáveis” (BRAGANÇA, 2005 p. 51). E ainda, “nosso urbanismo se afasta da realidade da cidade que pretende planejar e as propostas se afastam do seu objetivo: as pessoas e os lugares” (BRAGANÇA, 2005 p. 51).

É importante destacar que o título desta dissertação foi inspirado no conceito de Jan Gehl: *Cidade Para Pessoas*. Este arquiteto e urbanista busca desviar o olhar de teorias urbanas e ideologias formuladas ao longo do século XX (sobretudo o modernismo). Alguns projetos urbanos da atualidade têm como fim questões pouco importantes, ou então abordam questões relevantes, porém de forma desarticulada da principal vocação das cidades, que é acolher as pessoas e fomentar a vida coletiva social. O conceito de Gehl traz alguns questionamentos implícitos: Para que serve uma cidade com espaços monumentais? O benefício de investir o dinheiro público em desafios da engenharia (complexas pontes, túneis e viadutos) compensa seus malefícios? O desenvolvimento econômico só é possível em uma cidade que tira o espaço das pessoas para dar espaço às políticas progressistas?

¹ Entende-se a cidade moderna como aquela na qual houve a aplicação do planejamento com os preceitos racionalistas (Vide Item **2.1 A influência dos preceitos do urbanismo moderno** p. 9).

² Soja (1989), através de seu conceito de ‘sinecismo’(ou cidadania), permite a interpretação de que a atratividade das cidades é pautada no favorecimento de seus habitantes usufruírem dos bens materiais e imateriais que conseguem produzir coletivamente. Os estudos sobre a história dos assentamentos coletivos admitem que os mesmos surgiram com o objetivo de criar uma rede de trocas e de colaborativismo mútuo, dentro de um contexto de convívio pacífico.

Essas perguntas podem gerar uma série de discussões, mas o ponto de vista de Gehl deixa claro que se as ações no espaço urbano não objetivarem a melhoria da vida das pessoas, deve-se pensar duas vezes antes de executá-las.

Mas afinal, o que é uma *Cidade Para Pessoas*? Mais do que a simples garantia da habitação coletiva, a tendência do urbanismo contemporâneo é a da busca pela qualidade de vida urbana (Gehl, 2015) e, para obter essa qualidade, é necessário que o meio urbano seja seguro, agradável, acessível, caminhável, pedalável, aceite a diversidade e tenha usos razoavelmente bem distribuídos. O ambiente citadino precisa de espaços de lazer e descanso, depende de um sistema de mobilidade confortável que atenda às demandas dos cidadãos, as políticas e equipamentos públicos devem respeitar as pessoas e atender às suas principais necessidades.

Chamamos também de vitalidade urbana, quando se reúnem atributos na cidade que conferem qualidade para a vida das pessoas, como o acesso ao comércio e aos produtos essenciais ao cotidiano, também como a disponibilidade de serviços ordinários ou especiais, contato com a cultura, arte, lazer e entretenimento. É claro, trabalho e renda são fundamentais para a participação das benesses da cidade, exceto no caso de crianças e idosos que não trabalham, mas, têm o direito de brincar, estudar, descansar, passear e se relacionar com a história contada pelos edifícios, ruas e praças da cidade³. A identidade cultural e a memória coletiva são importantes para a sensação de pertencimento, o prazer em circular e utilizar os espaços públicos da cidade, atrelado às relações sociais, contribuem para a formação dos direitos e deveres cidadãos.

O conceito da habitabilidade remonta também ao sentido das virtudes urbanas que tornam a cidade um lugar feliz para se habitar, um ambiente que seja possível desfrutar de saúde, salubridade, razoável contato com o meio ambiente natural e desenvolvimento suficientemente controlado para um equilíbrio entre as esferas ambiental, social, econômica e política. A sustentabilidade é necessária para garantir que não haja excesso de pressões do poder econômico sobre o meio ambiente e sobre a sociedade e a política. O direito à cidade⁴ consiste na participação política dos cidadãos e sua capacidade de

3 Harvey (1996) aborda sobre a “paisagem composta de várias formas construídas, sobrepostas umas às outras ao longo do tempo” (HARVEY, 1996 p. 1). Essas camadas, denominadas como palimpsesto, conformam historiografias manifestadas pela arquitetura e representam um vínculo dos habitantes urbanos com o seu passado.

⁴ Para um maior aprofundamento no conceito de direito à cidade ver Lefebvre (2001).

interferir na forma como são feitos os investimentos públicos, sendo esse um fator fundamental para a concretização de *Cidades Para Pessoas*.

O que não é uma *Cidade Para Pessoas*? Aquela cidade em que o idoso é insultado por motoristas por não ter completado sua travessia sobre a via, o trabalhador se vê diariamente obrigado a encontrar uma brecha em um ônibus lotado, as crianças adoecem ao respirarem os gases tóxicos suspensos no ar, o deficiente precisa de demasiado esforço para atravessar uma passarela, os pais não podem deixar seus filhos brincarem na rua etc. Situações comuns da cidade motorizada, cada vez mais insegura e negligente com a dimensão coletiva, estimulam o individualismo (SILVA, 2009).

O que difere a qualidade de vida urbana da individual? A qualidade de vida pessoal envolve questões individuais como saúde, ocupação e renda, mas também envolve todas as sensações de bem estar relacionadas aos espaços de moradia e convívio, pois o homem é um ser social (GEHL, 2013a). Quando os cidadãos mais abastados não encontram essa dimensão de qualidade há uma tendência de buscarem privadamente a solução para essa dimensão de bem estar. Dessa forma, os condomínios, os clubes e os shoppings se tornam alternativas à vida coletiva segregada (SCHOR⁵, 1998 *apud* DOWBOR, 2008). A segregação acaba estimulando a troca da sensibilidade e empatia pelos sentimentos de egoísmo ou inveja, ou seja, a capacidade de solidariedade humana acaba sendo suplantada pelo modelo social vigente (COSTA, 1999).

Por isso, outros ingredientes fundamentais à vitalidade urbana são a diversidade e a inclusão, que permitem o convívio entre pessoas de diferentes classes sociais, etnias, religiões, idades, porém iguais em seus direitos e deveres. Isso gera a disseminação do senso de pertencimento e de cidadania. Se não há uma percepção por parte dos cidadãos do direito de usar a cidade, há menos chances da formação de uma consciência sobre a dimensão dos deveres que compõem a cidadania.

No início da pesquisa de mestrado, veio ao encontro dessas reflexões o conceito de urbanismo tático, que não tem a amplitude estratégica do planejamento urbano e, por isso mesmo, possibilita uma visão restrita e particularizada sobre a cidade, que enxerga a microescala, ou seja, as ruas e as relações de bairro.

⁵ SCHOR, Juliet – *Do Americans Shop too Much?* – Beacon Press, Boston, 2000, 102 p.

Além de estudar a cidade de perto, a liberdade do urbanismo tático, diante do tecnicismo, permite que os próprios cidadãos sejam os projetistas de sua cidade. Quando os cidadãos pensam (involuntariamente ou criticamente) sobre formas de melhorar a cidade e tomam alguma atitude a respeito, nasce o urbanismo tático, bastando pensar e agir. As possibilidades de participação cidadã se ampliam com o artifício das táticas urbanas. Isso acontece em um momento propício, pois o início do século XXI é marcado pelo crescimento do número de habitantes ativos na reivindicação por uma cidade voltada para as pessoas e suas atividades cotidianas (GEHL, 2013a).

O acesso à cidade e o direito à sua utilização estão intimamente ligados à mobilidade urbana, pois através dos modos de locomoção que a cidade oferece às pessoas, se torna possível o acesso aos equipamentos públicos e às diversas oportunidades que a cidade oferece. Mobilidade é um assunto amplo, mas sobre esse tema não se pode deixar de falar de caminhada, pois todo cidadão é pedestre, pelo menos em algum momento de seu percurso. Dessa forma, diminuir os privilégios aos motorizados se torna uma política universal. Por esse motivo, agregou-se a esse trabalho estratégias de moderação de tráfego. Através de táticas urbanas vislumbrou-se um atalho possível ao paradigma *Cidade Para Pessoas*: reduzir o espaço destinado aos veículos em favor da vitalidade social pode ser um caminho para o aumento da qualidade de vida nos bairros e ruas.

A cidade escolhida como referência para o desenvolvimento deste trabalho foi Belo Horizonte, capital de Minas Gerais. O fato de essa ser a cidade que este presente autor nasceu e predominantemente viveu e atuou profissionalmente, permite um ponto de vista caro que esta dissertação valoriza, uma visão quanto menos alienada e emprestada e mais próxima da realidade. Não significa que a compreensão do urbano pela vivência na cidade garante uma visão assertiva, mas permite olhar para os problemas sob o ponto de vista do cotidiano, o que muitas vezes os planejadores não conseguem através de suas ferramentas de apreensão (mapas, memoriais etc).

Belo Horizonte, como muitas cidades de grande porte no Brasil, cedeu aos “encantos” da motorização e do rodoviarismo, e permitiu (e ainda permite) que o “progresso” gradativamente descaracterize os espaços públicos, ou ainda pior, a vida pública.

Este trabalho não busca uma visão romântica sobre o que Belo Horizonte já foi ou o que poderia ser em um futuro ideal. O presente texto também não apontará soluções técnicas complexas e ousadas.

Acredita-se que a cidade feita *por pessoas e para pessoas* é muito mais interessante do que a cidade feita por planos, por *softwares* ou por equações matemáticas⁶. A investigação dessa dissertação passa por identificar caminhos possíveis para hoje e para agora, buscando a possibilidade do protagonismo cidadão sobre o bem estar urbano e social.

1.1 Justificativa

Dada a importância em se conceber *Cidade Para Pessoas* e a relevância da interface da mobilidade urbana a esse tema, a motivação deste trabalho consiste no aprofundamento da interseção entre vida e circulação urbana. O trabalho discute sobre a disparidade entre a superfície da cidade destinada ao tráfego de veículos motorizados e os espaços públicos de convívio. Baseou-se em estudos críticos ao modelo de *Cidade do Automóvel* e na inclinação do urbanismo contemporâneo que orienta o desenvolvimento de *Cidades Para Pessoas*. Foram desvendados métricas e parâmetros de desenho urbano que impactam negativamente na vida social urbana. A literatura permite a constatação de que o prejuízo da vida urbana é causado, principalmente, pelo favorecimento aos deslocamentos rodoviários, e esses danos devem ser compensados. Este trabalho dá ênfase a uma forma de compensação, elaborada através de um processo experimental de intervenção urbana.

1.2 Objetivos

O objetivo geral desta dissertação é a proposição e a experimentação de intervenções urbanas que estabeleçam maior equilíbrio das funções urbanas, favorecendo o espaço destinado ao convívio e lazer, em detrimento do espaço destinado aos veículos motorizados. A requalificação de ruas, através do urbanismo tático, norteou o escopo deste trabalho a uma estratégia de potencializar a vitalidade urbana, a partir da

⁶ Entende-se que por trás dessas ferramentas sempre há pessoas construindo os processos e interpretando os resultados, o que permite o reconhecimento desses instrumentos. Mas percebe-se que, muitas vezes, as metodologias técnicas induzem a abstrações prejudiciais à sociedade (Peixoto, 2011). Vainer (2002) destaca que é muito comum o estabelecimento de um “consenso” tendencioso sobre a cidade, que não é fruto do “resultado do contraditório, do confronto de interesses divergentes e de sua negociação” (VAINER, 2002 p.117).

mitigação dos históricos privilégios ao transporte motorizado nas grandes cidades brasileiras.

Este trabalho, que possui caráter exploratório, não pretende responder sobre todas as questões, limites e potencialidades do urbanismo tático, mas se presta a conhecer melhor este conceito de forma aplicada em um estudo de caso específico.

A pesquisa foi estimulada pelas seguintes dúvidas:

- É possível convencer a gestão governamental da relevância de intervenções de requalificação urbana independentes da máquina pública?
- É possível selecionar pontos em Belo Horizonte que tenham provável viabilidade na requalificação de ruas?
- A Arquitetura e Urbanismo pode contribuir como mediador entre os conflitos do tráfego motorizado e a vida urbana? E o urbanismo tático?
- A burocracia pode ser um empecilho para viabilização de iniciativas independentes?
- Como executar propostas de baixo custo para a requalificação de ruas? O que é mais importante?
- É possível envolver a comunidade a participar ou apoiar um processo de combate à cultura motorizada em favor do convívio urbano?

1.3 Estrutura da dissertação

A tentativa de responder os questionamentos levantados na seção anterior balizou o trabalho, que foi organizado em seis capítulos, com o intuito de:

- 1- Introduzir o leitor à reflexão da divergência entre o “universo do trânsito” e o “universo social”, apontando as motivações e intenções desta dissertação;
- 2- Realizar revisão da literatura sobre a degradação da vida urbana, com enfoque sobre a pressão da cidade motorizada ao ambiente urbano;

- 3- Efetuar revisão bibliográfica sobre o processo de inversão das prioridades urbanas, com ênfase para a qualidade de vida, em detrimento do investimento em infraestrutura rodoviária. Neste capítulo destacam-se as estratégias de moderação de tráfego e o urbanismo tático, que foram fundamentais para a definição do estudo de caso realizado.
- 4- Apresentação do estudo de caso, que consistiu em desafio proposto aos alunos de graduação em Arquitetura e Urbanismo. A tarefa orientada⁷ pelo presente pesquisador foi experimentar a viabilização (junto à comunidade e à Prefeitura/BHTRANS⁸) de intervenções urbanas que subtraíram espaços de circulação, transformando-os em espaços de permanência e fruição urbana;
- 5- Narrar, refletir e analisar a repercussão das experiências realizadas e as respostas dos grupos de atores envolvidos (alunos, comunidade, Prefeitura/BHTRANS);
- 6- Processar as considerações finais e recomendações para trabalhos futuros.

⁷ Atuei como professor voluntário, em parceria com o professor Wellington Cançado.

⁸ BHTRANS: Empresa responsável pela gestão e operação do trânsito e dos transportes em Belo Horizonte.

2 DEGRADAÇÃO DA VIDA URBANA

LUDD (2005) cita o caso de um professor universitário americano, doutor Resnick, em um seminário sobre legitimidade política, que fez o seguinte questionamento aos alunos:

Imagine que um grupo de cientistas pede um encontro com as lideranças políticas do país para discutir a introdução de uma nova invenção. Os cientistas explicam que os benefícios da tecnologia são incontestáveis, e que a invenção aumentará a eficiência e tornará a vida de todos mais fácil. O único lado negativo, eles alertam, é que para ela funcionar, 40 mil pessoas inocentes terão que morrer a cada ano. Os políticos decidiriam adotar ou não a nova invenção? (LUDD, 2005, p. 15)

Enquanto os ouvintes demonstravam sua indignação com uma considerável perda de vidas humanas para o país, Resnick se adiantou respondendo que essa tecnologia já existia, era o automóvel. A apresentação misteriosa das informações é capaz de gerar uma reflexão bastante polêmica, pois é possível prever que sem saber que a invenção se tratava do automóvel, uma grande maioria, se não a totalidade dos indagados, responderiam que o mesmo não deveria ter sido inserido no mercado. Isso sem mencionar na série de externalidades negativas geradas pelos motorizados.

Obviamente, antes de se inserir os automóveis nas vias urbanas não se sabia das temíveis estatísticas de que se têm conhecimento hoje. Apesar do sucesso do automóvel, evidenciado pela sua onipresença na atualidade, não significa que este não tenha enfrentado barreiras.

Através da análise de Krachenski (2012) à revista curitibana *A Bomba* (de 1913), é possível perceber através das sátiras contidas nas charges do periódico (Figura 1 e Figura 2), que houve certa resistência em relação à introdução dos carros no cenário urbano.



Figura 1 – Charge da revista curitibana
A Bomba (de 1913)
Fonte: Krachenski (2012)



Figura 2 – Charge da revista curitibana
A Bomba (de 1913)
Fonte: Krachenski (2012)

A Figura 1 apresenta o seguinte diálogo: Mulher: “Então estás disposto a me levar ao Portão do automóvel?” Homem: “Estou *prompto* mas aquele *chauffeur* já matou cinco pessoas e esborrachou três automóveis...” Essa leitura traz o entendimento que a nova rotina imposta pela modernidade é mais confusa e perigosa do que luxuosa e prática. Como anunciava outras publicidades na própria revista, fazer parte da elite urbana implicava também em se colocar em apuros e perigos (KRACHENSKI, 2012).

A charge da Figura 2 apresenta a reflexão de um homem aparentemente cansado do descaso da guarda civil com o novo problema urbano instaurado pela proliferação do automóvel: “Enquanto os autos disparam com esta velocidade diabólica pelas ruas, o guarda civil sonha com os anjinhos”.

Se o perigo de acidentes associado ao automóvel já era conhecido no início do século XX, aparentemente ainda no século XXI não se tem ampla consciência sobre os impactos que a cultura do automóvel e a cidade motorizada geram à sociedade. Este capítulo dá ênfase na forma como os projetos urbanos, com uma ótica rodoviária e

desenvolvimentista, potencializam a negligência à dimensão humana nas cidades (GEHL, 2013a) e a degradação da vida urbana (JACOBS, 2011).

2.1 A influência dos preceitos do urbanismo moderno

Um dos trabalhos que mais influenciou o urbanismo moderno foi a Carta de Atenas (1941), que aborda a síntese e interpretação de Le Corbusier do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, ocorrido em 1933. Le Corbusier, um arquiteto franco-suíço, conquistou muitos discípulos durante o século XX e percorreu diversos países ministrando conferências e elaborando projetos “revolucionários”, inclusive seus ideais inspiraram o projeto da nova capital brasileira, a cidade de Brasília.

De acordo com Kanashiro (2004) “as visões da Carta de Atenas assumiram caráter dogmático, influenciando profundamente a nossas cidades” (KANASHIRO, 2004, p. 33). Este documento, escrito por Le Corbusier antes da proliferação ostensiva dos automóveis pelas cidades, demonstra em um trecho o limiar que definiria as principais métricas do novo modelo de urbanismo.

O problema é criado pela impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus. Sua mistura é fonte de mil conflitos. O pedestre circula em uma insegurança perpétua, enquanto os veículos mecânicos, obrigados a frear com frequência, ficam paralisados, o que não os impede de serem um perigo permanente de morte (LE CORBUSIER, 1989 p. 53).

Sobre o trecho anterior, nota-se razoável imparcialidade e sua síntese permite uma visualização de dois caminhos para a inserção das “velocidades mecânicas” nas cidades. A primeira opção, devido ao notável conflito entre motorizados e não motorizados, inclusive considerando o risco às vidas humanas, seria ideal o controle da circulação dos veículos nas cidades. A segunda opção seria ignorar o acúmulo de séculos de experiência sobre o desenho urbano e sobre a vida nas cidades e apostar em novas soluções projetuais para solucionar os conflitos e perigos da nova tecnologia de locomoção. Le Corbusier escolheu a segunda opção, pautado no entusiasmo de uma maneira completamente nova de desenhar cidades, baseada na sofisticação da segregação entre a circulação de pedestres e automóveis. O seguinte trecho da Carta de Atenas mostra a satisfação de Corbusier pela nova ideia: “Isso constituiria uma reforma

fundamental da circulação nas cidades. Não haveria nada mais sensato nem que abrisse uma era de urbanismo mais nova e mais fértil” (CORBUSIER, 1989 p. 62).

Os desdobramentos da propagação do automóvel geraram uma crença no deslocamento motorizado e os discursos pró-automóvel passaram a ser consistentes o suficiente para uma total reformulação do modo de planejar e desenhar as cidades. Nesse contexto, surge a expressão *car oriented cities*, uma nova diretriz para o planejamento moderno (DUARTE⁹, 2006 *apud* SILVA, 2009).

Jacobs (2011) se tornou expoente e referência fundamental para estudos urbanos com o lançamento de seu livro *Morte e vida de grandes cidades americanas* (1961). Um tópico importante que a autora aborda (já mencionado anteriormente) é a “erosão das cidades ou redução dos automóveis”¹⁰. Com essa crítica, a autora ataca Le Corbusier e suas ideias:

Procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial do seu projeto, e isso era uma ideia nova e empolgante nos anos 20 e início dos anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas, porque ‘os cruzamentos são inimigos do tráfego’. Propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transportes de mercadorias, e claro, como planejadores da Cidade Jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques (JACOBS, 2011, p.23).

Os princípios da cidade idealizada por Le Corbusier se baseavam em uma vida urbana que se resumia a quatro funções básicas: habitar, trabalhar, recrear e circular. O desenho urbano moderno, ilustrado na

Figura 3, pautava-se na combinação da menor ocupação possível do solo urbano, possibilitando amplas áreas verdes e áreas para estacionamento de veículos, definindo os edifícios de forma concentrada no território, através do adensamento por verticalização. O tecido urbano teria uma rigidez formal e fixidez funcional, ou seja, havia uma obsessão pela geometria cartesiana e um total controle sobre a forma do

⁹ DUARTE, Cristóvão Fernandes. *Forma e movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006 (Coleção Arquitetura e Cidade).

¹⁰ “A dependência excessiva dos automóveis particulares e a concentração urbana de usos são incompatíveis. Um ou outro tem que ceder. Na prática, é isso que acontece. Dependendo de qual das pressões tenha maior sucesso, ocorre um destes dois processos: erosão das cidades pelos automóveis ou redução dos automóveis pela cidade” (JACOBS, 2001, p. 389).

ambiente construído e sobre a forma como os habitantes usariam aquela cidade (BRANDÃO, 2014). A suntuosidade almejada pelos projetos modernos melhor se justifica com desenhos sob a perspectiva aérea, o que comprova a baixa preocupação com o urbanismo de escala humana (GEHL, 2013a).

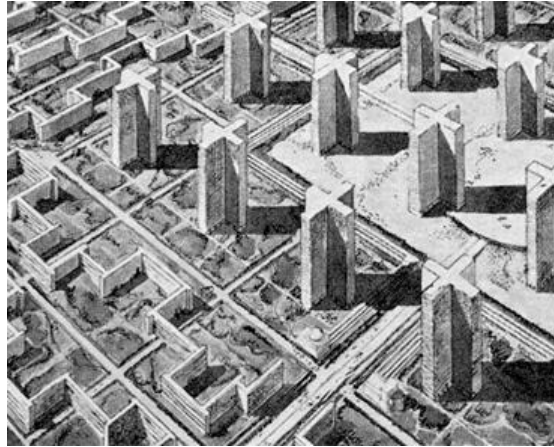


Figura 3 – Proposta de Le Corbusier denominada Ville Radieuse (projetava a substituição do centro de Paris)
Fonte: Acervo de Le Corbusier

Para Le Corbusier, o desenho da cidade moderna deveria se sobrepôr às cidades existentes, dizimando os traçados tortuosos, as vias estreitas e as quadras que possuíam dimensões compatíveis com a escala do pedestre. Além de privilegiar a verticalização radical, o arquiteto franco-suíço celebrava o automóvel e, em um seus relatos, afirmou que a rua deveria ser uma máquina de circular, um instrumento para a produção do tráfego veloz (BRANDÃO, 2014). A Figura 4 demonstra a preocupação de Le Corbusier com os fluxos viários.

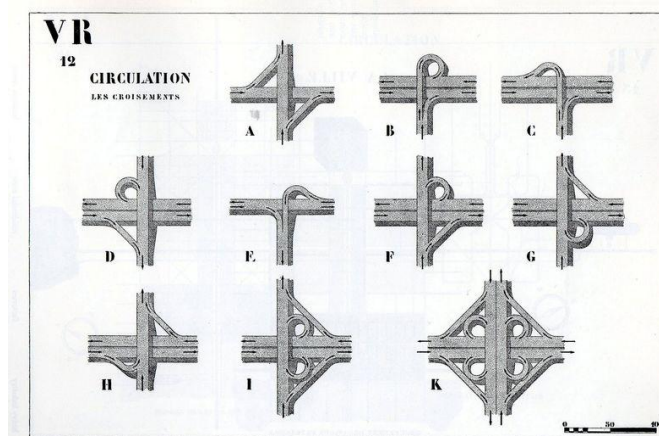


Figura 4 – Croquis de Le Corbusier para soluções de fluxos veiculares
Fonte: Acervo de Le Corbusier

A tendência modernista, sob a influência de Le Corbusier, propunha complexas conexões viárias na cidade e com núcleos locais que, em teoria, seriam praticamente autossuficientes. A Figura 5 ilustra a proposta de Rino Levi e equipe, que foi classificada em terceiro lugar no concurso de projetos para a construção de Brasília.



Figura 5 – Proposta de Rino Levi e equipe apresentada ao concurso de projetos de Brasília
Fonte: Acervo de Rino Levi

Essas premissas do desenho moderno, juntamente com o fascínio pela escala monumental da cidade, ignoraram aspectos históricos e físico-ambientais, originando cidades que subverteram as dinâmicas urbanas. Em suma, a reprodução e reinterpretação ostensiva desse novo modelo de desenho urbano gerou uma mudança nos modos de convivência urbana, descaracterizando a escala humana das cidades e fomentando o hábito do deslocamento motorizado. As relações de vizinhança foram reduzidas ao individualismo, os espaços públicos começaram a ficar vazios e a vitalidade urbana ficou comprometida (SILVA, 2009).

2.2 Cidade moderna e suas métricas antissociais

Os inconvenientes do uso indiscriminado do automóvel geram danos à coletividade, que são amplamente divulgados, como acidentes, congestionamentos, poluição etc. Mas o que não é extensivamente conhecido são as repercussões negativas do desenho urbano moderno às relações sociais urbanas. Nesta seção serão apresentadas as propostas do urbanismo moderno e serão demonstrados parâmetros indesejáveis à qualidade da vida social urbana.

2.2.1 Quadras extensas, amplos afastamentos e monotonia

Gehl (2013a) afirma que 100 m é a distância máxima que permite ao homem identificar outro ser humano. Além disso, as edificações distantes umas das outras ajudam o caminhante a perder o domínio sobre o espaço em que circula, gerando uma caminhada desagradável. A Figura 6 é uma foto da cidade de Brasília, mostrando a escassez de pessoas nas ruas e espaços públicos, mesmo na região central de uma cidade com aproximadamente três milhões de habitantes (IBGE, 2010).



Figura 6 – Brasília: Foto de trecho próximo ao Eixo Monumental e Eixo Rodoviário

Fonte: Google Street View (15/09/2016)

É possível perceber que a perspectiva da figura anterior permite ao observador enxergar até uma distância em que não é possível perceber o espaço e os acontecimentos que nele ocorrem. A dificuldade de ver e ouvir outros habitantes induz a abstração dos cidadãos em relação à cidade e, conseqüentemente, uma importante competência da cidade perde seu efeito, a vigilância natural mútua que a escala urbana adequada possui. De acordo com Jacobs (2011), esse artifício de colaboração coletiva são os “olhos das ruas” e são muito mais eficientes que a segurança pública baseada no policiamento.

Assim como uma festa, um restaurante ou um teatro vazio passam uma má impressão em termos de animação e vitalidade, a cidade também passa uma sensação mórbida quando há uma rarefeita ocupação e uso do solo (GEHL, 2013a). Por isso, as extensas áreas verdes conjugadas com os edifícios modernos, que teoricamente serviriam à

fruição urbana, são um fracasso, pois a amplitude territorial disfarça as pessoas que habitam aquele local, gerando uma constante impressão de vazio.

É da natureza humana a atração pela proximidade de outras pessoas, mesmo que não haja uma relação direta entre as atividades que os cidadãos compartilham no mesmo espaço (GEHL, 2013a).

A sensação de monotonia em uma cidade é provocada, em parte, pela rarefeita presença de pessoas, mas também a posição e as características das edificações podem ser causa da apatia social (GEHL, 2013a). Dessa forma, um cenário urbano que oferece detalhes à contemplação humana, aliado a um ambiente urbano apropriado por pessoas em atividades diversas (Figura 7), passa uma sensação agradável aos cidadãos que coabitam aquele espaço. Isso estimula a constante e a crescente movimentação de pessoas, fazendo da cidade um rico ambiente social.

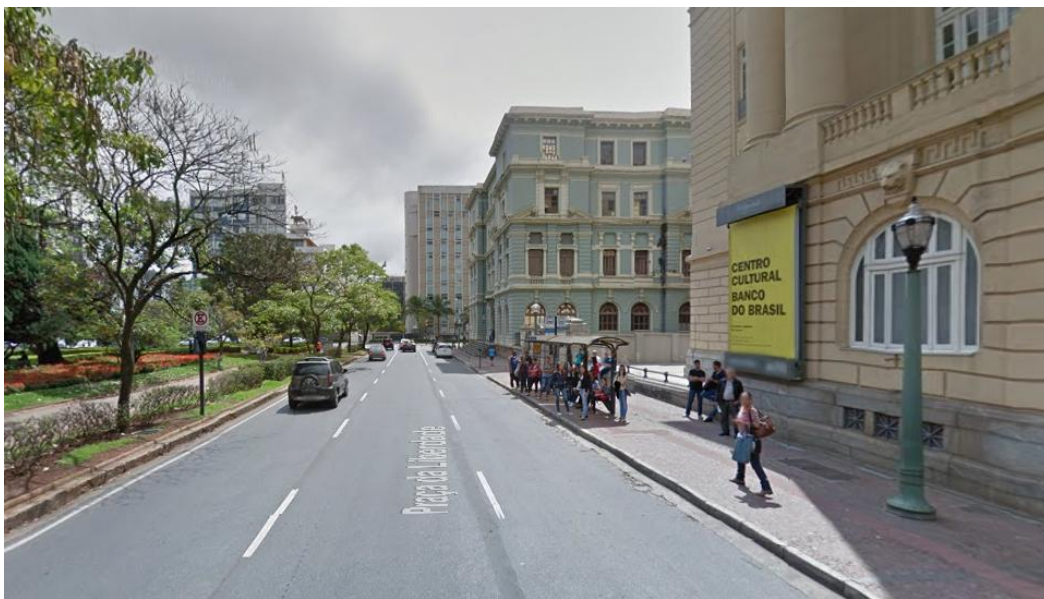


Figura 7 – Cenário urbano belo-horizontino com detalhes arquitetônicos e paisagísticos em local com circulação de pessoas com diversos objetivos distintos
Fonte: Google Street View (15/09/2016)

2.2.2 Longas distâncias, setorização das atividades e estacionamentos

Se o ambiente urbano da cidade moderna já é monótono, atravessá-lo caminhando se torna um desafio árduo, pois a morfologia urbana gera uma sensação de que as distâncias sempre são mais longas, se comparado à caminhada sobre uma cidade ou bairro com desenho tradicional (quadrantes curtos e edifícios próximos uns aos outros).

Se por um lado as distâncias parecem mais longas na escala moderna, por outro lado as extensões de deslocamentos de fato acabam sendo maiores com a setorização de atividades. Nos princípios corbusianos, o uso e a ocupação do solo, racionalmente distribuídos, separa a habitação dos principais postos de trabalho e das opções de comércio, serviços e lazer que a cidade oferece.

Como as distâncias são longas e percorridas preferencialmente de carro, para cada núcleo de atividade se torna necessário a criação de bolsões de estacionamento. Mesmo que uma parcela da população utilize o transporte coletivo, a tendência desses deslocamentos é se desvincular da espontânea forma de circular pela cidade que os não motorizados possuem, com recorrentes pausas motivadas pelo acaso. Caminhar ou pedalar pelas ruas, independente do destino final, permite uma série de pausas (inclusive algumas relacionadas ao recreio e lazer): pagar uma conta no banco que se lembrou no meio do caminho, tomar um café na padaria, comprar uma roupa que viu na vitrine de uma loja, conversar com um conhecido que casualmente encontrou, pedir informações sobre um anúncio encontrado de vaga de emprego etc.

Os estacionamentos de veículos evidenciam a necessidade de um cotidiano programado, de forma que o cidadão precisa saber que existe estacionamento em certos lugares para motivar e programar o seu deslocamento. Uma “cidade compacta” (ROGERS, 2001), agradável ao pedestre e ao ciclista, com opções de trabalho, lazer, comércio e serviços, (em um raio curto) proporciona uma vida urbana mais feliz e sustentável.

2.2.3 Pilotis, fachadas inativas e verticalização

Outra premissa importante da arquitetura moderna determinava que o nível térreo das edificações deveria ser desocupado, preenchido apenas pelo bloco de acesso aos pavimentos superiores e pelos pilares de sustentação do edifício. Acreditava-se que essa solução arquitetônica, denominada pilotis, geraria uma benéfica continuidade do espaço público. Mas Jacobs (2011) reprova essa solução e destaca que, para uma boa convivência urbana, são necessários limites bem definidos que delimitem o espaço público e privado, o que não acontece na solução corbusiana, conforme pode ser visualizado na Figura 8.



Figura 8 – *Unité d'Habitation* – Projeto de Le Corbusier executado em Marselha (França) Fonte: <https://thinkseecreate.wordpress.com/2013/09/26/le-corbusiers-modernist-utopia-a-machine-for-living/>

Gehl (2013a) concorda com Jacobs (2011) e salienta que o pilotis é uma proposta de desenho urbano que contrapõe a conformação espacial usual das cidades. Enquanto nas cidades tradicionais o nível térreo é o principal plano de integração entre espaço público e privado, onde as pessoas se veem e se ouvem, o pilotis gera uma ruptura nesse tipo de contato cotidiano, pois as principais atividades ficam confinadas nos níveis superiores da edificação¹¹. O contraexemplo do pilotis é a fachada ativa¹², recentemente no Brasil, grandes cidades como São Paulo e Belo Horizonte estão estimulando, na legislação de uso e ocupação do solo, o dinamismo no nível térreo, justamente porque entende-se que a escassez de atividades visíveis aos espaços públicos é prejudicial à cidade.

Gehl (2013a) analisa a verticalização corbusiana como uma forma de desconexão do espaço público e das atividades que acontecem na cidade. A distância da rua em relação aos pavimentos mais elevados do edifício dificulta a importante possibilidade dos espectadores se verem e se ouvirem. Além disso, os ângulos de visão e os movimentos da cabeça humana só permitem uma conexão entre as pessoas em edifícios de até cinco pavimentos. Ainda assim, o ideal é que os edifícios tenham até três pavimentos para que

¹¹ Não significa que em algumas situações o pilotis não possa ser bem aproveitado para a sociabilidade.

¹² “Fachada ativa corresponde à ocupação da fachada localizada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro. O objetivo é promover usos mais dinâmicos dos passeios públicos em interação com atividades instaladas nos térreos das edificações a fim de fortalecer a vida urbana nos espaços públicos.” Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-fachada-ativa/>>

favoreçam maior relação entre espaço público e privado. A Figura 9 ilustra as análises de Gehl (2013a).

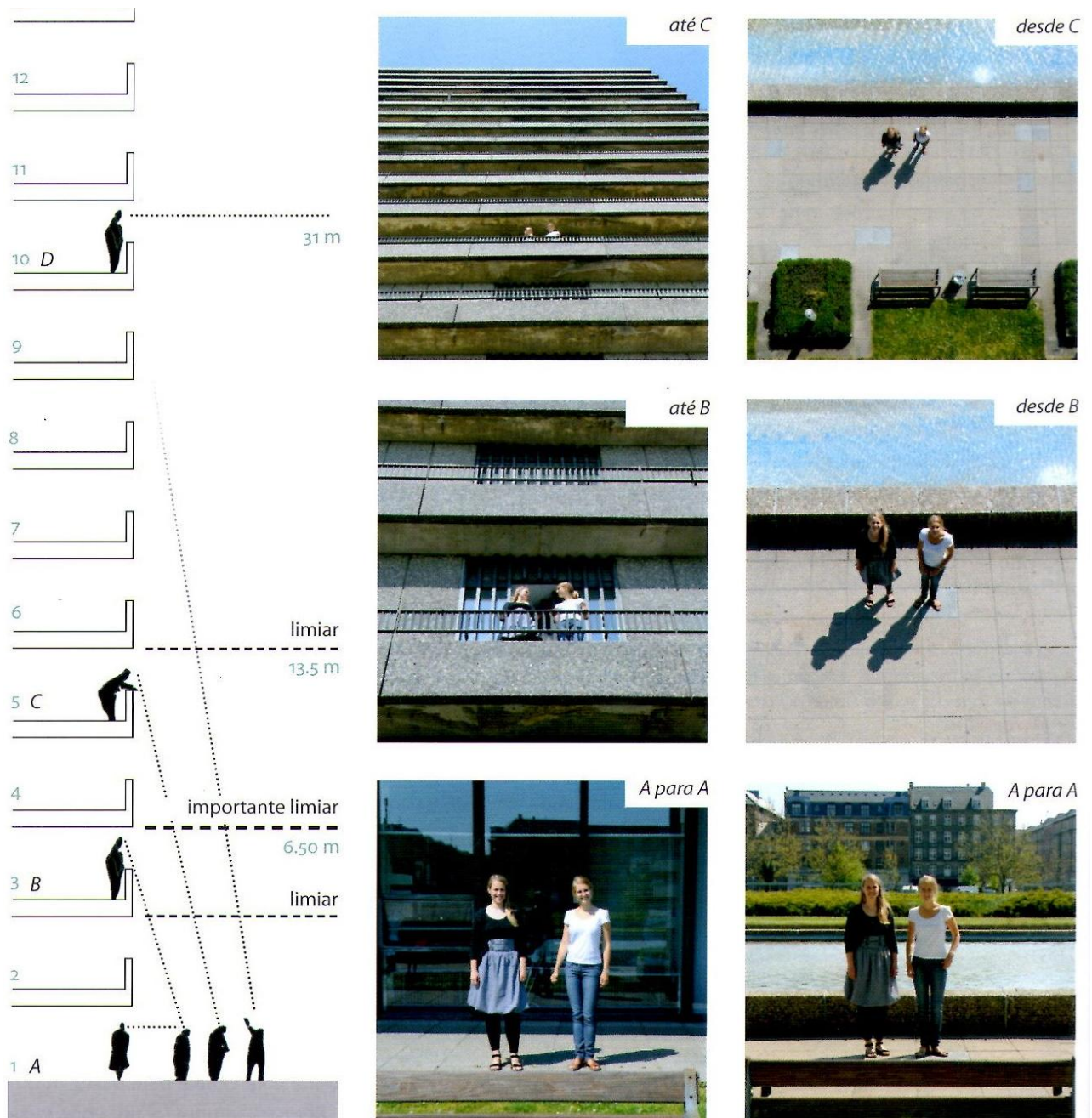


Figura 9 – Esquema que explica a desconexão com o espaço público que a verticalização gera
Fonte: Gehl (2013a)

Edifícios com estaturas moderadas permitem que as pessoas dentro deles acompanhem a vida na cidade, sendo perceptíveis os movimentos dos braços, a fala ou gritos. Acima do quinto andar os detalhes não podem mais serem percebidos, a abstração do ambiente

urbano se dá, pois no nível do solo as pessoas não são mais reconhecíveis ou contatáveis, e vice e versa (GEHL, 2013a).

2.3 Métricas antissociais comuns às grandes cidades brasileiras

É fundamental para a vida social urbana a simples possibilidade de ver e ouvir outras pessoas, para o ser humano é de grande interesse estar perto de seus iguais, pois há uma sensação de compartilhamento que gera bem estar (GEHL, 2013a). Esse é o segredo da atratividade de ruas de pedestres, praças, cafés, restaurantes etc. As possibilidades de encontro, a espontaneidade e o acaso são elementos potenciais para a vitalidade urbana. Porém, as métricas da cidade contemporânea (amigável ao automóvel) acabam não sendo compatíveis com essas importantes atividades sociais, pois descaracterizam os espaços públicos e inibem drasticamente os encontros involuntários naturais na cidade.

A seção anterior demonstrou algumas métricas do desenho urbano modernista que prejudicam a sociabilidade das cidades. Brasília é o principal exemplo e é a cidade brasileira que mais se aproxima das premissas do desenho corbusiano. Como já foi mencionado anteriormente, o urbanismo moderno influenciou e ainda influencia a morfologia urbana de diversas cidades no mundo e no Brasil. A próxima seção abordará situações recorrentes em grandes cidades que não foram concebidas sob os parâmetros modernos, mas ainda sim buscaram se adaptar à hegemonia do automóvel. Os tópicos seguintes mostram que o resultado dessa tentativa pode também ser contraproducente.

2.3.1 Concentração monofuncional

Inspirado na setorização modernista, a concentração de atividades similares geram a monofuncionalidade (ROGERS, 2001), que consiste em uma parcela da cidade que possui especialização em certa função e carece de outras funções complementares. São exemplos puros (não mistos) os distritos financeiros, as zonas comerciais, polos educacionais, bairros exclusivamente residenciais etc.

Grandes empreendimentos concentradores de atividades também podem ser considerados monofuncionais, como o caso de shoppings e parques temáticos. Esses empreendimentos, apesar de gerar grande movimentação de pessoas, geralmente não compartilham essa dinâmica com a cidade. A Figura 10 ilustra um dos mais tradicionais

shoppings de Belo Horizonte, que recebeu cinco expansões após a sua inauguração em 1979 e, naturalmente, possui uma movimentação significativa de pessoas.



Figura 10 – BH Shopping e a baixa movimentação de seu entorno
Fonte: Google Street View (19/09/2016)

É possível visualizar na imagem anterior um cenário que é comum em empreendimentos monofuncionais. Apesar do fluxo interno de milhares de pessoas, externamente o empreendimento gera poucas interações com seu entorno, confinando em suas dependências uma potencial vitalidade urbana¹³. Assim, como foi mencionada na seção anterior, a setorização ao mesmo tempo em que estimula os deslocamentos motorizados, depende deles, e sempre integra-se com amplas áreas de estacionamento.

2.3.2 Estacionamentos no nível térreo, fachadas inativas e muros

O nível térreo, ou mesmo os demais níveis inferiores da edificação, são aqueles pavimentos do edifício com maior potencial de relação com a vida urbana (GEHL, 2013a). Porém, infelizmente, estes pavimentos são frequentemente utilizados como áreas de estacionamento. Uma estratégia utilizada é o desenho em “bandeja”, que consiste em um tímido acesso de pedestres e, muitas vezes, é majoritariamente ocupado por áreas de estacionamento. A Figura 11 apresenta a bandeja proeminente do edifício,

13 Não se sabe ao certo o dia e horário que foi registrada a Figura 10, mas há indícios que o shopping estava em horário de funcionamento. De acordo com o relatório realizado pela Multiplan, em 2010, o shopping contém cerca de 6.451 funcionários, e uma média de 40.000 visitantes por dia. Disponível em: <<http://www.relatorioweb.com.br/multiplan/10/pt-br/node/124>>

A Figura 10 pode ilustrar um exagero do aspecto despovoado do entorno do megaempreendimento, mas de qualquer forma é evidente que qualquer rua comercial, com números semelhantes, apresentaria uma dinâmica e movimentação de pessoas mais significativa que o shopping, independente do horário de comparação.

e, em segundo plano, é possível visualizar os apartamentos distantes e desassociados da rua (GEHL, 2013a).



Figura 11 – Solução construtiva em “bandeja” ocupada por estacionamento
Fonte: Google Street View (19/09/2016)

Essa solução projetual de edifícios é uma maneira mais econômica que a alocação de áreas de estacionamento no subsolo, ou seja, a legislação urbana permissiva aos veículos motorizados negligencia outros parâmetros relevantes à cidade.

Os shoppings, exemplificados no tópico anterior, também geralmente são exemplos de fachadas inativas, ou seja, extensas áreas lindeiras ao logradouro público que não possuem acesso, vitrines, ou mesmo janelas que permitam a mútua visibilidade e interrelação com a rua. A Figura 12 ilustra outro shopping de Belo Horizonte que não se simpatiza com o espaço público.



Figura 12 – Shopping Diamond Mall em Belo Horizonte
Fonte: Google Street View (19/09/2016)

Se o projeto integrasse a edificação com o espaço público através de fachadas ativas, poderia ser um belo projeto de gentileza urbana, pois a arquitetura do edifício contemplaria planos recuados com comércio aberto para o movimento a nível térreo, e a integração aconteceria com passeios cobertos por arcadas contíguas às lojas abertas para a rua. Essa estratégia urbana de arcadas como demarcação de eixos de deslocamentos pedonais existe desde o Império Romano, sendo tal recurso amplamente utilizado na Idade Média, como forma de integrar a circulação de pessoas com o comércio (GOMES, 2015).

2.3.3 Confinamento da poluição e reverberação de ruídos

A Figura 13 apresenta uma situação comum nas cidades que se desenvolveram na escala do automóvel. O problema resulta em edifícios em altura, adjacentes uns aos outros, que geram uma situação de confinamento da poluição atmosférica e acústica, aprisionando, momentaneamente, os gases tóxicos e promovendo a reverberação dos ruídos nas fachadas dos edifícios.



Figura 13 – Belo Horizonte: Rua da Bahia, no centro da cidade
Fonte: Google Street View (20/09/2016)

O espaço do pedestre comumente já é muito inferior ao espaço destinado aos veículos, e a falta de espaços de permanência e o excesso de ruídos e poluição deixam a cidade pouco convidativa às atividades sociais.

2.4 Declínio urbano e social: negligência com a escala humana

As duas últimas seções podem ter os seus argumentos resumidos em um único conceito: a negligência com a escala humana. Esse tipo de abordagem omissa no urbanismo, geralmente trabalha duas das três escalas de cidade: a macroescala e a mesoescala, enquanto a paisagem humana (microescala) é desconsiderada (GEHL, 2013a). De acordo com Gehl (2013a) os profissionais que lidam com as cidades, de forma geral, estão bem preparados para lidar com as duas escalas mais amplas, mas a escala humana é “quase intangível e difícil de trabalhar” (GEHL, 2013a p. 196).

A persistência de pensar as cidades analisando apenas as escalas abrangentes é chamada por Gehl (2013a) como a “Síndrome de Brasília”. Ao olhar uma cidade modernista, como a Capital brasileira, e comparar com uma grande cidade que sucumbiu ao rodoviarismo, fisicamente se encontrará poucas semelhanças entre as mesmas, mas na prática ambas não são *Cidades Para Pessoas*. Mesmo que as políticas urbanas dessas cidades não tenham o objetivo e a intencionalidade de promover a segregação social, o espaço proporcionado aos cidadãos não contribui para a sociabilidade e, paulatinamente, contribui para o declínio social.

2.5 Qualidade de vida: uma questão de equilíbrio entre necessidades humanas e consumo

Dias e Melo (2012) afirmam que o crescimento urbano, concomitantemente ao desenvolvimento industrial, promoveu a queda de qualidade de vida urbana. Simultaneamente a esse processo, a sociedade moderna buscou uma compensação ao caos urbano instalado, buscando residências nas bordas das áreas urbanas que, apesar da distância do centro da cidade, era possível viver mais próximo da natureza e, aparentemente, com maior qualidade de vida (FILHO e SOUZA, 2015). A Figura 14 ilustra o paradoxo que atrai e repele as cidades, ou seja, mesmo a cidade perdendo qualidade, não faz sentido abandoná-la, pois ela confluí oportunidades. Na segunda década do século XX, descobriu-se em Londres um antídoto a esse paradoxo: a publicidade da época estimulava a moradia em subúrbios facilitada com o acesso ao centro urbano via metrô.



Figura 14 – Publicidade da Companhia de Metrô londrino evidenciava as vantagens da vida nos subúrbios em contraste com o caos do centro da cidade.

Fonte: (FILHO e SOUZA, 2015)

O período Pós-Revolução Industrial destacou-se por uma forte referência ao trabalho, tanto na estruturação social como nos costumes da sociedade moderna, e a dimensão do tempo também sofreu forte influência de uma mudança comportamental (AQUINO e MARTINS, 2007). O investimento em tecnologias de comunicação e transporte se justificaram com uma nova necessidade moderna de otimizar o tempo, “porém, paradoxalmente, o homem termina por preencher esse tempo disponível com mais atividades e afazeres” (AQUINO e MARTINS, 2007 p. 481).

Já o cidadão contemporâneo passa por uma transição ao tentar estabelecer uma menor carga do trabalho em relação à vida como um todo, busca-se mensurar em suas decisões relacionadas ao cotidiano um maior equilíbrio entre atividades obrigatórias (trabalho, estudos, circulação e afazeres domésticos) com as atividades opcionais (ócio e lazer).

No caos entre necessidades econômicas e existenciais, o homem contemporâneo se vê dividido entre as obrigações impostas por suas atividades laborais e o desejo de libertar-se dessas tarefas e, assim, poder usufruir um tempo para si (AQUINO e MARTINS, 2007 p. 481).

Nesse sentido, Gehl (2013b) aborda três importantes atividades humanas que devem ser levadas em conta no desenho urbano: i) Atividades necessárias; ii) Atividades opcionais; iii) Atividades sociais.

As atividades necessárias são aquelas mais ou menos obrigatórias (estudar, trabalhar, fazer compras, esperar o ônibus etc.). Essas atividades acontecem praticamente o ano todo, em praticamente qualquer condição, sendo que independem do espaço público.

As atividades opcionais surgem do desejo humano, desde que o tempo e o lugar permitam essas atividades. Pode-se elencar o desenvolvimento dessas práticas no meio urbano quando as pessoas fazem passeios aproveitando as condições paisagísticas e/ou climáticas, ou aproveitam o ambiente social e a movimentação de pessoas. São atividades de ócio como: descansar em um banco ou gramado de uma praça, marcar um encontro na esquina e observar os espectadores citadinos enquanto espera, etc. Além disso, de forma geral, todas as atividades recreativas no espaço público são consideradas opcionais.

As atividades sociais dependem da interação de pessoas, como brincadeiras infantis, pessoas se cumprimentando ou iniciando uma conversação e outras diversas atividades comunitárias. Para Gehl (2013b) a atividade social mais comum acontece de forma passiva, vendo e ouvindo outras pessoas. As atividades sociais urbanas podem ser consideradas como atividades resultantes das duas primeiras, pois acontecem como consequência da interação necessária ou voluntária das pessoas. No âmbito público, estas atividades são reforçadas na medida em que se aumenta a qualidade dos espaços.

Dias e Melo (2012) defendem que as atividades opcionais, quando permitidas e estimuladas pelos espaços públicos urbanos, interferem na qualidade de vida da população das grandes cidades e devem ser consideradas como formas de suprir as necessidades físicas e psíquicas. Nessa lógica “[...] o homem deve ser visto como um todo e não dividido em corpo e mente, emoção e racionalidade, indivíduo e ser social” (MARCELLINO¹⁴, 2003 p. 8 *apud* DIAS e MELO, 2012).

A sociedade atual, apesar de supervalorizar a dimensão do trabalho (e a questão financeira) necessita, para sua completude, de outras satisfações que não se resolvem com as trocas monetárias (AQUINO e MARTINS, 2007). Enquanto isso, o campo da

¹⁴ MARCELLINO, N.C. Lazer e humanização. 7. ed. Campinas: Papyrus, 2003.

economia vem entendendo que há mais minúcias no que se refere ao bem estar e ao desenvolvimento. Nesse sentido, cria-se um olhar crítico sobre o Produto Interno Bruto (PIB), que é o principal índice do setor, que mensura as trocas comerciais.

Por trás do PIB existem várias ponderações, estudos específicos sobre desenvolvimento apontam a ineficácia da análise isolada do indicador (HERCULANO, 2000). O foco em trocas comerciais, sem discriminar se as atividades são benéficas ou prejudiciais à coletividade, morais ou imorais, faz com que o PIB seja uma medida muito pobre em relação ao bem estar (DOWBOR, 2008 e HERCULANO, 2000). Além disso, Dowbor (2008) destaca que uma série de fatores são ignorados nas tentativas de medir o desenvolvimento, não contabilizando a sensação de segurança dos indivíduos, ou a qualidade do convívio social, ou até mesmo, o tempo que os pais passam com os filhos. Este autor, como economista, fica pessimista ao realizar cálculos mais atentos a uma visão holística, já que, em seu diagnóstico, a qualidade de vida tem piorado, mesmo que o PIB e o consumo tenham aumentado em relação às décadas anteriores.

O consumo é outra variável que deve ser analisada, pois mascara as necessidades do ser humano (DEBORD¹⁵, 1997 *apud* VIANA, 2011), e faz com que os habitantes urbanos busquem qualidade de vida conflitante aos valores da cidade. O *American way of life* pode ser considerado um dos maiores símbolos dessa mudança comportamental que teve influência em todo o mundo (OJIMA, 2006).

Nas formas de divertimento moderno, o ócio está completamente colonizado pelo consumo, o que caracteriza uma experiência alienada. Por este motivo, a função econômica do ócio é ambígua. Os gastos ativam o sistema produtivo, mas as práticas que não implicam custo, não são amparadas pela política econômica (CUENCA¹⁶, 2003 *apud* AQUINO e MARTINS, 2007 p. 496).

A Figura 15, ilustra o *Universal City Walk*, que consiste na espetacularização da experiência mais singela que a cidade proporciona: caminhar pelas ruas e interagir com outros caminhantes e com as atividades que acontecem dentro dos edifícios. Através das fachadas ativas, comuns na morfologia de cidades medievais, as pessoas que circulam interagem com o comércio (vitrines de lojas, cafés e restaurantes). A imitação da cidade,

¹⁵ DEBORD, Guy. A Sociedade do Espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

situada dentro de um parque em Los Angeles (EUA), transforma o pedestrianismo em fetiche, e milhares de visitantes (oriundos de diversas partes do mundo) frequentam diariamente o empreendimento de lazer e entretenimento.

Em Joanesburgo (África do Sul) há um empreendimento similar ao americano, e talvez ainda mais ousado, pois tenta imitar o atraente cenário de cidades medievais. O Monte Cassino (Figura 16) é um complexo de lazer fechado, ou seja, um ambiente artificial que comporta o entretenimento privatizado.

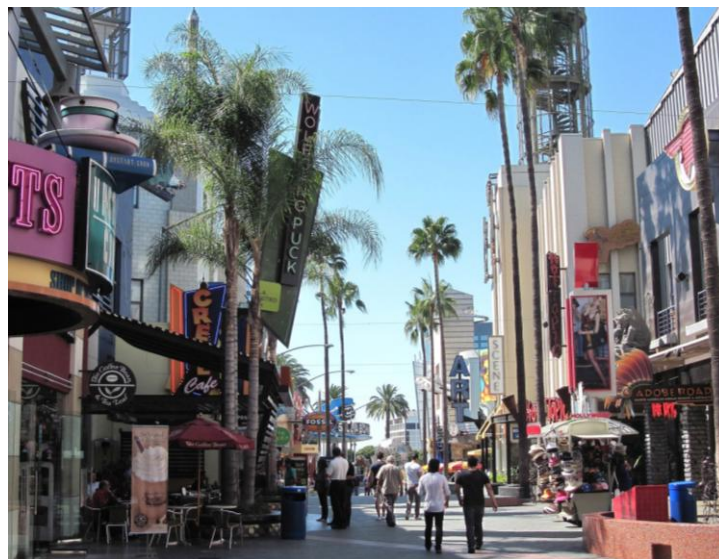


Figura 15 – Imitação da cidade caminhável dentro de um parque americano
Fonte: www.tumblr.com/search/universal%20citywalk

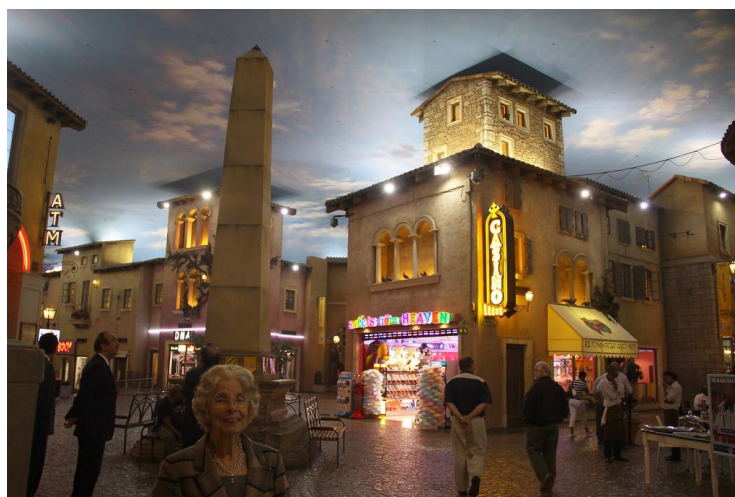


Figura 16 – Monte Cassino: Imitação da cidade caminhável dentro de um empreendimento turístico em Joanesburgo (África do Sul)
Fonte: Pinterest

¹⁶ CUENCA, M. C. (2003). Ocio humanista, dimensiones y manifestaciones actuales del ocio (Documentos de Estudios de Ocio, Num.16). Bilbao, España: Instituto de Estudios de Ocio/Universidad de Deusto.

O sucesso desse tipo de empreendimento mostra o quanto as pessoas estão dispostas a se deslocarem e a investirem na simples experiência de ócio e lazer. O desejo (e a demanda) das pessoas realizarem deslocamentos intraurbanos ou extraurbanos pode estar justamente em uma busca incessante para criar um novo equilíbrio que o jeito moderno de viver desbalanceou. Talvez, parte do excesso de deslocamentos pode representar uma constante busca dos indivíduos à sua liberdade, que a publicidade insiste em persuadir que está no consumo.

O declínio social e das relações comunitárias estimula o isolamento dos indivíduos, que passam a enxergar o encontro com outras pessoas como algo desimportante (FRANK, 2010).

Gehl (2013b) aponta outra forma de atender às necessidades humanas relacionadas ao lazer, que também funcionam como estímulo ao convívio social. Através de razoáveis investimentos no espaço público e na moderação do tráfego motorizado é possível fomentar o compartilhamento de ruas, praças e parques para a recreação e para a vida social. De acordo com o autor, as experiências bem sucedidas pelo mundo comprovam a materialização de uma demanda reprimida.

O ócio, tratado por Aquino e Martins (2007), não pode ser confundido com o tempo livre, apesar de o tempo ser uma condição para que o ócio aconteça. Assim, seria melhor definido como uma atividade genuinamente de livre escolha, ou como Gehl (2013b) denomina: atividades opcionais. Quando se coloca que a manifestação do ócio acontece através da verdadeira livre escolha, significa que quando as pessoas experimentam o ócio há uma sensação de completude e diminui-se a necessidade de compensação oferecida pelo consumo. Há uma tendência do ócio representar o “[...] desejo do sujeito contemporâneo, um ser exausto de consumir sem um sentido seu, levado pela mídia, pela moda, pelos outros, para o material” (CUENCA¹⁷, 2003 *apud* AQUINO e MARTINS, 2007 p. 499).

Essa abordagem sobre o indivíduo é necessária ao tema aqui tratado, pois de acordo com Pelicioni (1998), não é possível desvincular qualidade de vida do comportamento do indivíduo e da sociedade.

¹⁷ Cuenca, M. C. (2003). Ocio humanista, dimensiones y manifestaciones actuales del ocio (Documentos de Estudios de Ocio, Num.16). Bilbao, España: Instituto de Estudios de Ócio/Universidad de Deusto.

No campo dos transportes, Baptista Neto (2012) destaca o Paradoxo de Braess, que explica a incoerente forma que a demanda, oferta e consumo se materializam. Para o tráfego de grandes cidades, a tendência ao aumentar a oferta (adição de pistas) seria garantir um alívio à pressão causada pelos elevados índices de demanda. Ou então, no caso da redução do espaço viário, em princípio, os elevados índices de demanda entrariam em congestão pela diminuição da oferta de área de circulação. Mas, contraditoriamente, muitas vezes os resultados não contemplam essas relações causais, porque existe certa tolerância em relação aos congestionamentos que, ao se ampliar a oferta, automaticamente se incentiva novos usuários, inviabilizando a fluidez almejada. Ao mesmo tempo, há um nível de intolerância ao tráfego que, quando se diminui a oferta, involuntariamente se desestimula antigos usuários, o que acaba permitindo um atendimento aceitável (BAPTISTA NETO, 2012). Vanderbilt (2009) explica que esse fenômeno é contraditório pela imprevisibilidade do comportamento humano, que muitas vezes pode embaralhar os modelos matemáticos.

Uma nova visão de mundo está definindo uma proposta de estilo de vida, caracterizada pela rejeição ao materialismo e consumismo, assim, a troca de experiências sociais e uma vida mais integrada ao ambiente prosperam uma cultura urbana contemporânea (PELICIONI, 1998). Essa nova cultura indica que, em muitos casos, mais importante que prever e atender às demandas por deslocamento, seja necessário estabelecer pontos de equilíbrio entre oferta e demanda de transportes que minimizem a degradação urbana e a perda de qualidade de vida. Isso é viável, pois de acordo com Baptista Neto (2012), após um período de adaptação, a quantidade de usuários se harmoniza com a nova capacidade, ou seja, “as curvas de demanda e oferta são redesenhadas, estabelecendo-se novos pontos de equilíbrio” (BAPTISTA NETO, 2012 p. 37).

A proposta defendida nessa dissertação se pauta no estabelecimento de mudanças gradativas que combatam a degradação urbana, reduzindo progressivamente um dos grandes inimigos da cidade, o tráfego motorizado indisciplinado. Acredita-se, assim, ser possível atender às reais necessidades das pessoas e do local que escolheram viver, a cidade. Ao aumentar a qualidade do espaço urbano, seus cidadãos podem usá-lo (ou consumi-lo) gratuitamente, permitindo a completude das necessidades humanas, que estão ligadas também às atividades opcionais e sociais, dimensões essas que são subjugadas, em detrimento da exploração insustentável do espaço urbano.

3 REVENDO PRIORIDADES: MUDANÇAS DE PARADIGMAS EM PROCESSO

Comumente, as máquinas e a tecnologia estão associadas ao progresso e ao desenvolvimento, o automóvel ou até mesmo os sistemas de transporte coletivo de massa como o metrô, trem de superfície ou o transporte rápido por ônibus (BRT), são associados à evolução. O economista Dowbor (2016), comenta que a sociedade geralmente abre mão do controle sobre os bens públicos e aceita que a modernização econômica e social aconteça com prejuízos ambientais e sociais, como se o desenvolvimento só fosse possível em troca desses danos. O economista cita inclusive a problemática comum das ruas das cidades brasileiras, que inibem o convívio. Conseqüentemente, este fato impossibilita a inserção das crianças, uma nova geração, neste ambiente social. A solução apontada pelo autor é: “[...] a recuperação do controle do cidadão, no seu bairro, na sua comunidade, sobre as formas do seu desenvolvimento, sobre a criação das coisas concretas que levam a que a nossa vida seja agradável ou não” (DOWBOR, 2016. p. 11).

Em 1989, no VII Congresso da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), o arquiteto Nazareno Stanislau Affonso lançou a tese denominada: *Não Transporte: a reconquista do espaço-tempo social*, que combatia “os desperdícios das soluções calcadas nas obras viárias e o tratamento exclusivamente técnico, econômico e, em grande medida, não político dado ao problema da mobilidade” (AFFONSO, 2001, p. 10). A usual abordagem técnica do setor de transportes, que insistia (e ainda insiste) em conectar a origem e destino das pessoas por dois pontos que compõem uma linha omissa ao espaço urbano, foi reprovada na tese. A recomendação do *Não Transporte* era: o tráfego deve se desviar da cidade com “várias curvas que evitem destruir patrimônios históricos, natureza, parques ou bairros com vida social, reconhecendo que são valores que se sobrepõem aos interesses econômicos” (AFFONSO, 2008, p. 97). A Figura 17 representa o contra exemplo dessa premissa, que se traduz através de um diagrama a história da Engenharia de Tráfego, representada pelo excesso de empecilhos aos deslocamentos sustentáveis, enquanto o automóvel goza de preferência.

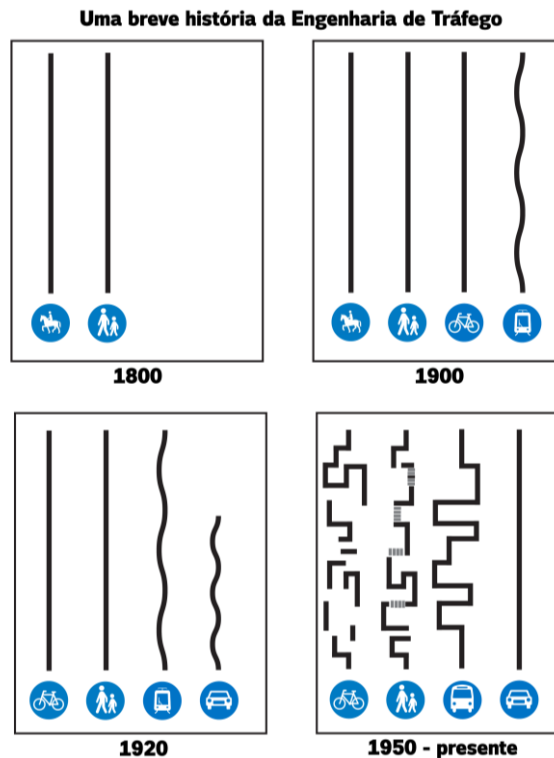


Figura 17 – Diagrama com demonstrativo de impedências aos transportes não motorizados
 Fonte: Acervo da *Copenhagenize Design Company*

Em termos, o conceito *Não Transporte* coincide com a convicção de *Cidade Para Pessoas*, que consiste na ampliação da independência às pessoas que querem ou precisam se deslocar ativamente, em contato com a cidade. Além disso, essa linha de pensamento humanista prevê uma utilização democrática da cidade, com espaços públicos capazes de acolher os cidadãos, se desvencilhando das prioridades estabelecidas às cidades no século XX. É dizer que no século passado o progresso rodoviário liderava os investimentos e esforços, mas no século XXI a preferência deve ser da cidade e das pessoas.

3.1 Caminhabilidade e moderação do tráfego, condição primordial à vida urbana

O Institute of Transportation Engineers ITE (2010) define a caminhabilidade como a qualidade da infraestrutura para os pedestres, considera sobretudo a condição viária, a tipologia do uso do solo, o suporte comunitário, a segurança e o conforto para caminhar. BHTRANS (2001) retrata uma abordagem contemporânea relacionada à mobilidade:

Os processos acelerados de urbanização e o crescimento significativo da frota de veículos em circulação [...] têm produzido profundas mudanças na estrutura das cidades

brasileiras, gerando custos econômicos decorrentes de acidentes e problemas ambientais, causados por altas velocidades e excessivos volumes de tráfego. Este cenário tem gerado preocupação, especialmente quando se trata de áreas mais sensíveis. Na Europa, *Traffic calming* tem sido visto como uma das possibilidades de enfrentar tais problemas de maneira eficiente. *Traffic calming* é o termo que designa a aplicação através da engenharia de tráfego, de regulamentação e de medidas físicas, desenvolvidas para controlar a velocidade e induzir os motoristas a um modo de dirigir mais apropriado à segurança e ao meio ambiente (BHTRANS, 2001?, p. 22).

Traffic Calming, termo estrangeiro atribuído no Brasil como moderação de tráfego, apesar de receber definições variadas possui alguns objetivos centrais, como: diminuir a quantidade e a gravidade dos acidentes, minimizar o ruído e a poluição atmosférica, propiciando assim vias mais adequadas para os pedestres, reduzindo a dominação dos automóveis (BARBOSA¹⁸, 1995 *apud* BAPTISTA NETO, 2012).

As medidas de Engenharia de Tráfego, com o objetivo de gerar um tráfego mais calmo, têm o potencial de aumentar a segurança viária e, além disso, proporcionar uma experiência física em que as pessoas ficam menos sujeitas a experiências sensoriais desagradáveis (GEHL, 2013a). A percepção de interferências desagradáveis relacionadas à circulação motorizada geralmente está relacionada à insegurança em relação à integridade física do indivíduo, aos empecilhos à locomoção não motorizada e aos incômodos gerados pela poluição atmosférica e sonora.

É muito importante destacar a experiência das pessoas na cidade, porque se a única premissa fosse pautada na redução de acidentes, a segregação entre veículos e pessoas seria a medida mais eficiente para o meio urbano. Mas as tentativas de resolução do conflito entre motorizados e pessoas a partir da segregação, demonstraram que disciplinar as pessoas a utilizarem passarelas, ou túneis, não é tão eficiente como o desejado, pois a tendência dos pedestres é utilizar caminhos mais curtos. Além disso, a monotonia dos percursos de pedestres segregados deteriora a experiência na cidade (Gehl, 2013a).

¹⁸ BARBOSA, Heloisa Maria. Impacts of Traffic Calming Measures on Speeds on Urban Roads. Leeds: The University of Leeds, 1995, 294p. Tese de Doutorado – Department of Civil Engineering, Institute for Transport Studies, The University of Leeds, England, 1995.

Em relação à Figura 18, Gehl (2013a) argumenta sobre a preferência das pessoas circularem na cidade pelo nível da rua. Além disso, o arquiteto denuncia a dificuldade de se criar um percurso interessante com soluções em passarelas.



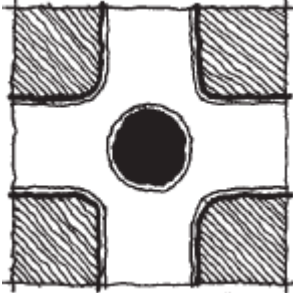
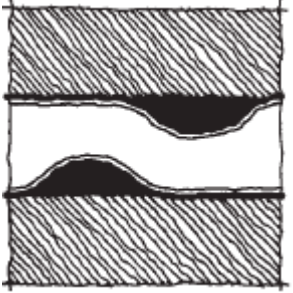
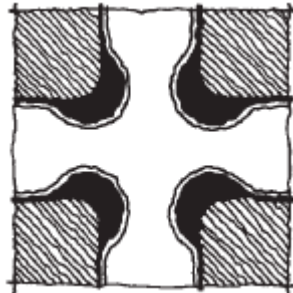
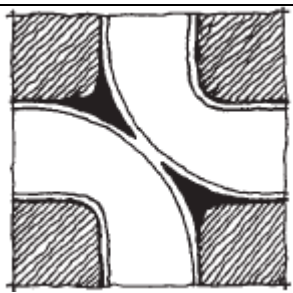
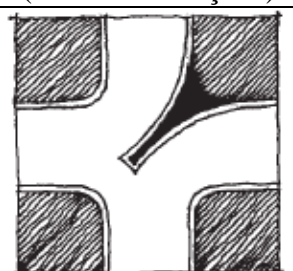
Figura 18 – Ilustra-se, à esquerda, pedestres ignorando a travessia por uma passarela e, à direita, uma complexa rede suspensa para a circulação pedonal
Fonte: Gehl (2013a)

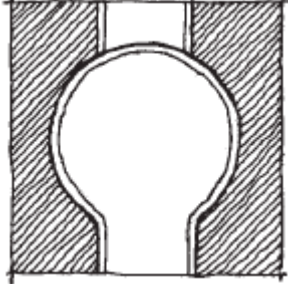
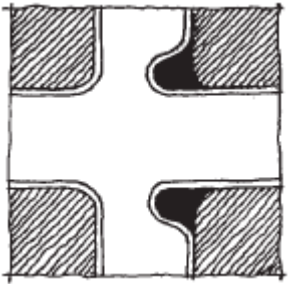
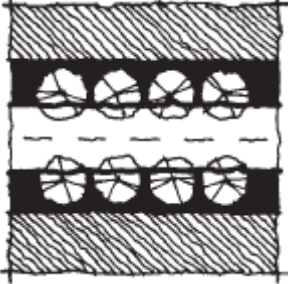
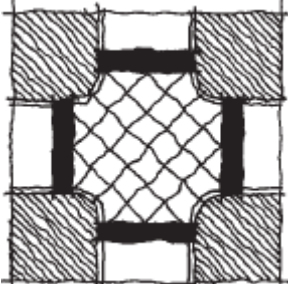
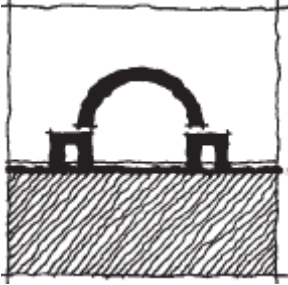
As intervenções urbanas de moderação de tráfego, ao gerar impedâncias aos motoristas, possuem o potencial de diminuir a geração de viagens motorizadas e, simultaneamente, aumentar os deslocamentos não motorizados (BRAGANÇA, 2005), um resultado muito desejável para a cidade.

O Quadro 1 apresenta diversas estratégias de intervenção no desenho viário, cujas técnicas objetivam o controle de volumes de tráfego e a contenção de velocidades. Os procedimentos de moderação do tráfego podem ser ativos, quando são tratamentos que afetam os motoristas de uma forma tangível, ou seja, impedâncias instaladas nas vias nitidamente geram inconveniências ao tráfego motorizado. Consideram-se como procedimentos passivos aqueles que afetam o comportamento do motorista através da alteração da "sensação" psicológica de uma rua (GDOT, 2003). Apenas os três últimos exemplos expostos no Quadro 1 podem ser considerados como estratégias passivas. As demais são classificadas como ativas por interferirem na trajetória dos fluxos motorizados.

Quadro 1 – Técnicas de moderação de tráfego

Fonte: GDOT (2003), adaptado pelo autor

 <p>Rotatórias</p>	<p>Rotatórias podem ser consideradas como uma das ferramentas de moderação do tráfego, pois geram diminuição nas velocidades de aproximação das interseções.</p>
 <p>Chicanes</p>	<p>As chicanes buscam, com a adição de saliências ao desenho retilíneo da via, o forçamento dos motoristas a dirigirem em uma trajetória de padrão serpentina, o que predispõe velocidades mais baixas.</p>
 <p>Avanços de passeio</p>	<p>Os avanços de passeio promovem uma distinção visual em que um nítido estreitamento da via é capaz de induzir a redução de velocidades, além de favorecer a visibilidade aos pedestres que realizam a travessia, diminuindo também a extensão do cruzamento pedonal. Essa estratégia também é aplicada para delimitar as áreas de estacionamento.</p>
 <p>Desvios diagonais (conversão forçada)</p>	<p>O desvio diagonal elimina a linearidade do tráfego e reduz as possibilidades de acesso ao motorista, obrigando-o a desviar. A ilha criada pode ser cômoda aos pedestres que podem realizar o atravessamento diagonal de forma segregada e segura.</p>
 <p>Desvios diagonais parciais</p>	<p>Os desvios diagonais parciais desencorajam o tráfego de passagem, mas permitem certas possibilidades de acesso local.</p>

 <p data-bbox="327 483 474 517"><i>Cul-de-sac</i></p>	<p data-bbox="598 197 1369 338">O <i>Cul-de-sac</i> gera uma interrupção na via, a constituição de uma rua sem saída para os motorizados permite apenas o trânsito estritamente local.</p>
 <p data-bbox="311 810 486 884">Limitação de entrada/saída</p>	<p data-bbox="598 524 1369 723">Extensões de passeio são usadas para limitar a entrada ou saída de uma via de mão dupla, reduz os movimentos veiculares e permite aos pedestres uma travessia menos preocupante com a leitura dos movimentos veiculares.</p>
 <p data-bbox="256 1178 544 1288">Estreitamento de ruas conjugado com arborização</p>	<p data-bbox="598 891 1369 1032">Limitar a extensão de pavimento visível para o condutor pode ser eficaz em retardar o tráfego, especialmente quando alinhado com árvores ou faixas de estacionamento.</p>
 <p data-bbox="252 1581 549 1624">Pavimentação especial</p>	<p data-bbox="598 1294 1369 1599">Pavimentações alternativas (como tijolo e concreto colorido) podem ser usadas em cruzamentos, ou ao longo das laterais da via. Serve para destacar áreas compartilhadas com preferência aos pedestres, e em alguns casos para gerar a sensação que os motorizados são intrusos.</p>
 <p data-bbox="352 1946 448 1973">Portais</p>	<p data-bbox="598 1659 1369 1800">Portais são utilizados para sinalizar a entrada de bairros ou comunidades, geram um efeito psicológico ao motorista de maior atenção e cuidado com os pedestres.</p>

Apesar de a caminhabilidade ser pré-requisito à vitalidade urbana (GEHL, 2013a), de acordo com a pesquisa de Baptista Neto (2012) a moderação de tráfego, aplicada isoladamente, não é capaz de se traduzir em um espaço público com qualidades suficientes à vida urbana.

Quanto mais essas técnicas (ativas ou passivas) se integram a estratégias de paisagismo e humanização do espaço urbano, maior é a tendência dos motoristas dirigirem com cautela, pois permite maior clareza à percepção do “universo social” (VANDERBILT, 2009).

3.2 O universo social das ruas

Gomes (2015) propõe uma distinção dos termos ‘via’ e ‘rua’, em que o primeiro é enxergado apenas como espaço de circulação e, o segundo, “inclui em seu funcionamento o conteúdo social do espaço” (GOMES, 2015, p. 48).

Appleyard e Lintell¹⁹, citados por Gehl (2013b) e Rogers (2001), realizaram uma pesquisa focada no nível de convivência entre a vizinhança relacionado à intensidade do tráfego. Em vizinhanças distintas, três trechos de rua foram estudados. O trabalho buscava estabelecer uma associação entre o universo do trânsito com o universo social e confirmar se, de fato, o primeiro degrada o segundo. O resultado confirmou a observação empírica, pois o resultado mostrou que as relações de vizinhança e o convívio social eram mais intensos quanto menor fossem os volumes médios de tráfego diário.

A Figura 19 representa as três situações descritas, em que as vias com volumes de tráfego mais baixos apresentam mais interações transversais, indicando o impacto do trânsito ao universo social. Os cenários apresentados seguem a ordem do menor para o maior volume de tráfego, as linhas tracejadas na figura representam as interações entre vizinhos, ou seja, os trechos de via com menor fluxo motorizado apresentaram níveis de convivência superiores às ruas com o tráfego veicular mais intenso.

¹⁹ APPLEYARD, D., LINTELL. M., *The environmental quality of city streets*. Journal of the American Institute of Planners (JAIP), vol. 38, nº 2, 1972, p. 84-101

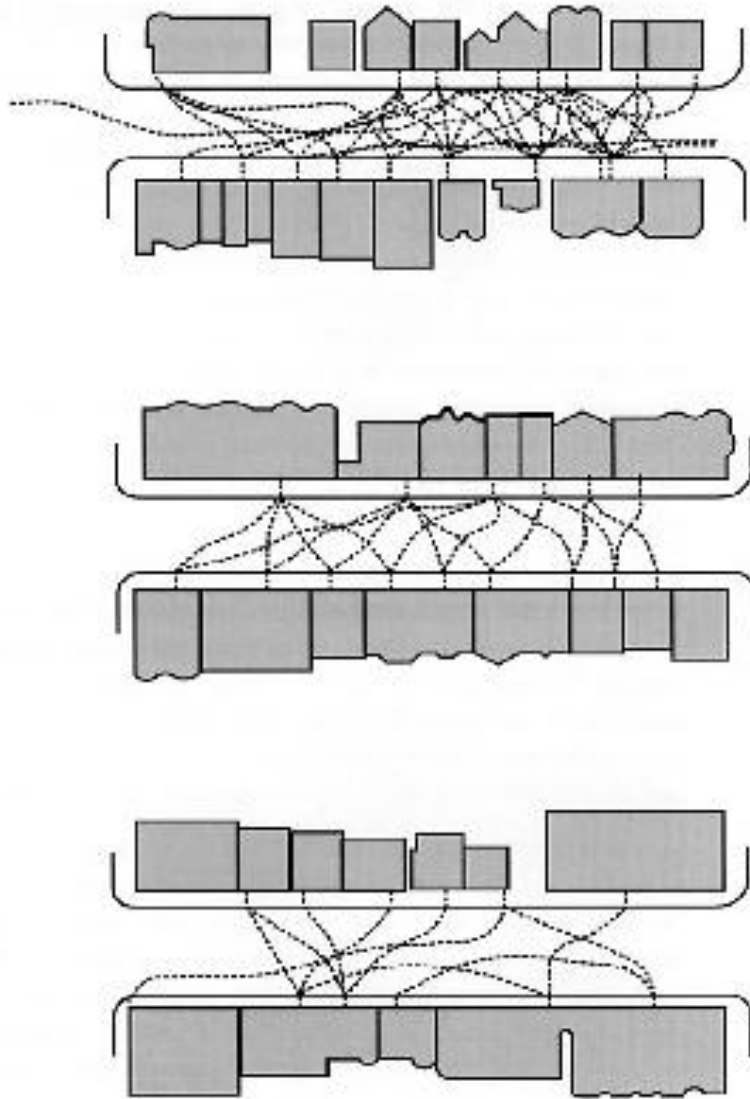


Figura 19 – Estudo em três vias distintas sobre o impacto do trânsito nas interações sociais
 Fonte: ROGERS (2001)

Amaral (2015) propõe a busca das “desvelocidades” urbanas, uma forma de valorização das ocasiões proveitosas e casuais da vida cotidiana, que não necessitam da constante aceleração da sociedade contemporânea²⁰.

Pensar que os tempos dos deslocamentos podem ser (e, de fato, o são!) diferentes para cada um e diferente a cada momento, em função das características do próprio deslocamento, do indivíduo e do ambiente em que se realiza, amplia as possibilidades de análise (AMARAL, 2015, p. 380).

²⁰ Vide item 2.5 Qualidade de vida: uma questão de equilíbrio entre necessidades humanas e consumo

Essa expansão analítica que enxerga a via para além do espaço de circulação permite que outras áreas do conhecimento se interessem pela rua. Netto (2006) destaca que o entendimento da arquitetura (ou do paisagismo) como fenômeno puramente visual é uma interpretação reducionista, pois outras áreas do conhecimento têm comprovado que o espaço construído tem muitos outros efeitos significativos na vida humana. O autor ainda completa que as interferências da Arquitetura e do Urbanismo na vida das pessoas não são aleatórias e podem ser, em certa medida, mapeadas.

A Arquitetura e Urbanismo moderno, de alguma maneira, tentou impor as interferências que os espaços teriam nas pessoas, vislumbrou-se uma sociedade polida e organizada, mas, para Netto (2006), os modernistas não conseguiram cumprir a missão de compatibilizar a forma das pessoas viverem na cidade com a forma urbana. Apesar dessa relação aqui tratada, entre o homem e o espaço urbano, ser mediada por parâmetros interpretáveis, não significa que seja possível estabelecer uma fórmula eficiente para a projeção (o que os modernistas pensaram ter descoberto). Mas é possível minimizar os erros e maximizar os acertos entre as intenções de projeto e os objetivos para o ambiente construído (NETTO, 2006).

Nesse sentido, têm se desenvolvido técnicas capazes de trabalhar de forma holística, compondo o espaço social das ruas com elementos que favoreçam esta função. O termo “*Streetscape* (street = rua; scape = cenário/vista) é um conceito de desenho de ruas, cuja finalidade é conjugar a função da rua e todos os elementos que a constituem, de modo a criar condições de circulação e de vivência no espaço público” (RIBEIRO, 2014, p. 20).

Streetscape, ou o desenho paisagístico de ruas, tenta integrar todos os elementos projetuais (além da moderação de tráfego) que interferem na qualidade das vias como: arborização, ajardinamento, iluminação, pavimentação e mobiliário urbano. O cenário resultado desse conjunto de elementos pode determinar um espaço convidativo (CHELSEA²¹, 2014 *apud* RIBEIRO, 2014).

As imagens da Figura 20 representam tridimensionalmente algumas dessas estratégias que associam a moderação de tráfego ao aspecto paisagístico e à disposição do mobiliário urbano.

²¹ CHELSEA, D. C. (2014). The Royal Borough of Kensington and Chelsea - Streetscape. Disponível em: <http://www.rbkc.gov.uk/environmentandtransport/transportandstreets/streetscape.aspx>



Figura 20 – Avanço de passeios associado a critérios paisagísticos (dir.)
 Pavimentação *traffic calming* associada a critérios paisagísticos (esq.)
 Fonte: NACTO (03/10/2016)

A cidade possui um importante papel para o contato social entre os habitantes, as pessoas se agrupam em cidades não somente por razões de segurança, trocas comerciais e políticas, mas também pela experiência da proximidade humana (FRANK, 2010). Apesar desse instinto, as pessoas comumente evitam o contato com outras pessoas, mas o desenho urbano, sobretudo o da microescala (*streetscape*), pode ser o elo que pode impulsionar a capacidade de uma comunidade alcançar sua coesão social (FRANK, 2010).

Nesse sentido, Orlandi (2011) iguala as relações urbanas com as relações sociais, visto o grau de interdependência que os dois campos guardam entre si. Dessa forma, a rua, elemento que melhor representa a microescala urbana, possui grande relevância para a construção da sociedade e da cidadania e, conseqüentemente, de *Cidades Para Pessoas*.

3.3 Plano e implementação: a distância entre teorias e práticas assertivas

Papanek (1985), ao escrever sobre o *Design for a real world*, defende que todo homem é designer, não necessariamente na concepção brasileira dominante desse termo estrangeiro, mas no tocante ao ato de desenhar relacionado à atividade de projetar ou planejar. Este livro tinha o objetivo de convidar os projetistas e planejadores a saírem de dentro dos escritórios para olharem o seu entorno, o mundo real. Esse ponto de vista é essencial para se trabalhar a cidade (GEHL, 2013a).

As grandes escalas urbanas são sintetizadas em diagnósticos e os planejadores ficam com a impressão de estarem lidando com uma realidade, o que não é verdade (KAPP e

BALTAZAR, 2012). Peixoto (2011) critica o ponto de vista “global” que se dá através dos métodos de representação das grandes escalas que, aparentemente, por serem mais abrangentes, poderiam mostrar as dinâmicas mais complexas do território. O autor alerta sobre o perigo de se confiar excessivamente em um processo de representação da realidade e confundi-lo com a mesma.

Tomar emprestado uma visão de mundo pode ser arriscado, sobretudo quando a pequena escala (rica em elementos intangíveis) tem grande importância para o contexto urbano. Para a produção de um trabalho crítico é desejável descolonizar o olhar e ver o mundo com os próprios olhos²². O trabalho de Gehl (2013a e 2013b) pode ser considerado como um trabalho que contempla essa observação minuciosa, o que permite a confiança em seus resultados. Os últimos cinquenta anos de dedicação e experiência de Jan Gehl remetem a um histórico de trabalho que constituiu em ampla observação, prévia e, posteriormente, à realização das intervenções urbanas (GEHL, 2015).

Talvez a ansiedade pelo conhecimento eficiente acaba sendo uma limitação às soluções efetivas. De Oliveira (2006) retrata o planejamento no Brasil com uma ênfase tecnicista e burocrática e faz uma crítica à desarticulação do planejamento com a etapa de implementação de políticas públicas. Além disso, o autor defende a importância do processo decisório, que é uma construção política e social, atribui também falhas nos resultados previstos pelos planos, na medida em que estes se prendem a escolas de pensamento e a visões práticas distanciadas da realidade.

Uma primeira escola vê o processo de planejamento de políticas públicas associado a atividades de elaborar-se planos, com isso envolvendo tomada de decisões políticas, reuniões de discussão, mapas detalhados, modelos matemáticos e cenários, criação de legislação e distribuição de responsabilidades, e ao final se gera um plano. Uma vez que terminem essas etapas, assume-se que automaticamente as ações planejadas serão implementadas e atingirão os resultados esperados, se o plano foi bem-feito e tiver o orçamento aprovado. Assim a avaliação de um processo de planejamento é vista primordialmente sobre a ótica de confeccionar planos. Caso o plano desenhado inicialmente seja bom, o resultado ao final será bom. Se o plano é ruim, o resultado é ruim. O que necessitam as políticas públicas é de

²² De acordo com Milton Santos, em afirmação feita no documentário *Encontro com Milton Santos ou : o mundo visto do lado de cá*, de Silvio Tendler (2006), descolonizar o olhar é ver o mundo com os próprios olhos.

bons “planejadores” com mentes privilegiadas e “visão de futuro” para se anteceder ao que vem no futuro e fazer planos corretos que levem aos resultados calculados (DE OLIVEIRA, 2006, p. 275).

Essa visão retratada por De Oliveira (2006) representa a confiança que os técnicos têm em seu trabalho de planejamento e a crença no seu potencial de mudança. Mas os agentes políticos muitas vezes discursam com base na imaterialidade de planos sem viabilidade garantida, o que acaba transformando as políticas públicas em uma pregação demagógica.

A visão de Dos Santos (1985), colocada de encontro com a perspectiva apresentada por De Oliveira (2006), aprofunda a provocação às formas de gestão pública voltadas ao tecnicismo:

Em geral os resultados reais da atividade do cientista, do planejador, do administrador, do técnico, do político sobre as cidades começam quando toda essa gente sai de cena. Quando os seus projetos deixam de ser mapas, memoriais, orçamentos, leis, decretos ou planos financeiros e se transformam em uma linguagem física decodificável no dia a dia (DOS SANTOS, 1985, p. 7).

Para De Oliveira (2006), atualmente, através de uma visão popular ou populista, ou ainda “politicamente correta”, o planejamento enfatiza a participação da população na construção de planos, em que os cidadãos são “empoderados” a monitorar o processo e a discuti-lo. Em muitos casos, apesar da falta de capacidade da população de articulação e compreensão do método e dos temas debatidos, se estabelece uma sensação de dever cumprido na construção política e social, mas diversas vezes esses procedimentos servem prioritariamente para acalmar a sociedade e permitir que o controle da mesma seja estabelecido.

[...] o processo de planejamento tem que ser visto como um processo que, com o tempo, leve à geração de confiança e aprendizado entre os diversos atores envolvidos na decisão para que se aprimorem na tomada de decisão conjunta (DE OLIVEIRA, 2006, p. 284).

Sennet (2015) aponta que, atualmente, há uma rica discussão entre as maneiras de fazer cidade de cima para baixo (*top-down*) e de baixo para cima (*bottom-up*). A primeira forma consiste no poder público tomando decisões de forma imperativa, e a segunda se

expressa com os cidadãos exercendo, de forma dominante, vontades coletivas reprimidas. O autor argumenta que os dois tipos de estratégias são necessárias para a cidade, *top-down* e *botton-up*, essa contradição é saudável para o urbanismo. Entende-se que desde que estabelecida à sensação de confiança, citada por De Oliveira (2006), as políticas, mesmo que decididas sem amplas consultas, podem ser muito bem recebidas pela população. E, por outro lado, desde que se incorporem a uma noção de cidadania e beneficiação coletiva, as ações da sociedade organizada (ou de grupos voluntários e desprentensiosos), mesmo não estando previstas pela legislação, podem ser acolhidas pelo poder público.

Em suma, os planos são capazes de simbolizar a participação da comunidade e de mudanças desejáveis no cenário urbano, mas o planejamento frequentemente se vincula ao futuro, um tempo que está sujeito à sorte e ao descontrole, por isso é necessário reconhecer que a planificação é incapaz de prever o futuro (DE OLIVEIRA, 2006). “Temos que aceitar o papel do planejamento como construtor e articulador de relações na sociedade ou na organização que busca seu bem comum [...]” (DE OLIVEIRA, 2006 p.284).

Tendo em vista a dificuldade e os desafios dos instrumentos tradicionais de gestão urbana, é importante considerar as estratégias abordadas por Sennet (2015). Nesse sentido, a próxima seção abordará o urbanismo tático, artifício de essência *botton-up*, que consiste em uma ferramenta modesta que permite a participação direta e menos alienada por parte dos cidadãos. Esse mecanismo tático ainda possibilita processos de experimentação que podem auxiliar no preparo e correção de investimentos significativos, antes de assumir compromissos políticos ou financeiros consideráveis (LYDON, 2012).

3.4 Urbanismo tático, seu potencial participativo e de implementação real

Jaime Lerner, arquiteto, urbanista e ex-prefeito de Curitiba (capital paranaense), venceu algumas barreiras disciplinares e desenvolveu propostas nos dois campos de estudo aqui investigados (mobilidade e urbanismo). O curitibano tem muitos adeptos e uma de suas falas ocupa o preâmbulo de Lydon (2012), bibliografia fundamental sobre o urbanismo tático, utilizada nessa dissertação:

A falta de recursos não é mais uma desculpa para não agir. A ideia de que a ação só deve ser tomada depois de todas as respostas e de todos os recursos serem encontrados é uma receita certa para a paralisia. O planejamento de uma cidade é um processo que permite correções; é extremamente perigoso acreditar que o planejamento só pode ser feito somente depois de cada variável possível ter sido controlada (LERNER, 2005? *apud* LYDON, 2012).

De fato é uma dificuldade lidar com o tamanho e complexidade dos problemas urbanos, que possuem grandes escalas e profundas inter-relações, mas a melhoria da qualidade de vida urbana se inicia na rua e nas relações entre o espaço público e o privado (GEHL, 2013a e 2013b, JACOBS, 2011 e LYDON, 2012). Não se pode negar a pertinência dos esforços de larga escala, mas trabalhar a microescala tem sido enxergado como uma forma de ensaiar intervenções mais amplas (LYDON, 2012).

Noah (2015) revela boas práticas em mobilidade urbana sustentável, implementadas em Nova York, inicialmente na gestão de Michael Bloomberg (prefeito entre 2002 e 2013), na qual as políticas de redesenvolvimento do espaço urbano buscaram dar maior eficiência e equilíbrio à cidade e inspiraram várias cidades pelo mundo a seguirem um caminho semelhante. Algumas das políticas nova-iorquinas buscam uma rápida implementação improvisada de elementos que qualificam o espaço urbano. A utilização de materiais baratos e o caráter temporário deixam um legado instantâneo para a população (Figura 21). Enquanto a comunidade já usufrui de uma singela requalificação urbana, a municipalidade se organiza para, em até quatro anos, concretizar intervenções permanentes (NOAH, 2015).



Figura 21 – Intervenção temporária em Nova York
Fonte: Noah (2015)

Amaral e Macêdo (2015) rastreiam as diversas nomenclaturas para as táticas urbanas sendo que, as ações descritas nessa seção podem ser entendidas como “arquitetura portátil”, “urbanismo feito à mão” ou “protótipos ágeis”. Nessa dissertação se adotará prioritariamente o conceito “urbanismo tático”, que basicamente consiste em procedimentos simplificados de intervenção urbana, que geralmente têm resultados imediatos e ainda possuem a intencionalidade de instigar mudanças graduais (LYDON, 2012). As possíveis nomenclaturas enfatizam a simplicidade das ações e a hábil adaptabilidade frente à escassez de recursos.

Para Lydon (2012) e Steffens (2013), as táticas podem ser caracterizadas por soluções engenhosas para os desafios da microescala, com compromissos modestos e de curto prazo. Os autores acreditam que o urbanismo tático, associado a iniciativas de baixo custo, conseqüentemente conferem baixo risco, levantando possibilidades de recompensas elevadas visto os modestos investimentos e as expectativas realistas.

De acordo com Steffens (2013), essa forma de intervir na cidade não demanda o trabalho de especialistas em urbanismo e áreas afins, surpreendentemente, através de grupos de pessoas empoderadas, se pratica o urbanismo cidadão²³. O autor entende a repercussão das iniciativas de urbanismo tático na América Latina como uma forma de compensar a debilidade dos processos participativos e de governança.

É importante ressaltar que as táticas de urbanismo podem revelar esforços com diferentes graus de consentimento ou formalização administrativa. Muitos exemplos surgiram com intervenções não autorizadas, mas que foram inseridas cuidadosamente em seus contextos de forma que conseguiu-se provar sua pertinência e foram formalmente aceitas ou tornaram-se permanentes (LYDON, 2012). O diagrama apresentado na Figura 22 demonstra a expansão das iniciativas de baixo para cima (*bottom-up*), na medida em que as intervenções avançam em estágios de consentimento e grau de alcance. O amadurecimento das táticas tende à horizontalidade e entende-se que a fase mais desenvolvida desse processo acontece quando o poder público e

²³ O urbanismo tático não é de competência exclusiva dos arquitetos, pelo contrário, é desejável que outros profissionais e cidadãos comuns se engajem nos projetos de prototipação de espaços públicos. Porém, essa temática ainda é prioritariamente exercida no campo da Arquitetura e Urbanismo e vem sendo, cada vez mais, disseminada nas Bienais de Arquitetura pelo mundo.

sociedade chegam a um acordo sobre essas táticas. A próxima seção irá explicar com maiores detalhes a evolução desse processo.



Figura 22 – Diagrama aponta evolução das táticas urbanas
Fonte: Elaboração própria

Apelando para a criatividade individual ou coletiva das pessoas, têm se concretizado diversos exemplos de melhoria da habitabilidade urbana e do ambiente construído (LYDON, 2012 e STEFFENS, 2013). Serão demonstradas algumas experiências que chamam atenção pela simplicidade, pelo grau de participação e envolvimento, pela inventividade e pela forma que as iniciativas podem ser absorvidas pela gestão urbana, servindo de lição à paralisia, à dependência de orçamento e ao *status quo*. Caracterizamos a seguir os quatro níveis de táticas explicitadas na Figura 22.

3.4.1 Táticas não intencionais

As táticas não intencionais nascem espontaneamente e são como um retrato da genuína vida urbana. O que Lerner (2005) chama de “autoestima da cidade” permite com que as pessoas criem formas de aproveitar o que o cenário urbano oferece de positivo. Gehl (2013a) também explica esse espírito cidadão:

A cidade viva é um conceito relativo. Poucas pessoas em uma rua estreita de uma cidadezinha podem, com facilidade, apresentar uma imagem viva, animada. O que importa não são os números, multidões ou o tamanho da cidade, e sim a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado (GEHL, 2013a, p. 63).

O potencial de encontro dos espaços públicos é um convite para singelas estratégias de qualificar a experiência na cidade, como varandas e alpendres que fazem o contato da residência com a cidade, mesas colocadas sobre as calçadas, ou bancos e cadeiras dispostas no passeio público; são algumas dessas táticas instintivas. A Figura 23 e Figura 24 ilustram táticas não intencionais, muitas dessas iniciativas existem há séculos

nas cidades, apesar de serem ações ordinárias, ainda é apreciável a sua manifestação em grandes centros urbanos, que se caracterizam cada vez mais como uma vida urbana isolada e com baixa reciprocidade social.



Figura 23 – Mesas e cadeiras dispostas no espaço público em Belo Horizonte
Fonte: Pinterest



Figura 24 – Vizinhos espontaneamente colocam cadeiras sobre a calçada em Santiago
Fonte: Steffens (2013)

Outra atividade bastante primitiva é a presença de vendedores que estacionam seu comércio nas ruas e, muitas vezes, contribuem para a animação de localidades. A Figura 25 ilustra a presença de um vendedor ambulante em uma praça pública, essa atividade acaba complementando as necessidades das pessoas que frequentam esse espaço.



Figura 25 – Vendedor ambulante contribuindo para a vitalidade urbana
Fonte: Pinterest

3.4.2 Táticas não autorizadas

a) *Les Bouquinistes*

Se a presença de vendedores ambulantes pode ser considerada como espontânea, por outro lado é comum a polemização sobre sua existência. Um acontecimento curioso para a história do urbanismo tático é o caso dos *Les Bouquinistes*, as bancas de venda de livros nas margens do Rio Sena, em Paris. Há registros de que os ambulantes começaram a se instalar no espaço público parisiense no século XVI, no século XVII foram proibidos de ocuparem as vias públicas, mas pouco tempo depois *Les Bouquinistes* conseguiram provar sua popularidade e a cidade voltou a permitir sua presença. Atualmente, as bancas de livros ainda compõem o cenário do entorno do Rio Sena (Figura 26). Em 2007, recebeu o título de Patrimônio Mundial da UNESCO, o que tornou uma tática não autorizada que representa a persistência e a capacidade regeneradora que tem o urbanismo tático (LYDON, 2012).



Figura 26 – *Les Bouquinistes* em Paris
Fonte: Lydon (2012)

b) Bicicletas Brancas

Outra forma de caracterizar as táticas não autorizadas pode ser através de um caso bastante representativo à questão da mobilidade sustentável: as *Bicicletas Brancas* de Amsterdã.

Desde a década de 1950, um grupo articulado denominado Provos, combatia a ascensão do transporte individual e de sua conseqüente destruição do cotidiano urbano. No ano de 1966, os Provos espalharam por Amsterdã bicicletas pintadas de branco com intuito de tornar seu uso público, para que os cidadãos pudessem utilizá-las para se deslocar gratuitamente e apreciando o cenário urbano, um contraponto ao automóvel. A mensagem do grupo estimulava as pessoas a repelirem o uso do carro pelo bem coletivo e da manutenção da qualidade de vida urbana (MORETTI e ZANDONADE, 2009).

As táticas urbanas não autorizadas geralmente são marcadas por iniciativas que visam chamar a atenção e atrair novos adeptos de uma linha de pensamento sobre a cidade. As Bicicletas Brancas foram notadamente coibidas, como havia uma grande rotatividade de pessoas distintas utilizando-as de forma compartilhada, a “polícia recolhia as bicicletas da rua, alegando que a atitude era um incentivo à prática do roubo” (MORETTI e ZANDONADE, 2009, p. 9).

Amsterdã atualmente é uma das cidades mais amigáveis à bicicleta, e o movimento dos Provos pode ser considerado uma grande influência pelas inversões de prioridades, tanto na Holanda como em diversos outros países. Vale lembrar também que a Holanda (Figura 27) inovou no quesito moderação de tráfego e compartilhamento do espaço viário entre pessoas e veículos (VANDERBILT, 2009), fato que também pode ser atribuído como um desdobramento do ativismo dos Provos. A figura a seguir também ilustra o cenário comum em cidades holandesas que, ao contrário do senso comum, valoriza as pessoas em detrimento do tráfego.



Figura 27 – Design Woonerf²⁴: Característica paisagem de cidades holandesas
Fonte: Pinterest

3.4.3 Táticas estimuladas

a) *Plaza de Reciclaje*

Na cidade chilena de Valparaíso uma equipe de desenhistas da Pontifícia Universidade Católica encabeçou um projeto que tinha a seguinte hipótese: “Será possível coproduzir com os cidadãos um espaço público feito de lixo transformando-o em algo valioso?” (STEFFENS, 2013 p. 58). A intenção do projeto era chamar a atenção para o uso dos espaços públicos a uma simultânea conscientização sobre a reciclagem.

Ao concretizar a *Plaza de Reciclaje* (Figura 28) concluiu-se que os espaços públicos abertos a praticamente qualquer tipo de tratamento cenográfico provocam um grande interesse nas pessoas, que se apropriam e participam da vocação à vitalidade cidadina. A confirmação desse resultado positivo é baseado em números expressivos, pois os três

²⁴ Woonerf foi uma iniciativa pioneira, realizada na Holanda no início da década de 1960. O termo se refere a uma rua, ou um conjunto de ruas onde pedestres e ciclistas têm total prioridade sobre os motoristas.

dias de duração do evento atraíram aproximadamente 10 mil pessoas, o que comprova também o potencial de grupos formais (como a Universidade) estimularem a conscientização cidadã e o engajamento em iniciativas de urbanismo tático.



Figura 28 – *Plaza de Reciclaje* (evento realizado em 2013)
Fonte: Steffens (2013)

b) Largo da Batata

O espaço urbano é frequentemente conduzido por megaprojetos que se distanciam das necessidades e interesses coletivos. Ao desconhecer as dinâmicas locais, as construções ou requalificações são feitas de cima para baixo, e o usuário final muitas vezes se depara com um resultado insatisfatório e praticamente irreversível (RUSSO, 2015).

Uma solução para esse impasse, em defesa do interesse coletivo, pode estar na articulação da sociedade. A equipe que cuida do Largo da Batata, em São Paulo, “acredita que, para termos uma cidade mais humana, é necessário articular as pessoas, para que elas vejam o espaço público como uma oportunidade para a intervenção e a reinvenção” (GORECKI *et al.* 2015, p. 21).

Em 2013, os paulistanos receberam de volta o Largo da Batata, após um longo e dispendioso processo de requalificação urbana. A praça entregue pela Prefeitura se caracterizava por um “vazio, sem árvores, bancos, mesas ou qualquer mobiliário urbano que convidasse ao convívio social, o largo ressurgiu como um espaço de tensão” (GORECKI *et al.* 2015, p. 6). A Figura 29 ilustra o resultado da requalificação realizada pela Prefeitura.



Figura 29 – Largo da Batata reinaugurado sem potencialidades à vida urbana
Fonte: Pinterest

Diante dessa situação um pequeno grupo, com cerca de dez participantes, passou a utilizar e a cuidar do Largo da Batata, munidos de mobiliário portátil de praia (cadeiras e guarda-sóis). Os encontros tornaram-se rotineiros às sextas-feiras até que foi criado o “coletivo *A Batata Precisa de Você*, movimento de apropriação pautado pelo direito à cidade – conceito cunhado pelo filósofo e sociólogo Henri Léfèbvre (sic) – que coloca o espaço público como protagonista do cenário de encontro para a construção da vida coletiva nas cidades” (GORECKI *et al.* 2015, p. 7).

Este grupo, ligado à Universidade e engajado politicamente, a partir de uma atuação improvisada e repleta de “gambiarras”, alavancou oficinas de criação de mobiliário, de plantio de mudas (etc.), que permitiu a ambientação da praça através de um esforço coletivo (Figura 30).



Figura 30 – Construção dos primeiros bancos e mófia de material reaproveitado
Fonte: www.largodabatata.com.br

Os participantes do movimento de apropriação do espaço público enxergam esse espaço como um verdadeiro “laboratório público a céu aberto” (GORECKI *et al.* 2015, p. 7). Esse processo, por ser experimental, acaba transitando também por táticas não autorizadas, como o caso da faixa de pedestres²⁵ pintada coletivamente (Figura 31 à esquerda). O engajamento relacionado às formas de gestão daquele espaço é discutido em rodas de conversa (Figura 31 à direita).



Figura 31 – Faixa de pedestre não autorizada (esq.)
e reuniões públicas com foco na gestão da praça (dir.)

Fonte: www.largodabatata.com.br

A forma divertida e lúdica que se abordou a necessidade de moderação do tráfego e valorização do pedestre, estimula os cidadãos a participarem efetivamente na construção do espaço urbano.

A intencionalidade do grupo em estimular a adesão de um maior número de pessoas é evidenciada por algumas de suas iniciativas, uma delas é a campanha “A Batata Precisa de Você”, que estimula a participação e construção coletiva independente da origem sociocultural de cada potencial participante. Outro projeto que demonstra a intenção multiplicadora das ações dos “batateiros” é a publicação utilizada como referência para essa dissertação e que se encontra disponível gratuitamente na internet: “OCUPE - Largo da Batata: Como fazer ocupações regulares no espaço público”. A Figura 32 apresenta parte do conteúdo dessa publicação, que instrui o leitor a construir um banco de praça, encorajando a disseminação das táticas manuais de urbanismo.

²⁵ A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo desmanchou a intervenção realizada coletivamente.



Figura 32 – Instruções para construção de um banco com materiais de baixo custo
 Fonte: Gorecki *et al.* (2015).

O trecho a seguir também comprova o desejo do grupo de obter reconhecimento junto ao poder público e manter um diálogo horizontal:

A Batata Precisa de Você propõe também um diálogo com o poder público, se posicionando como um movimento de cidadãos ativos, que participam da vida pública da cidade. Não há necessidade de escolher entre o formal ou o informal, já que, juntos, se potencializam. Para isso, documentamos as nossas experiências, mapeamos nossa evolução e convidamos o Poder Público a participar do processo, assim como procuramos participar do que é realizado por ele, acompanhando suas etapas, pedindo e analisando os resultados. Nos contatos até agora travados, a troca tem mostrado uma perspectiva promissora e esperamos que, no futuro, a Batata seja reconhecida como laboratório de experimentos urbanos, norteador a criação de políticas públicas e ações semelhantes em outros locais (GORECKI *et al.* 2015, p. 22).

3.4.4 Táticas consensuais

O urbanismo tático também pode ser uma resolução de iniciativa do poder público para testar projetos ou promover mudanças em curto prazo (LYDON e GARCIA, 2015). Muitas experiências táticas começaram com intervenções não autorizadas, mas que o seu sucesso e adequabilidade permitiram atingir a formalidade, e até mesmo, o apoio ou o estímulo do poder público (LYDON, 2012). Assim se caracterizam as táticas

consensuais, quando sociedade e poder público consensualmente concordam com uma política, que naturalmente é autorizada pelo governo e aplicada pelos cidadãos.

a) Depave

O programa *Depave* (*Despavimentação*), a princípio uma ação ativista de bairro, transformou-se em uma organização sem fins lucrativos financiada pela municipalidade de Portland (EUA) e pela EPA (Agência de Proteção Ambiental) (LYDON, 2012). O trecho a seguir caracteriza a iniciativa descrita.

Apesar das superfícies impermeáveis serem um fato da vida urbana, a pavimentação de milhões de metros quadrados contribui para numerosos problemas ambientais, nomeadamente a poluição das linhas de água devido às descargas de águas pluviais. A organização de voluntários *Depave*, de Portland, procura reduzir gradualmente este tipo de poluição, através da remoção pontual de pavimentos desnecessários. Para isso, a *Depave* transforma zonas de passagem e estacionamentos de automóvel em jardins e espaços verdes coletivos, que reduzem naturalmente a poluição por descarga de águas pluviais (LYDON, 2012, p. 23).

Ao completar cinco anos de atuação, o *Depave* já havia destruído quase nove mil metros quadrados desnecessários de asfalto, que substituiu a superfície impermeável por áreas verdes permeáveis e jardins comunitários (LYDON, 2012).

b) Parklets

Lydon (2012) revela que a ideia de converter pavimento em espaços verdes surgiu na década de 1970 nos Estados Unidos, através do projeto artístico de Bonnie Ora Sherk, a intervenção foi denominada “Arquitetura Portátil”. Mas a divulgação desse tipo de iniciativa ocorreu apenas em 2005, em que um grupo interdisciplinar transformou um espaço de estacionamento em um mini jardim (Figura 33).



Figura 33 – *Parklet*: Substituição de uma vaga de estacionamento por um espaço livre de uso público
Fonte: Lydon (2012)

Lydon (2012) descreve a iniciativa que culminou na tática dos *parklets*:

O grupo simplesmente cobriu o espaço com relva, acrescentou um banco e uma árvore e alimentou o parquímetro com moedas. Instantaneamente, ganhou atenção nos Estados Unidos, tendo-se espalhado rapidamente entre os defensores da “cidade habitável” e é considerado o precursor dos *Parklets* de Nova Iorque e São Francisco, assim como os programas *Pavement to Park* (LYDON, 2012, p. 15).

Atualmente, inúmeras cidades pelo mundo regularizaram a prática dos *parklets*, inclusive Belo Horizonte²⁶.

a) *Pavement to Plazas*

As estratégias *Pavement to Plazas* abordam a substituição de pavimento por praças. Aplicadas pelo poder público em Nova York (em 2012), comprova-se o reconhecimento do urbanismo tático como política urbana. *Pavement to Plazas* são intervenções que utilizam materiais improvisados para redefinir o espaço excessivo usado pelos veículos motorizados, para assim prover espaço para as pessoas. Os esforços não demandam investimentos significativos e, instantaneamente (do dia para a noite), surgem espaços livres de uso público. Enquanto a municipalidade providencia recursos para

²⁶ A normatização dos *parklets* em Belo Horizonte se deu através do Decreto 15.895/2015. Na capital mineira o termo estrangeiro tem também uma expressão mais amigável: varanda urbana. Destaca-se a manifestação positiva ao projeto no site da prefeitura: “[...] reforçamos o absoluto sucesso do programa em humanizar espaços da cidade e ampliar sua ocupação pelas pessoas [...]” (Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=varandasurbanas>> Acesso em jan. de 2017.

intervenções definitivas, os parceiros, agentes locais interessados (moradores e comerciantes) são convidados a manter e gerir o espaço coletivo de ócio e lazer (LYDON, 2012). A Figura 34 ilustra o cenário antes e depois da intervenção, que nitidamente tem um caráter bastante improvisado.

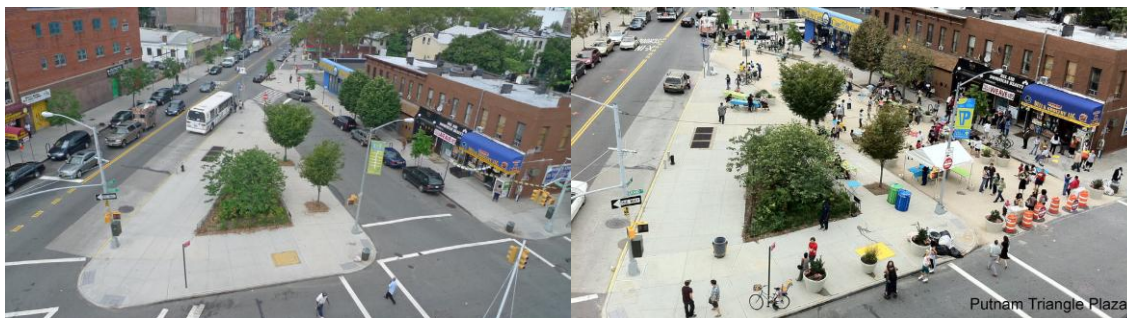


Figura 34 – Antes e depois da intervenção portátil em Nova York

Fonte: Lydon (2012)

Como uma forma de acelerar essas iniciativas desejáveis à cidade, Nova York criou um programa que visa alcançar um parâmetro ousado: prover a todos os nova-iorquinos um espaço público de qualidade dentro de um raio de caminhada de 10 minutos (NEW YORK CITY DOT, 2016).

Antes e depois das intervenções realizadas, o departamento de transportes de Nova York (DOT) trabalha em estreita colaboração com agentes locais como residentes, proprietários de empresas, associações de bairro e funcionários representantes das regionais (NEW YORK CITY DOT, 2016). Essa abordagem, aparentemente, não contempla amplas consultas públicas antes da implantação dos projetos, mas permite um diálogo aberto e ininterrupto para que a comunidade expresse seus anseios. Esse tratamento contribui para a agilidade do programa e dá outra abertura aos processos participativos, em que os cidadãos podem ajudar a definir esses espaços e a geri-los.

Além de uma avaliação pautada em pesquisas direcionadas à obtenção do *feedback* do público, empresas e proprietários, o DOT realiza contagens de pedestres e veículos, compara dados de acidentes e faz análises sobre as atividades econômicas (NEW YORK CITY DOT, 2016).

As experiências realizadas até o momento permitem o DOT ponderar sobre as iniciativas de substituição de pavimento por praças. Em relação tráfego e o possível resultado em congestionamentos, DOT afirma em seu *website*:

Em algumas partes da cidade há excesso de espaço viário. Nesses locais, uma porção da via pode ser recuperada para uso de pedestres, sem afetar significativamente o tráfego. Em outras áreas, recuperar o espaço da rua pode ter impactos potenciais sobre o tráfego, neste caso uma análise de tráfego seria requerida. No entanto, como regra geral, o programa da municipalidade não irá buscar propostas que produzem impactos adversos significativos sobre o tráfego (NEW YORK CITY DOT, 2016).

Associado a esse projeto também existe o *Active Design* (ou Desenho Ativo). A abordagem desse programa em Nova York possui também uma correlação muito importante com a saúde humana, almeja-se substituir os hábitos sedentários dos cidadãos pelos deslocamentos ativos (a pé ou de bicicleta) em troca dos motorizados. Fomentam-se também as recreações ativas (como o cooper ou brincadeiras infantis), em detrimento do lazer passivo (televisão, vídeo game etc).

A estratégia de aumentar o espaço para as pessoas diminuindo o espaço dos veículos motorizados atualmente é uma tendência em Nova York, e apesar da polêmica que essas ações podem causar, a urbanista Suzanne Nienaber (uma das responsáveis pelo projeto), comenta:

[...] quando surgimos com a proposta de aumentar o espaço voltado para pedestres e ciclistas, chegando até mesmo a excluir o trânsito de automóveis particulares como é o caso da Times Square, houve quem acreditasse que os efeitos seriam desastrosos. Porém, os fatos – e os números – logo apontaram que estávamos certos. Não somente a atividade econômica aumentou expressivamente em tais regiões, como o número de acidentes de trânsito e atropelamentos caiu vertiginosamente, chegando até mesmo a zero em muitos pontos do centro da cidade (NIENABER, 2015).

3.4.5 Táticas não excludentes

As quatro táticas expostas nos tópicos anteriores compõem uma tentativa do autor de destrinchar o urbanismo tático. Não há a intenção de doutrinar ou estabelecer um espectro de classificação rígido para as táticas urbanas, mesmo porque, acredita-se que essas táticas não são necessariamente autoexcludentes.

Nesse sentido, um importante exemplo para a cidade de Belo Horizonte é a Praia da Estação, um movimento que começou após a tentativa da Prefeitura de coibir o uso

democrático da Praça da Estação, um espaço simbólico para a Capital mineira²⁷. Como manifesto, surgiu a proposta de ocupar a árida praça de acordo com sua vocação: sol e água proveniente das fontes secas. A Figura 35 e Figura 36 ilustram as pessoas fazendo uso da praça de forma similar ao uso de uma praia.



Figura 35 – Praia da Estação – Pessoas brincando com água das fontes secas

Fonte: <https://pracalivrebh.wordpress.com/2010/03/>



Figura 36 – Praia da Estação – Aluguel de caminhão pipa para fornecer água para a “praia” após o desligamento das fontes secas pela Prefeitura

Fonte: <https://pracalivrebh.wordpress.com/2011/01/>

²⁷ Disponível em: <https://pracalivrebh.wordpress.com>

A iniciativa da Prefeitura, que começou a ser condenada pelos cidadãos, foi estabelecida pelo Decreto Municipal 13.863/2010. Este documento visava adestrar o uso do espaço público, tendo como justificativa questões como: “segurança, a limpeza e a proteção do patrimônio público”.

Assim, o movimento se estabeleceu como uma tática não autorizada, que confrontou o Poder Público de forma a ridicularizar o disciplinamento desnecessário imposto ao uso do espaço público. Curiosamente, o aspecto cômico e divertido dado ao manifesto atraía também um público não intencionado na questão política do movimento. E ainda, a expansão da Praia da Estação era estimulada por grupos ligados à Academia e aos movimentos sociais. Por fim, apesar de a Prefeitura tentar boicotar o movimento, ao longo do tempo percebeu-se que seria mais apropriado consentir a Praia da Estação.

Com esse exemplo, queremos dizer que uma mesma ação pode abarcar distintas táticas, tanto ao longo do tempo, como pela diversidade de participantes. Mais importante que classificar a forma de construção das táticas é pensar em seus desdobramentos.

Dias (2015) retrata a Praia da Estação como uma alavanca do “movimento não institucionalizado de retomada do Carnaval de rua” em Belo Horizonte. A autora também associa o desenvolvimento recente do Carnaval da Capital mineira para além da folia, uma vez que esta manifestação cultural também tem levantado bandeiras políticas ligadas às reivindicações nos quesitos: espaço público, mobilidade urbana, habitação etc. A repercussão desse processo de politização acontece não apenas durante o feriado carnavalesco, mas em outros períodos do ano e outras esferas da vida cotidiana na cidade (DIAS, 2015).

O Carnaval, em sua essência, tem um caráter profundamente democrático, e as táticas urbanas que se assemelham a esse atributo são intrigantes e revertem um processo de marginalização da parcela da sociedade que é “despreparada” para lidar com planejamento urbano. Se por um lado grande parte da população não tem preparo para lidar com mapas, planos e leis, por outro, todos facilmente podem ocupar as ruas e praças da cidade, fazendo valer um direito básico ao cidadão. Nesse sentido, podemos entender as táticas não excludentes como aquelas em que há espaço para: desavisados, alienados, ativistas, estudantes, intelectuais, funcionários públicos, burocratas etc. Enfim, a diversidade é benéfica, desde que o interesse coletivo esteja em jogo.

4 TÁTICAS DE INVESTIGAÇÃO INTERDISCIPLINAR E QUALITATIVA

Após a abordagem dos capítulos anteriores é importante recapitular o principal objeto de estudo deste trabalho, a microescala, mais especificamente, a rua. Sob o ponto de vista dos transportes, a rua é definida como espaço de circulação. Coerentemente a esse significado há uma série de metodologias que permitem o melhor equacionamento dos fluxos (o que é legítimo e verdadeiro para esse campo do conhecimento²⁸) e, sem dúvida, as vias que têm seu tráfego pensado tendem a um melhor escoamento que aquelas vias que operam à sua própria sorte.

Porém, estendendo o conceito de rua como espaço de construção social cotidiana, estas ferramentas metodológicas da engenharia (também apropriada eventualmente pelos demais planejadores urbanos) se tornam instrumentos abstratos. Nesse momento, retomamos uma discussão realizada no início desta dissertação, pois o pedestre é, conceitualmente, um sujeito distinto do habitante urbano: enquanto o primeiro se desloca pela cidade, o segundo vive a cidade.

Essa distinção nos faz enxergar uma lacuna à prática do planejamento urbano, cabendo nesse momento resgatar uma reflexão de Villaça (2012), que afirma que uma verdade pode (intencionalmente ou acidentalmente) ocultar outras verdades. Dentro do contexto deste trabalho foram pensadas duas verdades, em que a primeira é capaz de omitir a segunda: (i) ‘Via’ e ‘rua’ são sinônimos, consistindo de elemento fundamental à circulação urbana. Para facilitar os deslocamentos de pessoas e mercadorias é necessário otimizar o espaço e os fluxos para que haja um atendimento satisfatório às demandas. (ii) ‘Via’ e ‘rua’ nem sempre são sinônimos²⁹, o termo ‘via’ é amplamente utilizado no contexto do trânsito e o termo ‘rua’, apesar de também ser usado nesse primeiro contexto, é mais amigável ao contexto social. A rua como espaço social é o lugar de construção da cidadania e da urbanidade e, quando pensada exclusivamente sob o ponto de vista do tráfego, pode ter consequências negativas ao convívio urbano.

²⁸ Parece importante salientar que não há a intenção de realizar qualquer tipo de depreciação ao que consideramos como a Engenharia de Transportes tradicional, pelo contrário, destaca-se a experiência e a simpatia do próprio autor pelas ferramentas e metodologias de estudos de tráfego. No entanto, é importante mostrar aqui as limitações dessa abordagem e contribuir para a construção de uma crítica ao campo da Mobilidade Urbana.

²⁹ Distinção dos termos ‘via’ e ‘rua’ proposta por Gomes (2015), explicitado no Capítulo 3.

O Quadro 2 mostra que soaria estranho o uso do termo ‘via’ para o contexto social, se as falas hipotéticas a seguir trocassem o termo ‘via’ por ‘rua’ ficariam mais verossímeis.

Quadro 2 – Situações cotidianas ao espaço da ‘rua’

Tenho muitos amigos que moram na minha ‘via’.
As crianças estão brincando na ‘via’.
Os velinhos ficam vendo o tempo passar olhando pra ‘via’.
Adoro passear na ‘via’ para sair de dentro de casa e espairecer.
A associação de moradores da ‘via’ se reuniu para debater os problemas recentes.

Velloso (2016) afirma que “a revolução a se fazer no cotidiano é levar a práxis urbana a predominar sobre as determinações abstratas do planejamento e do urbanismo” (VELLOSO, 2016). A autora também denuncia a alienação dos cidadãos ao desenvolvimento urbano: “a passividade se dá na medida em que os habitantes delegam aos especialistas (os planejadores, os arquitetos, os desenhistas) não apenas a tomada de decisões, mas o cuidado e a preocupação envolvidos numa decisão” (VELLOSO, 2016).

Os assentamentos humanos se desenvolveram na maior parte da história sem a atuação de especialistas, ou seja, as interferências eram muito mais orgânicas que na atualidade. O ponto que Velloso (2016) chama a atenção, e que foi incorporado nessa dissertação, é o de retomar iniciativas mais espontâneas e mais próximas do cotidiano dos cidadãos, para se intervir nas cidades (estratégias *botton-up*³⁰).

As idealizações dos planejadores para a cidade fomentam uma série de métodos e intervenções que contribuem para o desenvolvimento urbano, mas os setores técnicos e acadêmicos devem ter cuidado com o ímpeto de controlar a cidade. Os profissionais precisam se contentar com uma cidade que, por mais que os tecnológicos centros de controle de tráfego (ver Figura 37), ou as técnicas de geoprocessamento pareçam funcionar como a regência de um maestro, o urbano nunca soará tão afinado como uma

orquestra. Essa vontade de “brincar de Deus” dos planejadores é explicada por Vanderbilt (2009), ao mencionar o funcionamento dos centros de controle de tráfego: “um homem que aperta um botão afeta não somente um grupo de pessoas, mas literalmente a cidade inteira, na medida em que o impacto repercute em todo o sistema” (VANDERBILT, 2009 p. 109).



Figura 37 – Centro de operações da Prefeitura de Belo Horizonte
Fonte: PBH

No Brasil, a gestão do espaço da rua nas cidades é atribuição predominantemente dos órgãos de trânsito, Companhias de Engenharia de Tráfego (CET³¹) e instituições municipais de função semelhante, como a BHTRANS em Belo Horizonte. Reitera-se que não há aqui a intenção de depreciar os conceitos-chave e os métodos da engenharia tradicional, mas é necessário fazer alguns apontamentos que irão justificar a escolha do processo deste trabalho. Essa dissertação não defende esse ou aquele campo do conhecimento, mas se propõe a atuar na interseção entre a Arquitetura e Urbanismo e a Engenharia de Transportes e em alguns resultados que esses campos do conhecimento refletem na sociedade. Para transmitir ao leitor a decisão sobre a interdisciplinaridade, foram coletados alguns pontos de vista de autores que serão transcritos a seguir:

³⁰ Ver item 3.3 Plano e implementação: a distância entre teorias e práticas assertivas, p.41.

³¹ Como exemplo, as maiores cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo, contam com CETs para o planejamento e operação do tráfego e dos transportes.

[...] tornou-se clara a diferença de visão dos profissionais dedicados aos vários aspectos de tratamento do sistema viário das cidades, engenheiros de tráfego, arquitetos e urbanistas. Inicialmente o limite do meio-fio, separando as áreas destinadas aos pedestres e aos veículos parecia a grande linha divisória entre os conceitos da engenharia de tráfego e do urbanismo, da forma pela qual é geralmente compreendido. Nessa ótica, o tráfego e os pedestres devem andar isolados, sua convivência é perigosa e indesejável, têm de receber tratamento especial de segurança como faixas, semáforos, passarelas e gradis. O engenheiro de tráfego preocupa-se com a via, seu desenho, sua funcionalidade. O pedestre, em sua hora, disciplinado, deve andar e estar apenas nos locais específicos (BAPTISTA NETO, 2012 p. 202).

[...] Como profissão, a engenharia de trânsito historicamente tendia a tratar os pedestres como pequenas pedras de areia que perturbam o funcionamento de suas máquinas de trânsito. [...] Os engenheiros falam de coisas como “impedância de pedestres” e “interferência de pedestres”, que soam como atos desagradáveis, mas, na verdade, se referem ao fato de que as pessoas algumas vezes têm a ousadia de atravessar a rua a pé, perturbando a “taxa de fluxo de saturação” de carros virando em um cruzamento. Como um testamento ao preconceito inerente à profissão, nenhum engenheiro jamais escreveu um estudo sobre como a “interferência veicular” perturba as taxas de fluxo de saturação das pessoas tentando atravessar a rua (VANDERBILT, 2009 p. 111-112).

O desenho urbano lida com a dimensão físico espacial das cidades. Deve articular e conectar as boas práticas da Arquitetura, do Urbanismo e da Engenharia de Transportes na busca da promoção das potencialidades do ambiente construído na conversão de suas limitações em oportunidades, de forma a aproveitar e promover o contato social, a vitalidade comercial e a eficiência da cidade (Villota, 2001; Del Rio, 2004; Cuthbert, 2005). O desenho urbano, ao considerar o pedestre como elemento central, é capaz de afetar diretamente o número das viagens a pé, nas diferentes áreas, de acordo com a estruturação de suas conexões e instalações (VTPT, 2007; Frenkel, 2008) (RODRIGUES *et al.* 2014 p. 69).

Os autores estudados, especialmente Jane Jacobs, Tim Pharoah, Jean Gehl e Willian Whyte, nos conduzem à compreensão de que a Engenharia de Tráfego não pode se limitar a si mesma, pelo contrário, deve abrir seus horizontes e pensar a rua como local de encontro e permanência de pessoas, nós mesmos, na nossa essência fundamental de pedestres (BAPTISTA NETO, 2012 p. 204).

Este último trecho citado de Baptista Neto (2012) deixa uma diretriz sobre a necessidade da interdisciplinaridade para lidar com a questão da mobilidade urbana. A leitura de Amaral (2015)³² nos ajuda a entender que, apesar da nova terminologia (mobilidade urbana) ser amplamente utilizada pelo setor de transportes, acaba sendo equivocadamente empregada quando não aborda, de fato, as complexas questões do espaço social que consiste a cidade.

Vanderbilt (2009) descreve a história de Hans Monderman que, de acordo com o autor, foi um profissional pioneiro e provavelmente um dos engenheiros de trânsito mais conhecidos no mundo. A prática de Monderman chamou a atenção, pois ele decidiu “virar as costas a décadas de sabedoria acumulada de sua profissão” (VANDERBILT, 2009, p. 189). Este engenheiro holandês propôs planos de circulação com cruzamentos inteiros em grandes avenidas sem nenhum tipo de sinalização de trânsito. A proposta girava em torno de uma teoria central que determinava dois tipos de espaço: o “universo do trânsito” e o “universo social”. Como o primeiro universo foi criado para os veículos motorizados, este acaba sendo impessoal e padronizado, além de ser resumido à velocidade, eficiência e homogeneidade. Já no universo social, a rua, não é um recurso disponível para ser dominado pelas máquinas, o que define esse espaço são as pessoas, os costumes locais e o contato interpessoal. Monderman percebeu que o primeiro universo não poderia dominar o segundo, por isso propôs a retirada das placas, o que obriga os motoristas e os pedestres negociarem suas travessias, de forma que o automóvel perde seu privilégio (VANDERBILT, 2009). Dessa forma, o engenheiro holandês focou sua carreira na transdisciplinaridade e algumas de suas percepções foram passos importantes para um campo de estudo conhecido hoje como “moderação psicológica do trânsito”. No meio da trajetória profissional de Hans Monderman ele se associou a um planejador de transporte inglês, Ben Hamilton-Baillie, eles se aliaram em um movimento conhecido como *Shared Space* (espaço compartilhado), que daria origem ao conceito de *streetscape*, que consiste em projetos e estratégias que encorajam as viagens de pedestre e a fruição urbana (GDOT, 2003).

³² A “neutralização do conceito de mobilidade urbana despolitizou o debate e tem permitido sua banalização ao longo do seu processo de consolidação (não sem intenção expressa de alguns agentes) como termo predominante, permitindo sua utilização como um novo termo para a mesma abordagem” (AMARAL, 2015, p. 64).

A introdução apresentada nesse capítulo fornece a base para a escolha de atuação sobre o universo social da rua que, inevitavelmente, tem caráter interdisciplinar e uma dimensão predominantemente qualitativa. Nas próximas seções desse capítulo serão abordadas questões centrais para o trabalho. Poderia-se entender esses direcionamentos da pesquisa como o método do trabalho, mas este termo será evitado pois, apesar de setorialmente utilizar-se algumas ferramentas consolidadas no meio científico, a essência do trabalho é uma experimentação ainda pouco explorada no âmbito acadêmico.

A seção 4.1 deu destaque ao paradigma *Cidade Para Pessoas*, que consideramos como uma teoria urbana consistente frente aos problemas contemporâneos. A seção 4.2 enfatiza o urbanismo tático como método experimental tanto para o Desenho Urbano como para a Sociologia Urbana ou para a Engenharia de Tráfego. Aborda-se também sobre a estratégia de incorporação de uma experiência prática de urbanismo tático na presente dissertação.

4.1 A afirmação de um novo paradigma urbano: Cidades Para Pessoas

Não é raro o pensamento dominante utilizar-se de uma verdade para esconder outra verdade. Se há uma verdade escondida, é porque ela incomoda e precisa ser escondida. Por outro lado, se uma verdade for escondida por outra verdade, é porque a primeira (a que é escondida) tem mais importância, tem mais força ou é mais perigosa que a segunda (a que esconde). Surge evidentemente a questão da hierarquia entre as verdades. Há verdades mais importantes que outras (VILLAÇA, 2012 p. 281).

Retomamos esse conceito de Villaça (2012), pois o fato das políticas de transporte ignorarem importantes verdades para a sociedade é um grande empecilho para que as cidades avancem. As políticas econômicas dão “carta branca” para a indústria automobilística e do petróleo, além das empreiteiras. A política desenvolvimentista se baseia no aumento do PIB e nas taxas de emprego, mas omite o espaço como uma variável econômica (SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESPAÇO LIVRE NA CIDADE, 2016³³). O que é considerado como o mais importante não é o resultado de uma política ou obra pública ao espaço e ao cotidiano dos cidadãos. Aparentemente, desde que as premissas econômicas de crescimento sejam atendidas, não importa se será

³³ Palestra realizada por Erminia Maricato (seção de ‘Gestão e ocupação do espaço livre na cidade’) disponível em: <<http://escoladacidade.org/bau/esquenta-erminia-maricato-julia-ruiz-laura-sobral-gestao-e-ocupacao-do-espaco-livre-na-cidade/>>

construído um estádio de futebol em uma cidade que não tenha tradição neste esporte, ou se a política de estímulo ao crescimento da indústria automobilística entope as ruas de carros, enquanto o transporte público aguarda investimentos ou subsídios (SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESPAÇO LIVRE NA CIDADE, 2016).

Enfatiza-se o fato das “empreiteiras desenharem a política urbana” (SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESPAÇO LIVRE NA CIDADE, 2016), ou seja, a força que as corporações têm é capaz de desprezar investimentos prioritários à coletividade para o próprio benefício. A rasa justificativa de certas obras públicas baseia-se mais no discurso da geração de emprego e aumento do PIB, e, facilmente, o pensamento dominante é transformado em senso comum³⁴.

Em entrevista ao especialista em espaços públicos, Jah Gehl, o experiente arquiteto denunciou os argumentos apresentados para a manutenção do *status quo*:

Em todos os países que eu trabalhei por 30 anos, sempre começavam dizendo “você precisa entender que aqui é diferente, temos o clima diferente, a cultura diferente, nós amamos nossos carros mais do que em outros lugares, assim é como somos e não podemos ser mudados” [...]. (GEHL, 2016).

Gehl complementa sua fala ao demonstrar que esses tipos de argumentos (falsas verdades) são plenamente contestáveis, e pôde comprovar isso em sua trajetória profissional:

[...] Então mudamos e ninguém mais lembra quem tinha dito “isso nunca poderá ser feito”. Eu ouvi isso em Nova York, especialmente. “A Big Apple não pode ser mudada, aqui estamos sempre acordados, você nunca poderá vir com ideias europeias, pelo amor de Deus, para Nova York”. Então mudamos. [...] Em Moscou, “isso nunca poderá ser feito em Moscou”. Foi feito, aconteceu. [...] (GEHL, 2016).

Antes de se afirmar que certas estratégias são impossíveis ou equivocadas, é necessário testá-las, mesmo que em pequenas escalas. Dessa forma, a intenção desse trabalho era

³⁴ Os interesses sociais muitas vezes ficam em desvantagem a interesses de coletividades restritas. No Seminário Internacional Espaço Livre na Cidade (2016) foi abordado o caso do projeto de um túnel na Operação Urbana Águas Espraiadas (São Paulo) que sequer será utilizado pelo transporte coletivo. Mas acaba que a expectativa de obras viárias melhorarem a mobilidade urbana (algo que se pode questionar se realmente acontece), muitas vezes, faz com que a população seja convencida da relevância desse tipo de investimento para a coletividade.

experimentar um processo real de transformação do espaço urbano na cidade de Belo Horizonte, através da transição de um espaço favorável aos veículos motorizados para um espaço amigável às pessoas (assim como a intervenção ilustrada na Figura 38).



Figura 38 – Urbanismo tático em São Paulo
Fonte: Global Designing Cities Initiative

A figura anterior retrata a intervenção realizada em São Miguel Paulista, um bairro no extremo leste da cidade de São Paulo. O que motivou as estratégias de urbanismo tático nessa localidade foi o conflito entre o intenso tráfego de passagem e a alta atratividade de pessoas para compras e lazer. A principal avenida do bairro, Av. Marechal Tito, possui importante função nos deslocamentos metropolitanos e foi a que concentrou maior mortalidade de trânsito na cidade, com o atropelamento como causa principal deste índice (ITDP Brasil, 2016).

O urbanismo tático tem se desenvolvido muito rapidamente como ferramenta de gestão urbana, sendo que essa experiência em São Paulo aconteceu posteriormente à nossa intervenção em Belo Horizonte (a qual será detalhada adiante) e possui características muito similares. O projeto, denominado “São Miguel Mais Humana: Rua Para Todos”, teve o intuito de aplicar estratégias de moderação de tráfego, além de criar um espaço de lazer e recreação para a população, com a disposição de mobiliário urbano e paisagismo (ITDP Brasil, 2016).

Descobrir esse projeto, após a realização da experiência alvo desta dissertação, gerou um desejo de ter descoberto anteriormente uma iniciativa similar, para tê-la como referência. Mas, ao mesmo tempo, provocou uma sensação compensatória, pelo fato da temática escolhida neste trabalho se mostrar bastante atual e relevante o suficiente para motivar a Prefeitura de São Paulo atuar em parceria com Organizações Não Governamentais na sua realização.

O apoio do ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) e da BIGRS (*Bloomberg Initiative for Global Road Safety*) a essa iniciativa em São Miguel Paulista demonstra que o paradigma *Cidade Para Pessoas* cada vez mais se aproxima do campo dos Transportes e da Mobilidade Urbana.

4.2 Urbanismo tático como ferramenta: intervenção urbana por meio de mutirão de alunos

Sabia-se que experiências similares à do engenheiro holandês Hans Monderman não seriam facilmente replicadas nessa pesquisa, uma vez que um mero pesquisador não tem autonomia para intervir no trânsito e na cidade e, dificilmente, esse interesse individual seria convincente o suficiente para viabilizar a autorização da Prefeitura³⁵. Além disso, o trabalho e os custos para a realização de tal experiência sobrecarregariam um único pesquisador.

Conforme apresentado no Capítulo 3, o urbanismo tático é uma alternativa para realização de experimentos urbanos. Acredita-se que as táticas manuais de urbanismo têm uma razoável adaptabilidade dentro das hierarquias de gestão e, aparentemente, a princípio, não provocam grande embate com as mesmas e nem com a população, o que a torna uma ferramenta de fácil prototipação. Desse modo, é possível prever sua aplicação com riscos de fracasso reduzidos.

³⁵ Durante alguns meses busquei junto à BHTRANS informações de um projeto do fechamento da Rua Cláudio Manuel no encontro com a Av. Afonso Pena e Av. Getúlio Vargas. Tomei conhecimento dessa proposta de intervenção após o período de consultas públicas e, conversando com um comerciante local fui informado que parte do leito carroçável (asfalto) ganharia o mesmo tratamento das demais esquinas das duas avenidas citadas, ou seja, se transformaria em uma espécie de praça. Essa situação parecia adequada para o trabalho de mestrado, visto que seria possível comparar os usos e a apropriação do espaço público antes e depois das intervenções de moderação de tráfego. Mas, infelizmente, não consegui maiores informações sobre o projeto e em todos os contatos realizados a resposta era sempre reticente sobre a imprevisibilidade da sua data de execução. Dessa forma, desisti de prosseguir a pesquisa por essa via.

A revisão bibliográfica demonstrou que uma parcela das iniciativas de urbanismo tático acontece através de uma manifestação de anarquia³⁶, que promove, sobretudo, um embate com o poder público e, às vezes, com a própria comunidade, uma vez que esses processos são catalizados, muitas vezes, por grupos restritos de artistas e ativistas, que objetivam chocar uma realidade presente.

Uma das intenções dessa pesquisa era testar a possibilidade desse processo inspirar gestões públicas e políticas de participação. Então, um embate generalizado era indesejável, apesar de que dificilmente a proposta geraria apoio unânime. A unanimidade não era esperada, assim como qualquer proposta dentro de um processo democrático. Mas, ainda assim, era importante prever abordagens que lidassem diplomaticamente com os atores que precisariam ser convencidos do confinamento do tráfego em prol da vitalidade urbana. Para isso, seria necessário a aplicação de táticas consensuais³⁷ de urbanismo tático.

Sabia-se que, para experimentar o urbanismo tático como uma ferramenta de intervenção urbana, seria necessário o envolvimento de um trabalho coletivo. O ideal seria o envolvimento de uma vizinhança para o desenvolvimento da proposta. Mas a dependência de um engajamento voluntário traria muita fragilidade e incertezas à pesquisa. Afinal, o trabalho de mestrado objetivava um experimento que colocasse em cheque a visão conservadora sobre o tráfego, em prol da ampliação do espaço de convívio urbano. Este seria um desafio de (des)construção do senso comum, uma vez que a cultura motorizada está enraizada nos cidadãos urbanos das grandes metrópoles brasileiras.

Milagres (2011), em sua pesquisa de mestrado, teve o foco sobre a compreensão do engajamento dos cidadãos belo-horizontinos na ocupação e transformação dos espaços de uso público. A experiência dessa pesquisadora exemplificou algumas situações que variavam entre um razoável envolvimento e a alienação. Especificamente, a situação com menor engajamento permitiu à autora concluir que: “os moradores não são inteiramente indiferentes ao tema, embora suas inquietudes também não sejam

³⁶ A manifestação do urbanismo tático de forma anárquica é caracterizada pela intervenção em espaços públicos sem a autorização de órgãos competentes (ver item **3.4.2 Táticas não autorizadas**, p. 45).

³⁷ Ver item **3.4.4 Táticas consensuais** (p. 51).

suficientemente fortes para superar o hábito de delegar as decisões sobre o espaço público a terceiros” (MILAGRES, 2011 p. 65).

Milagres (2011) destaca que, frequentemente, os cidadãos atribuem à Prefeitura à responsabilidade exclusiva de cuidar, reformar e aprimorar os espaços públicos. Uma possibilidade para a educação e conscientização urbanística dos cidadãos é a paciente discussão coletiva. Sem menosprezar o potencial dessa alternativa, lança-se o urbanismo tático como uma oportunidade de experimentação com a participação coletiva catalisada por agentes que estimulam novos olhares e novas reflexões sobre a cidade (táticas estimuladas³⁸). Por esse motivo, idealizou-se a criação de uma disciplina de graduação em que os alunos, atuando como agentes estimuladores, foram submetidos à tarefa de apresentar possibilidades a determinadas vizinhanças. Essas alternativas, além de fomentarem maior participação das pessoas na vida urbana, através da qualificação dos espaços públicos, colocaram em cheque a visão conservadora sobre o tráfego, em prol da ampliação dos espaços de convívio urbano.

Os estudantes de arquitetura, já razoavelmente engajados à noção de corresponsabilidade (Lerner, 2005) dos cidadãos perante a cidade, através de sua participação na pesquisa, catalisaram o processo desejado de envolvimento de determinadas vizinhanças em um projeto concreto e capaz de se desdobrar em aprendizados sobre a coletividade cidadina. Isto é, a disciplina também teve o papel de gerar um impulso inicial ao estado de inércia das pessoas perante a vida pública.

Se mostrou mais viável a criação de uma disciplina a partir de um projeto pedagógico já existente na Escola de Arquitetura e Design (EAD) da UFMG. Consequentemente, buscou-se uma parceria com o professor Wellington Cançado, que já possuía, em sua atividade docente, abordagens de urbanismo tático. Este docente da EAD, ao tomar conhecimento do projeto de pesquisa da presente dissertação, interessou-se na realização de uma disciplina em parceria com o presente autor. Wellington buscou junto à coordenação do curso e junto ao colegiado de graduação a formalização da minha participação como professor voluntário. Por fim, assumi a corresponsabilidade da disciplina, com o objetivo de combinar as táticas de urbanismo com técnicas de moderação de tráfego.

³⁸Ver item **3.4.3 Táticas estimuladas** (p. 48).

Importa ressaltar que a estrutura curricular do curso de Arquitetura e Urbanismo, na EAD/UFMG, possui diversos módulos de “Projeto Flexível”. Apesar de fazer parte dos créditos obrigatórios ao estudante da EAD, as disciplinas de “Projeto Flexível”, como o próprio nome sugere, permitem aos professores a flexibilidade de deliberarem sobre o tema do curso e a situação-problema que os alunos irão exercitar. E os estudantes, por sua vez, também têm liberdade de escolher os temas que mais lhe interessarem. Nesse contexto criou-se a disciplina denominada “Urbanismo Tático e Intervenções no Tráfego”. A cadeira de graduação foi estrategicamente desenhada para, em nome da Universidade, agir diplomaticamente em contato com a Prefeitura de Belo Horizonte e com a comunidade. Além disso, a disciplina permitiu, através do número de alunos (16 em sua totalidade), a ampliação do alcance que um único pesquisador teria.

Em consenso com o professor efetivo da EAD, foi montado um programa de curso que incorporou as discussões sobre a cultura do automóvel e a necessidade de buscar o “alargamento da vida” dentro da própria superfície destinada ao tráfego, a faixa de rolamento. A disciplina teve um viés prático e propositivo, de modo que a crítica ao modelo vigente resultasse em uma tentativa real de reverter o *status quo*. Através de técnicas de moderação de tráfego articuladas com as táticas de arquitetura portátil, foi possível promover o objetivo de criar espaços favoráveis à vitalidade urbana com pequenos prejuízos ao tráfego.

4.3 Considerações sobre o processo escolhido

Foi intencional a construção de um trabalho científico que evitava certas abordagens consolidadas no meio acadêmico, o cuidado tido nessa dissertação foi o de tentar guiá-la sem deixar que o tecnicismo a dominasse. Mesmo esquivando de alguns pensamentos dominantes no meio científico, essa pesquisa não deixa de herdar um senso crítico já disseminado na academia, que combate uma ideologia consolidada durante a Ditadura Militar no Brasil: a tecnocracia (FERREIRA JÚNIOR e BITTAR, 2008). Esse fato garante o respeito aos requisitos básicos de uma dissertação de mestrado e confere credibilidade ao trabalho de modo que o mesmo não possa ser rotulado como *educated guess*, visto que houve fundamentação na construção da pesquisa. Ao mesmo tempo, salienta-se que esse senso crítico sobre o tecnicismo, naturalmente, não garante que o trabalho seja totalmente isento da visão técnica, o que de qualquer forma não era o desejado.

Houve o entendimento que o papel do pesquisador pautava-se no planejamento, orientação e acompanhamento do processo. Como mediador e como professor iniciante, não cabia ao pesquisador fazer um julgamento e controle sistemático do andamento mais pertinente para a disciplina. Assimilou-se o papel de professor voluntário como a tentativa de compatibilizar os interesses da pesquisa com a didática do Professor Wellington Cançado, que demonstra atuar dando certa liberdade aos alunos, para que eles por si próprios descubram seus processos e métodos.

Para entender melhor o tipo de abordagem dos professores da EAD/UFMG, a leitura de Mascarenhas *et al.* (2015) facilitou essa apreensão. Aparentemente, muitos professores da EAD acreditam que é necessário reconhecer o dinamismo e fluidez dos conteúdos de projeto de arquitetura, que podem perigosamente serem reduzidos se houver uma intenção por parte do docente de doutrinar as disciplinas. Mascarenhas *et al.* (2015) consideram coerente a conceituação de projeto de arquitetura dada por Donald Schön (1987), que descreve a projeção e seus processos, como uma operação de reflexão em ação.

Acredita-se que o processo da disciplina fluiu dessa forma, através de um processo ativo entre análises e proposições. Não havia um roteiro rígido, essa flexibilidade dada aos alunos foi intencional no sentido de enfatizar alguma isenção tecnicista, aproximando a experiência dos estudantes a uma ação cidadã. Por se tratar de um processo inédito, os demais atores (Prefeitura e comunidade) também estavam, de certa forma, “desarmados de verdades”³⁹, e foram estimulados a participarem desse processo de reflexão em ação.

Sem muitos rótulos pré-concebidos, o urbanismo tático pode gerar novas ponderações, uma vez que ainda não está regulamentado por lei e ainda não é um instrumento claro para a população a ponto de a mesma se subdividir em opiniões claramente antagônicas (direita e esquerda, por exemplo). Na era das redes sociais, em que todos têm um palpite para as coisas já estabelecidas, quando aparece o desconhecido, é necessário um mínimo de diálogo, assim fomenta-se a cidadania e a democracia. Livre de modelos teóricos de urbanismo, eclode um experimento em que cidadãos comuns atuam na construção do espaço urbano: feito *por pessoas e para as pessoas*.

³⁹ O preconceito, ou a dúvida sobre o desconhecido, é de certa forma da natureza do julgamento humano. Mas a discriminação, ou seja, a certeza transformada em ações, é uma fase que demora um pouco para ser assimilada.

5 TRAVESSIA: REFLEXÃO EM AÇÃO

Esse capítulo delineará o processo da experiência de urbanismo tático realizada e, de maneira geral, não haverá uma disposição segregada entre processos e resultados, uma vez que considera-se que ambos ocorreram de forma dinâmica, ou seja, houveram diversos resultados parciais da pesquisa no decorrer do tempo. Portanto, o leitor irá se deparar com um texto mais fluido, que envolverá o planejamento, orientação da disciplina, acompanhamento do processo e a interpretação crítica do autor. Concomitantemente ao andamento da disciplina e da interlocução com a Prefeitura e com a comunidade, esse processo de ação acontecia gerando reflexões aos participantes.

Os meses de maio, junho e julho de 2016, corresponderam ao período em que transcorreu a disciplina, além dos contatos com a Prefeitura e com a comunidade. Para descrever e analisar a travessia desse percurso foi organizado um roteiro baseado em seis perguntas⁴⁰. Como esses questionamentos geraram desdobramentos em suas respostas, não nos limitamos a apenas respondê-los. Por isso, cada seção a seguir irá contemplar uma análise sobre questões adjacentes ao tema levantado por cada questionamento. Seguem as seis perguntas:

- 1- É possível convencer a gestão governamental da relevância de intervenções de requalificação urbana independentes da máquina pública?
- 2- É possível selecionar pontos em Belo Horizonte que tenham provável viabilidade na requalificação de ruas?
- 3- A Arquitetura e Urbanismo pode contribuir como mediador entre os conflitos do tráfego motorizado e a vida urbana? E o urbanismo tático?
- 4- A burocracia pode ser um empecilho para viabilização de iniciativas independentes?
- 5- Como executar propostas de baixo custo para a requalificação de ruas? O que é mais importante?

⁴⁰ Questionamentos levantados no Capítulo 1, no item **1.2 Objetivos** (p. 7).

6- É possível envolver a comunidade a participar ou apoiar um processo de combate à cultura motorizada em favor do convívio urbano?

O conteúdo de cada seção apresentada a seguir contempla (essencialmente) uma ordem cronológica dos fatos, porém, cada seção não tem relação de temporalidade com a próxima, ou seja, as seções não relatam a ordem dos acontecimentos, essa escolha permitiu um texto mais coeso e menos sujeito a segmentações.

5.1 O papel da Prefeitura como parceira do projeto

É possível convencer a gestão governamental da relevância de intervenções de requalificação urbana independentes da máquina pública?

A resposta encontrada ao longo do percurso foi positiva. A origem desse questionamento surgiu da reflexão de algumas realidades. No Brasil, há uma dificuldade do poder público em executar propostas de requalificação urbana, as iniciativas são pontuais e, muitas vezes onerosas, demoradas e geram muitos transtornos durante suas obras. Além disso, o excesso de centralização da gestão pública pode resultar em processos pouco participativos, com intervenções pouco conectadas à realidade e às necessidades dos habitantes locais. A título de exemplo, recordamos do Largo da Batata em São Paulo, uma intervenção equivocada mencionada no Capítulo 3. A própria centralização excessiva é um indício para a resistência a propostas que fujam ao roteiro burocrático dos órgãos públicos. Porém, para checar a possibilidade de abertura era necessária uma tentativa. Dessa forma, a proposta da disciplina de urbanismo tático foi uma forma de colocar em teste a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH).

Para a viabilização de uma proposta de urbanismo tático, com intervenções no tráfego e sob a autorização da Prefeitura, parecia necessário o contato com dois atores da gestão municipal: a Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano (SMAPU) e a BHTRANS. De uma lado, a atribuição da SMAPU relacionada ao Código de Posturas⁴¹ e mobiliário urbano e, de outro, a BHTRANS, responsável pela gestão e operação do trânsito municipal. Posteriormente, descobriu-se que a entidade mais adequada para tratar do assunto seria a Comissão de Mobiliário Urbano, composta por representantes

⁴¹ Lei Municipal 9.845/2010 que versa sobre a utilização de passeios públicos, a instalação de mobiliário urbano, o exercício de atividades profissionais ao ar livre e normatiza a publicidade em locais públicos.

dos órgãos de gestão urbana, ambiental, de trânsito, de limpeza e de estrutura urbana⁴². O Secretário da SMAPU era, simultaneamente, o presidente dessa comissão, e uma das funções desse grupo é a análise sobre a implementação de *parklets* em Belo Horizonte. Como a autorização dos *parklets* só foi concedida recentemente pelo Decreto Municipal 15.895/2015, é possível perceber que a Prefeitura passa por um processo de reconhecimento de ferramentas contemporâneas de planejamento e gestão, a destacar, o urbanismo tático.

Através do contato com representantes da SMAPU⁴³, descobriu-se uma possível interseção entre um projeto da secretaria e o projeto da disciplina. Por consequência, foi agendada uma reunião (06/05/2016) que tentaria alinhar as duas frentes de trabalho.

Em suma, a reunião consistiu na apresentação de ambos os projetos, que tinham como foco a promoção da qualidade de espaços públicos. A Prefeitura explicou a Proposta de Qualificação de Centralidades⁴⁴ e apresentou a metodologia utilizada para definição de trechos de vias na cidade que merecem um tratamento de humanização e valorização do pedestre. Os técnicos da PBH utilizaram de métodos estatísticos aliados ao georeferenciamento, desse modo, mapeando quatro aspectos para filtragem das áreas que prioritariamente deveriam ser intervindas. Estes aspectos foram:

- Baixo índice de arborização;
- Presença de pontos de ônibus com maior intensidade de circulação de linhas de ônibus;
- Intensidade de uso e ocupação do solo para fins comerciais;
- Diversidade de atividades comerciais distintas.

⁴² SMAPU, Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA), BHTRANS, Serviço de Limpeza Urbana (SLU) e Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura.

⁴³ Por razões de decoro, nenhum dos agentes públicos serão identificados ao longo do texto (embora, inevitavelmente, o nome de alguns apareçam nos documentos em ANEXO).

⁴⁴ O trabalho, denominado "Projeto Centralidades - Ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas", consistiu em um projeto piloto nos bairros Carlos Prates e Padre Eustáquio. Desenvolvido pela SMAPU, o projeto trabalha no contexto do Plano Diretor de Belo Horizonte e tem o intuito de identificar as centralidades da cidade para posteriormente realizar um trabalho localizado de qualificação do espaço urbano. Essas intervenções pretendidas podem estimular o desenvolvimento dessa centralidade sob uma perspectiva econômica, social e sustentável, onde o aumento da vitalidade urbana potencialmente se manifesta como resultado. O produto deste trabalho está disponível no site da PBH: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=planejamentourbano&idConteudo=257283>

Publicado em fevereiro de 2017, consta no corpo do trabalho a experiência realizada pela disciplina, dessa forma, foi documentada a iniciativa advinda desta pesquisa em parceria com a EAD/UFMG.

A apresentação dos técnicos da Prefeitura demonstrou uma preocupação em fomentar o desenvolvimento das regiões identificadas como centralidades, através de intervenções no desenho urbano, como ampliação de calçadas, plantio de árvores, implantação de moderadores de tráfego e qualificação ambiental e estética de forma geral.

O projeto da disciplina possuía objetivos similares, porém, a forma de intervenção prevista não contemplava obras civis ou plantio de árvores. Através de um processo participativo e de baixo custo, a proposta era aplicar “táticas manuais” de urbanismo que buscassem a valorização do espaço público, com o foco na vitalidade urbana.

Apesar das particularidades de cada projeto, os envolvidos entenderam que existiam interseções suficientes para trabalhar-se em parceria. Em seguida, os arquitetos da Prefeitura indicaram a área previamente mapeada pela metodologia, que seria alvo de um projeto piloto, a Rua Padre Eustáquio e em sua continuidade a Rua Pará de Minas (Regional Noroeste). Eram três áreas potenciais para intervenção sendo que, estas foram posteriormente incluídas na abordagem da disciplina e serão apresentadas adiante.

A reunião terminou com o estabelecimento da parceria entre Universidade e Prefeitura. Os arquitetos da SMAPU, cientes do potencial do urbanismo tático, enxergaram uma oportunidade com a disciplina de testar intervenções temporárias/flexíveis de requalificação urbana como forma de proporcionar intervenções definitivas mais assertivas. A formalização dessa colaboração mútua seria encaminhada para o setor jurídico da PBH, para a consolidação de um documento⁴⁵.

⁴⁵ O documento denominado “Convênio de Cooperação Mútua entre o Município de Belo Horizonte e Universidade Federal de Minas Gerais” (ANEXO C) não havia sido formalizado nem assinado até o momento final da disciplina, mas esse fato não atrapalhou a parceria realizada nem o andamento do trabalho. O objetivo desse documento era o estabelecimento de uma parceria duradoura entre a academia e o executivo municipal, destacam-se os objetivos dispostos no termo de cooperação:

“A parceria tem como finalidade promover coordenação conjunta no desenvolvimento de projetos, planos e mídias, adaptados a necessidades contemporâneas dos usuários de diversos espaços da cidade. Essas ações estão associadas a processos de inovação e interação das pessoas com as instituições, principalmente por meio digitais, compartilhando a autoria de projetos e discutindo a aceitação das intervenções. A instituição de ensino está apta a auxiliar a PBH a atender demandas relacionadas à concepção e implementação de projetos de intervenção e mobiliário urbano concomitantemente ao desenvolvimento de projetos de design, que promovam a divulgação e viabilização de ações a eles afetas em mídias digitais e online, bem como por meio de intervenções de urbanismo tático. Outro aspecto da parceria é a possibilidade de compartilhamento de infraestrutura, dados, pessoal e locais de trabalho, promovendo menor custo e maior agilidade para a produção de projetos urbanos e mídias de interação com a população.”

Este documento (ANEXO C) surge com o intuito de modernizar as ferramentas de Planejamento Urbano. É um indício importante por se tratar de uma tentativa de viabilização de projetos a baixo custo e de

A SMAPU se comprometeu a estabelecer um trâmite para avaliação e aprovação das propostas que seriam realizadas pelos alunos, para viabilizar a implementação das intervenções de urbanismo tático. Os técnicos adiantaram que essa autorização, provavelmente, seria concedida pela Comissão de Mobiliário Urbano, que possui multidisciplinaridade na composição de seus membros.

Ficou claro durante o processo que agrupar os servidores municipais envolvidos no projeto e chamá-los de Prefeitura, ou seja, reunir as partes e denominar o conjunto é uma forma de generalizar o exercício de cada profissional. Mas a atuação de cada um desses servidores é singular e, por sorte nossa, aqueles que se envolveram diretamente deram um apoio excepcional ao trabalho. Na seção 5.4 abordaremos sobre a participação indireta de outros servidores que, no cumprimento de sua função, acabaram dificultando o processo.

Em contato posterior com a SMAPU, concomitantemente ao andamento da disciplina, tomamos conhecimento que a secretaria escolheu uma abordagem junto à comunidade mais próxima à sociologia⁴⁶, para o desenvolvimento de seu projeto piloto de qualificação de centralidades (Rua Padre Eustáquio e Rua Pará de Minas). Os questionários, montados pelos técnicos, visavam a aplicação de pesquisas com os moradores locais que davam prioridade à aproximação e aprofundamento de questões subjetivas, em detrimento da amostragem da pesquisa. Esperava-se coletar apenas 15 entrevistas no bairro, mas, em compensação, a duração dos diálogos e o nível de detalhes conduzidos pelos questionários davam outro tipo de consistência ao trabalho de aproximação da comunidade.

No item 5.3 veremos que houve a tentativa de conduzir os alunos a realizarem questionários qualitativos, porém, mais resumidos e passíveis de se coletar uma amostragem minimamente consistente em termos de estatística. Inspirado em métodos tradicionais da Engenharia de Transportes, esses questionários acabaram sendo rejeitados pelos alunos. Apesar de não ter sido acordado previamente, essa abordagem

curto-prazo. Porém, através da leitura completa do ANEXO C, sobretudo o Item 7 (que aborda aos prazos), é possível perceber que as boas intenções da equipe da SMAPU, após passarem pelo filtro jurídico, se transformam em uma tentativa de doutrinar o processo de urbanismo tático, burocratizando-o. Apesar de se desconfiar da efetividade desse Convênio, ainda não é possível tirar conclusões.

⁴⁶ Entende-se que os técnicos da prefeitura preferiram a abordagem das pesquisas de forma mais aproximada às ciências sociais, ou seja, com uma prioridade a uma dimensão qualitativa, em detrimento de questões quantitativas.

dos alunos e da SMAPU acabaram confluindo para um mesmo ponto de vista: a importância de uma “abordagem mais humanizada”.

Na banca intermediária⁴⁷ ao processo da disciplina, quando houve o primeiro contato dos alunos com os técnicos da SMAPU, os estudantes demonstraram timidez ao apresentar a verdade de suas propostas, com receio dos servidores públicos analisarem-nas com olhos conservadores. Os alunos apresentaram seus projetos e o julgamento esperado pelos estudantes, curiosamente, resultou no oposto do que eles esperavam: os técnicos sentiram falta de maior ousadia nas propostas. Apesar dessa ressalva os arquitetos da SMAPU consideraram os projetos satisfatórios⁴⁸.

Posteriormente a essa banca, seriam eleitas duas (dentre as cinco) propostas, as escolhidas seriam encaminhadas para a avaliação da Comissão de Mobiliário Urbano (será relatado adiante sobre essa decisão na seção 5.3). De todo modo, é possível adiantar que a Prefeitura cumpriu o seu papel e aprovou a proposta de execução das intervenções e estabeleceu um período de dois meses para a permanência das instalações, que poderiam, após esse período de avaliação, ter prorrogação de prazo. Essa deliberação aconteceu em 29/06/2016, através de uma Nota Técnica elaborada pela Comissão de Mobiliário Urbano. A cópia desse documento se encontra no ANEXO A.

5.2 Seleção de áreas de intervenção

É possível selecionar pontos na metrópole de Belo Horizonte que tenham provável viabilidade na requalificação de ruas?

A forma escolhida para a apresentação do texto permite ao leitor entender o todo e, posteriormente, ir entendendo as partes. A narrativa do papel da Prefeitura no processo, realizada na seção anterior, consegue estabelecer uma espécie de sinopse da experiência

⁴⁷ A banca intermediária, nas disciplinas de projeto da EAD/UFMG, tem o intuito de estabelecer críticas construtivas aos trabalhos dos alunos. Nesse momento, espera-se que as propostas já tenham consistência suficiente para serem avaliadas, mas as lacunas ainda podem ser apontadas e, além disso, é possível que os estudantes ajustem os pontos frágeis dos projetos. No caso da disciplina em questão, os técnicos da SMAPU foram convidados a participar da banca intermediária (06/06/2016) e estiveram presentes apenas os servidores com formação em Arquitetura e Urbanismo. Apesar de não receberem atribuição de estabelecerem notas aos trabalhos, os arquitetos da SMAPU cumpriram o papel de analisar as propostas sob diversas perspectivas, analisando as propostas dos alunos como arquitetos, como cidadãos e como servidores municipais.

⁴⁸ Os técnicos da SMAPU compilaram em um documento suas percepções sobre as apresentações das propostas dos alunos (ANEXO B).

de urbanismo tático realizada. Nesse momento da leitura já se sabe que sim, é possível selecionar pontos na metrópole de Belo Horizonte que tenham provável viabilidade na requalificação de ruas.

É importante ressaltar que a origem do questionamento desta seção vem do senso comum sobre o progresso no sistema de transportes das grandes cidades, ou seja, pode parecer que uma cidade grande, como a Capital mineira, necessita de um complexo sistema de locomoção de pessoas no espaço, que atrapalha a vida urbana, mas que é inevitável em tempos modernos. De fato, é um desafio reverter esse quadro histórico de privilégios aos motorizados em detrimento das pessoas, mas a hipótese que o presente trabalho levanta é que existem alternativas para a mudança. Para provar a existência de locais que sejam passíveis de intervenção de acalmamento no tráfego e de composição de cenário favorável ao convívio, serão apresentadas e caracterizadas as cinco áreas selecionadas para este fim.

Antecipadamente ao início da disciplina houve a seleção do que denominamos como Áreas Alvo, as quais foram fundamentais para o contexto deste curso, pois consistiram nas cinco áreas definidas para realização de levantamentos e diálogos com a comunidade local, subsidiando, assim, propostas de intervenção que seriam realizadas pelos alunos.

Como a disciplina possuía 16 alunos, cada grupo teve entre três ou quatro componentes na primeira etapa do plano de curso (diagnóstico e proposta). Das cinco Áreas Alvos seriam eleitas duas propostas para serem executadas. Haveria na segunda etapa da disciplina (viabilização e execução) uma fusão de grupos, formando dois grupos com oito alunos cada. A divisão de grupos e Áreas Alvo foi pensada dessa forma, pois o professor Wellington, através de sua experiência, acreditava que o número ideal para o tamanho de um grupo que realiza um trabalho intelectual é de três componentes. Por outro lado, a etapa de execução e prototipação de projetos exige uma mobilização maior no dia de montagem, o que justifica o número de oito componentes por equipe.

A seguir serão apresentados os contextos geográficos das Áreas Alvo (Figura 39) na cidade de Belo Horizonte. Em seguida, a Tabela 3 informa algumas características dos bairros e das regionais⁴⁹ que estes pontos estão inseridos.

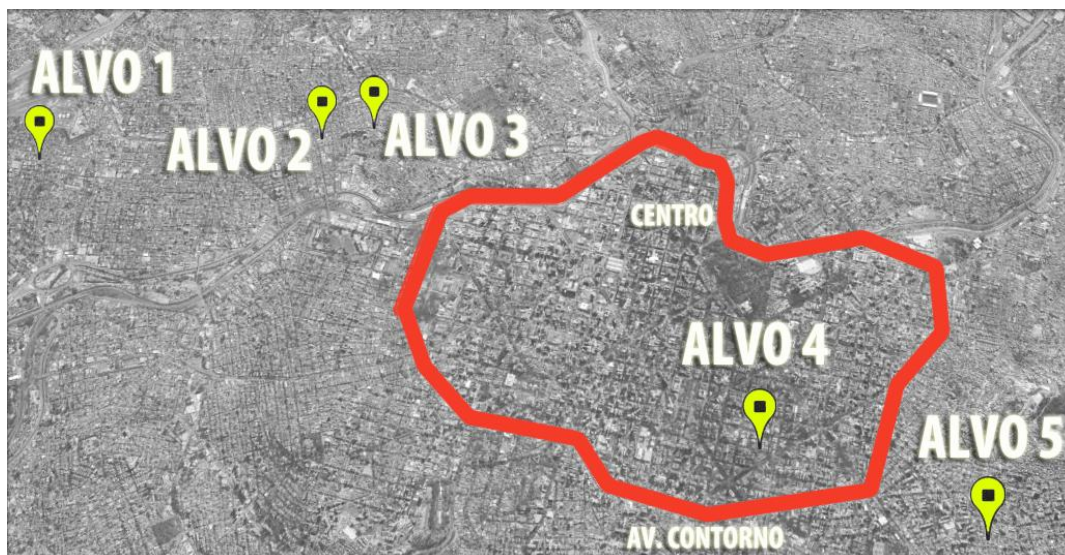


Figura 39 – Localização das Áreas Alvo em relação à Av. do Contorno

Tabela 3 – Caracterização das Áreas Alvo

Fonte: IBGE (2010) e Costa *et al.* (2009)

	Bairro	População do bairro (habitantes)	Densidade habitacional do bairro (hab/km²)	Renda média da regional (Renda per capita)	% da área da regional ocupada por praças	Área verde por habitante (por regional)
1	Padre Eustáquio	28.773	9.620,3	R\$ 1247,84	3%	6,37 m ² /hab
2	Carlos Prates	15.285	8.143,4	R\$ 1247,84	3%	6,37 m ² /hab
3	Carlos Prates	15.285	8.143,4	R\$ 1247,84	3%	6,37 m ² /hab
4	Funcionários	8.838	13.187,7	R\$ 3.915,67	2%	27,38 m ² /hab
5	Serra	20.277	13.158,5	R\$ 3.915,67	2%	27,38 m ² /hab

De acordo com Costa *et al.* (2009), a Lei Orgânica de Belo Horizonte, de 1990, adotou a meta do índice de áreas verdes recomendado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que corresponde a 12 m² por habitante. É possível notar na Tabela 3 que a regional Centro-Sul excede consideravelmente a meta de área verde por habitante, enquanto a regional Noroeste está razoavelmente distante do parâmetro idealizado pela OMS. Porém, mesmo a regional Centro-Sul possuindo uma extensa área verde, os

⁴⁹ As Regiões Administrativas de Belo Horizonte são subdivisões gerenciais do município que, buscam descentralizar a coordenação de programas adequados às particularidades de cada região da cidade.

habitantes têm pouco contato direto com essa vegetação, uma vez que ela está essencialmente concentrada no Parque das Mangabeiras. Este parque possui acessibilidade reduzida, por se situar na borda da malha urbana e por ter condições topográficas dificultosas. O ideal para o cenário urbano seria a existência de praças e parques bem distribuídos no território. É importante salientar a meta de Nova York, que funciona nesse sentido, priorizando espaços públicos de qualidade em um raio de caminhada de 10 minutos (NEW YORK CITY DOT, 2016). Os dados expostos na Tabela 3 terão sua análise retomada adiante. Nos tópicos seguintes (a e b) serão realizadas as apresentações das Áreas Alvo.

a) Áreas Alvo 1, 2 e 3

- Área Alvo 1: R. Pará de Minas X R. Bartolomeu Gusmão
- Área Alvo 2: R. Padre Eustáquio X R. Rio Pomba
- Área Alvo 3: R. Padre Eustáquio X R. Itamarandiba

Estas Áreas Alvo foram sugeridas pela Prefeitura por fazerem parte do projeto piloto de Qualificação de Centralidades, como já foi mencionado anteriormente. O eixo viário da Rua Padre Eustáquio e Rua Pará de Minas tiveram alguns pontos identificados como prioridade à intervenção por estarem localizados em um contexto onde há volumosa oferta de transporte coletivo e intensidade e diversidade de usos comerciais, além de precária arborização. Além disso, alguns aspectos morfológicos estimularam os técnicos da Prefeitura a escolherem esses pontos específicos.

As áreas Alvo 1 e 3 possuem geometrias semelhantes em se tratando do desenho das vias e de quarteirões e, como foi frisado pelos arquitetos da Prefeitura, esses pontos quase que formam largos⁵⁰ naturais. Ao observar a Figura 40 e a Figura 41 é possível prever que, se a ponta do quarteirão triangular (destacada em vermelho) não fosse asfaltada, esse espaço entregue aos veículos poderia gerar um espaço interessante para a fruição urbana.

⁵⁰ Largo significa uma área urbana mais espaçosa que, quando não submetida a conflitos com o tráfego motorizado, acaba sendo apropriada por pedestres e outras formas de fruição urbana.

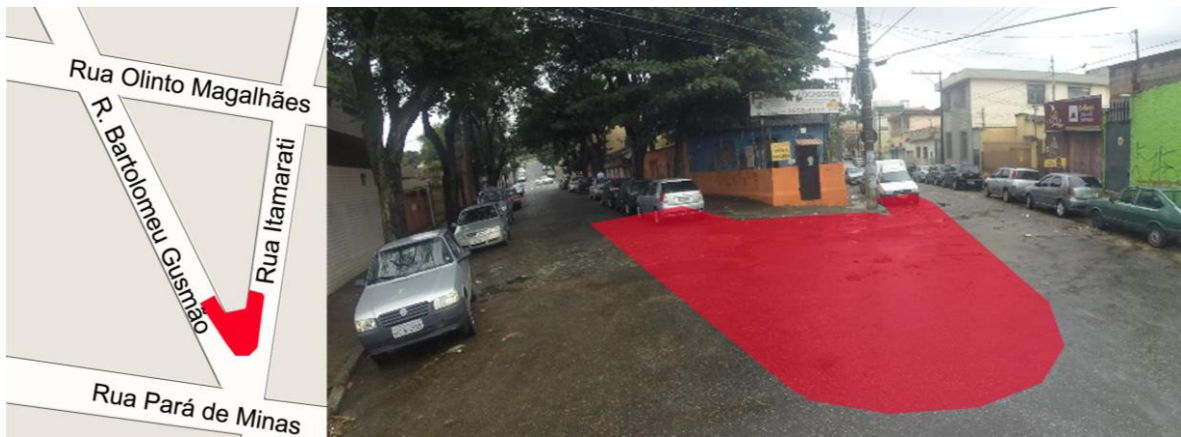


Figura 40 – Área Alvo 1: Destaque para superfície subutilizada



Figura 41 – Área Alvo 3: Destaque para superfície subutilizada

A Área Alvo 2 também possui suas potencialidades. Observando a Figura 42, é possível visualizar que a Rua Cataguazes possui um trecho de quarteirão bastante curto (destacado em vermelho). Esse segmento também seria ideal para conexão com a área de calçada, aumentando a quantidade de espaços livres de uso público, como uma pequena praça. Além disso, o trecho destacado em rosa, situado dentro dos limites de um lote privado, gera uma morfologia propícia para a interação entre espaços públicos e privados.



Figura 42 – Área Alvo 2: Destaque para o potencial de transformação do espaço público

b) Áreas Alvo 4 e 5

- Área Alvo 4: R. Paraíba X R. dos Inconfidentes
- Área Alvo 5: R. Itapemirim (entre R. Henrique Passini e R. Caraça)

Estas Áreas Alvo foram definidas pelos professores da disciplina e uma premissa que orientou a escolha das mesmas foi o baixo fluxo de tráfego motorizado e índices brandos de ruído.

A Tabela 3, apresentada anteriormente, aponta como principal discrepância entre as Áreas Alvo que serão caracterizadas agora e as três primeiras que já foram descritas: a renda média e a extensão de área verde por habitante. Pode-se dizer que os Alvos 4 e 5 são ocupados por uma população privilegiada em relação aos Alvos 1, 2 e 3. Buscou-se áreas com características um pouco distintas em termos de potenciais para intervenção, mas concordamos com Jacobs (2011) que há muitos aspectos subjetivos envolvidos no sucessos e fracassos de um bairro ou uma vizinhança, pois a autora é bastante taxativa quando retrata que: “É perda de tempo sair à procura de um referencial para o êxito de instalações de alto padrão, ou de coletividades supostamente capazes e livres de problemas [...]” (JACOBS, 2011 p. 125). Nesse sentido, seria um mero exercício de “futurologia” tentar definir parâmetros mais assertivos para a intervenção intencionada.

A Área Alvo 4 também é bem servida pelo transporte coletivo e possui intensidade e diversidade de usos comerciais, porém, esse tipo de uso, diferentemente dos demais Alvos, é muito predominante em relação ao uso residencial. A região é caracterizada por vias e calçadas mais largas e bem arborizadas, além de verticalização mais intensa. Um potencial a ser destacado para esse cruzamento, e que pode ser visualizado na Figura 43, é a existência de faixas de canalização (faixas zebreadas) dispostas em cada esquina da interseção, as quais têm a função de determinar áreas censuradas ao fluxo de veículos. Por razões de segurança ou até mesmo fluidez, essa sinalização horizontal confina o tráfego e, nesse caso, indicam um perímetro com vocação para o avanço de passeios, ou seja, uma área subutilizada que poderia receber mobiliário urbano. Curiosamente, em 2015, a um quarteirão de distância desse cruzamento, foi instalado um *parklet*. Por isso, pensava-se que intervenções de urbanismo tático nesse local, talvez pudessem gerar menos estranhamento que as demais localidades escolhidas.



Figura 43 – Área Alvo 4: Destaque para um possível avanço de passeio

A Área Alvo 5 está localizada em um contexto essencialmente residencial. É atendida pelo transporte coletivo, porém com uma oferta mais restrita de itinerários e frequência de horários. Sem dúvida, o fluxo de pedestres dessa área, comparativamente às demais, é o menos significativo. A Rua Itapemirim é sem saída a um quarteirão de distância desse trecho e esse fato proporciona um tráfego estritamente local e baixíssimos índices de ruído⁵¹. Razoavelmente arborizada, constitui um raro cenário na cidade de Belo Horizonte, apresentando uma tranquilidade incomum. Um potencial que pode ser visualizado na Figura 44 é o significativo número de janelas voltadas para a rua, um fator que Gehl (2013b) e Jacobs (2011) valorizam no contexto urbano. Os “olhos da

⁵¹ Essa percepção foi confirmada por moradores.

rua”⁵², em princípio, favorecem as relações de vizinhança. Apesar de essa ser a única Área Alvo que não possui nenhuma característica geométrica que induza à moderação de tráfego e à ampliação dos espaços de fruição urbana, todo esse trecho de via é uma potencial área de intervenção, visto que o lugar apresenta uma inerente calma.



Figura 44 – Área Alvo 4: A foto destaca os “olhos da rua” proveniente de três prédios

5.3 O urbanismo tático como ferramenta interdisciplinar

A Arquitetura e Urbanismo pode contribuir como mediador entre os conflitos do tráfego motorizado e a vida urbana? E o urbanismo tático?

A origem desse questionamento surge da hipótese que a interdisciplinaridade é um caminho positivo para o tratamento das ruas como espaço que contempla as funções de circulação e fruição urbana. Se por um lado as grandes cidades brasileiras são dependentes de um sistema de mobilidade sobre pneus, a interferência desse sistema na cidade pode ser melhor equacionada no espaço e nas atribuições de suas qualidades. Dessa forma, a Arquitetura e Urbanismo é um campo do conhecimento relevante para ser integrado no processo de planejamento e gestão do espaços de circulação, sendo possível agregar ao mesmo outras funções. Não há a intenção de sugerir que a interdisciplinaridade é uma novidade apresentada por este trabalho, por isso, a resposta à primeira indagação é obviamente positiva. Mas a presente pesquisa analisa se o processo específico trabalhado nessa dissertação (urbanismo tático) oferece contribuições para essa questão interdisciplinar. O resultado da experiência realizada não permite uma afirmação taxativa de que o urbanismo tático resolve os conflitos entre

⁵² Conceito cunhado por Jacobs (2011), que consiste na capacidade de uma vizinhança estabelecer a segurança pública através da vigilância natural entre vizinhos que veem e ouvem o que se passa nas ruas.

tráfego motorizado e vida urbana, mas apresenta indícios de que é uma alternativa construtiva.

A seguir serão explicitadas as estratégias de imersão dos alunos aos desafios da disciplina, destacando-se a importância do mergulho no universo da Engenharia de Tráfego, para que, juntamente com os conhecimentos prévios de Arquitetura e Urbanismo, os estudantes pudessem pensar soluções interdisciplinares. Posteriormente, serão apresentadas as propostas realizadas pelos alunos e, como é de praxe para esse campo de atuação profissional, as propostas são traduzidas através de elementos gráficos, que possuem um papel didático importante para a ampliação do imaginário dos cidadãos e também dos colegas planejadores que vêm de outras origens como Engenharias, Geografia etc.

Esta seção irá focar no desafio colocado aos alunos, definindo-se como ponto de partida a escolha dos discentes pela disciplina Projeto Flexível: “Urbanismo Tático e Intervenções no Tráfego”. No momento da matrícula, os alunos tinham acesso ao nome da disciplina e à seguinte ementa: *Trabalhar a multidisciplinaridade, transitando pelos conhecimentos da Arquitetura e Urbanismo e da Engenharia de Tráfego, de forma a proporcionar a fusão de metodologias qualitativas e quantitativas. Estas subsidiarão propostas consistentes de ocupação de via pública para além da função de circulação, agregando ao espaço público viário funções de fruição social, repercutindo em baixo impacto no tráfego.*

Ao relatarmos no primeiro dia de aula sobre suas motivações para se matricularem na disciplina em questão, os alunos, de forma geral, manifestaram que o curso parecia um método de aplicação prática. Alguns mencionaram que se sentiam decepcionados com as disciplinas obrigatórias de urbanismo dentro do Curso que, de acordo com eles, geralmente são muito discursivas, mas não geram um apontamento para as mudanças efetivas que as cidades necessitam.

Outros alunos mencionaram a curiosidade em relação à disciplina, pois a mesma se apresentava como uma novidade ao trabalhar a transdisciplinaridade e a inserção em um universo um pouco desconhecido, como é para eles a Engenharia de Transportes e

trânsito⁵³. Por outro lado, alguns desses mesmos alunos que se interessaram sobre a aproximação da temática da mobilidade urbana, se sentiram um pouco receosos do que viria pela frente, pois não sabiam se seria muito penoso adquirir/construir conhecimentos desse novo assunto, mas decidiram encarar isso como um desafio. Os alunos foram informados sobre a necessidade de uma inserção no contexto da Engenharia de Tráfego, sobre a necessidade de um diagnóstico sensível à comunidade, além do objetivo de conseguir a aprovação da Prefeitura para a execução das propostas de urbanismo tático.

Foi interessante perceber indícios sobre o real interesse na interdisciplinaridade e um senso crítico sobre a formação e atuação dos profissionais da Arquitetura e Urbanismo. A revisão bibliográfica realizada sobre o urbanismo tático indicou que os taticistas são, muitas vezes, pessoas inquietas e inconformadas com a dificuldade e a lentidão dos processos tradicionais aplicados ao planejamento urbano e, por isso, buscam novas alternativas de atuação.

Apesar de a reflexão teórica ter um espaço fundamental, a reflexão em ação é um método interessante de questionar o exercício da profissão, através de outras possibilidades práticas construídas por um processo crítico-analítico.

Apesar da disciplina não ter uma ênfase teórica, era importante levantar junto aos alunos alguns conceitos e paradigmas para o planejamento e gestão urbana. Os alunos foram contextualizados sobre a dominância do urbanismo moderno (destacou-se os ideais de Le Corbusier) e o reflexo de seus preceitos na atualidade, além da consolidação de uma cultura do automóvel. Como antídoto, refletiu-se brevemente em sala sobre as principais abordagens de Jane Jacobs e Jan Gehl. De uma forma bastante resumida, o conteúdo teórico da disciplina foi similar à revisão bibliográfica apresentada nos primeiros capítulos dessa dissertação.

Como os alunos já tinham certo conhecimento prévio sobre esses assuntos, através da vivência de outras disciplinas do Curso de Arquitetura, e como o prazo da disciplina era curto (um bimestre), a abordagem teórica da mesma foi breve e utilizou de recursos de síntese, com a indicação de textos curtos e de documentários. Destaca-se o

⁵³ A estrutura curricular do Curso de Arquitetura e Urbanismo da EAD/UFMG não possui nenhuma disciplina obrigatória que aborda de maneira mais aprofundada a questão do trânsito e dos transportes.

documentário Urbanized (HUSTWIT, 2011), que foi apresentado aos alunos durante o tempo de aula. O filme aborda diversos temas relevantes para a disciplina, com alguns enfoques em espaços públicos, sistemas de transporte, sustentabilidade, urbanismo tático, além de um caráter de reflexão social.

Foram também passados aos alunos alguns conceitos gerais da Engenharia de Tráfego, de forma a proporcionar a eles uma maior familiaridade com esse assunto central para a disciplina. Os principais tópicos abordados na disciplina, foram:

- Três pilares da Engenharia de Tráfego (e seus conflitos): Mobilidade acessibilidade e segurança.
- Hierarquização viária.
- Movimentos de fluxo veicular, conflitos, princípios dos semáforos e rotatórias no controle do tráfego.
- Moderação de tráfego.
- Simulação de tráfego.
- Relevância dos estudos de demanda.
- Relevância da psicologia do trânsito.
- Breve discussão sobre mobilidade urbana.

Como mencionado anteriormente, a disciplina adotou uma abordagem sucinta e, grande parte desses tópicos da Engenharia de Tráfego foram mencionados no segundo dia de aula, sendo alguns deles retomados ao longo da disciplina.

O Plano de Curso contemplou uma dinâmica de ações e reflexões e os alunos praticamente sempre tinham tarefas para a aula seguinte. Assim, de maneira geral, o tempo de aula foi marcado pelo compartilhamento das pesquisas, das atividades realizadas em campo e das aproximações realizadas com a comunidade. O APÊNDICE A apresenta um quadro com a síntese do cronograma de atividades da disciplina.

A maior parte das atividades foi cumprida por todos os grupos no decorrer do bimestre, além do conteúdo produzido pelos estudantes, de maneira geral, ter sido satisfatório.

Para a terceira aula, foi solicitado a cada grupo a apresentação de um diagnóstico preliminar das respectivas Áreas Alvo. Através da Figura 45, apresenta-se o roteiro estipulado aos alunos.

ROTEIRO DIAGNÓSTICO DA ÁREA ALVO

Apresentação: 16/05/2016

Nesse momento a análise deverá acontecer de forma qualitativa e a apresentação será livre (com tempo de aproximadamente 20 minutos por grupo).

Parâmetros mínimos do diagnóstico:

• Mobilidade urbana

Tráfego de veículos, tráfego de pedestres, bicicletas, segurança, acessibilidade e conexão ao transporte público...

• Paisagem e morfologia do espaço

Visadas, escala dos edifícios, largura das vias e calçadas...

• Usos (atividades, ações e comportamento das pessoas)

- Tipos e diversidade de usos e ocupação
- Formas de apropriação e permanência no espaço, mobiliário urbano, sistemas de sinalização...

• Qualidades sensoriais

Níveis de ruído e poluição ar, arborização e sombreamento, iluminação pública, relação da rua com os edifícios, sensação de segurança...

• Conforto (oportunidades para se acomodar)

Oportunidade de sentar ou observar em pé, possibilidade de falar/ouvir, viabilidade de contemplar ou relaxar...

• Potencialidades e problemas

Dicas/sugestões:

-Preocupar mais com o trabalho de campo do que com a formatação de uma apresentação, o mais importante é absorver o máximo da área alvo.

-Ir na sexta-feira ou no sábado pela manhã (horário que o comércio ainda está aberto)
- Imprimir esse roteiro e levá-lo a campo;
- Levar mapa impresso para rabiscar em cima
- Fazer fotos/filmagem ;
- Conversar com as pessoas (passantes, moradores e comerciantes);

Dedicar um breve momento para:

- Tentar pensar em um perímetro de intervenção;
- Tentar pensar nas possíveis táticas: Mobiliário, pintura, paisagismo e etc.
- Tentar pensar em possíveis parceiros (Ex: Floricultura fornecer vasos de plantas).

Figura 45 – Roteiro seguido pelos alunos para realização do diagnóstico preliminar

Como esse foi o primeiro contato dos alunos com as Áreas Alvos, naturalmente as apresentações realizadas se mostraram ainda um pouco superficiais, porém compatíveis com a etapa em curso. De forma a orientar e a estimular os estudantes, preparou-se para a quarta aula uma mesa redonda com a apresentação do coletivo de atuação local denominado Micrópolis. Este grupo tem destaque em sua atuação com o mapeamento e realização de diagnósticos de bairro, além da aproximação com a comunidade com o intuito de proporcionar diagnósticos participativos⁵⁴.

A intenção desse momento na disciplina era dar subsídios aos alunos para que os mesmos pudessem traçar um caminho metodológico, principalmente no que toca à inserção da comunidade no processo, visto que essa etapa, junto com a abordagem da

⁵⁴ De acordo com o coletivo, uma maneira mais descontraída dos pesquisadores absorverem informações dos moradores permite revelações mais profundas e mais ricas para a composição de um diagnóstico, além de permitir a participação mais espontânea. Uma aplicação desse método espíritoso utilizado pelo Micrópolis foi a oferta de recompensas aos moradores que se dispusessem a compartilhar opiniões e ideias. A tática de distribuir de um suco natural em troca de informações sobre o bairro foi muito bem recebida pela comunidade. “Além de aliviar o calor intenso, o dia do suco serviu para promover uma rica

Engenharia de Tráfego, eram as etapas menos familiares aos estudantes. Foi sugerido aos alunos um questionário estruturado, com perguntas e respostas objetivas, que possibilitassem a coleta de informações claras, que poderiam ser compiladas para realização de análises e interpretações. Havia também, a princípio, a intenção de coletar uma amostra minimamente consistente em termos de estatística. Mas, de forma geral, os alunos se mostraram reticentes à aplicação deste questionário. Eles expressaram que não seria compatível com os interesses da disciplina, pois essa abordagem parecia muito inflexível⁵⁵.

Entendendo que esse tipo de abordagem rotineira aos trabalhos de planejamento não garantem seu sucesso⁵⁶, ficou acertado que ficaria sob a responsabilidade dos grupos a definição do seu próprio método de coleta de informações sobre os habitantes locais.

Posteriormente, após ter sido confiado aos alunos à tarefa de capturarem um retrato das relações sociais locais, particulares a cada Área Alvo, os docentes não ficaram convencidos de que os estudantes realmente haviam entendido a importância da comunidade ser ouvida, ou ser estimulada a opinar, sugerir ou reivindicar a transformação do seu espaço cotidiano. Parte desse problema pode ser atribuído à ansiedade natural, e até mesmo induzida nos cursos de Arquitetura, pela etapa propositiva, ou seja, o desenho de projeto. Pode haver também uma parcela de responsabilidade dos professores por não ter sido incluído no plano de curso uma visão teórica e crítica sobre os processos participativos. Por outro lado, imaginou-se que, depois que os grupos trabalhassem suas propostas, a linguagem do desenho poderia ajudar os estudantes a se comunicarem com os habitantes locais, ao deixarem seus objetivos mais claros permitindo à população local vislumbrar as possibilidades de intervenção no espaço. Adianta-se que isso aconteceu, mas em uma etapa bem posterior à imaginada, após terem sido definidas as duas áreas que receberiam as intervenções, os alunos apresentaram as propostas para moradores e comerciantes em busca de apoio financeiro ou doação de materiais. Destaca-se que houve um grande esforço (que

aproximação com o público frequentador da praça, aumentando a rede de colaboradores potenciais” (Murta *et al*, 2014 p. 135).

⁵⁵ Esse questionário consistia de questões objetivas com quatro alternativas respostas pré-estabelecidas.

⁵⁶ Autores como Maricato (2002) e Villaça (2012) convergem no entendimento que muitos processos e métodos participativos servem apenas para maquiar um processo decisório dominante, visto que muitas vezes os dados podem ser manipulados e interpretados de forma a justificar posições pré-existentes à consulta pública.

também consumiu tempo considerável) dos grupos por tentarem compatibilizar em suas propostas a intenção de moderar o tráfego sem grandes impactos ao mesmo e, simultaneamente, criarem qualidades no espaço público.

É importante ressaltar que os alunos foram estimulados a aperfeiçoarem suas abordagens junto à comunidade e, posteriormente, alguns grupos conseguiram efetivar táticas de participação bastante enriquecedoras, as quais serão descritas na seção 5.6.

Na sexta aula, momento definido para a apresentação da primeira versão das propostas, o grupo 2 foi o único que demonstrou desenvoltura. O grupo 5 estava atrasado, ainda empenhado em fazer um primeiro contato com os moradores locais, antes de realizar qualquer proposta. Os demais grupos estavam ainda muito acanhados em propor alterações que interferissem no tráfego. Mesmo estando claro que esse era o objetivo da disciplina, as propostas apresentadas nesse momento foram bastante tímidas. Destaca-se aqui que as potencialidades das Áreas Alvos descritas no item 5.2 não foram apresentadas aos alunos, as estratégias imaginadas pelos professores para o alargamento dos espaços de convívio e confinamento do tráfego não foram compartilhadas com os grupos. A intenção era permitir que os estudantes, por conta própria, chegassem a conclusões similares. Porém, a dificuldade dos alunos nesse processo induziu uma abordagem de aceleração de ideias através de uma abordagem de *brainstorming*.

Na sétima aula, os alunos foram desafiados a rabiscarem ideias rápidas que não necessariamente precisavam resolver em definitivo os interesses do tráfego motorizado, ou seja, foi dado ênfase ao alargamento dos espaços de convívio. Em um curto prazo, foram solicitadas cinco propostas de cada grupo. Durante esse processo era possível visualizar importantes avanços, pois as ideias, uma vez expressas no papel, fomentavam discussões práticas e induziam os grupos a desenharem as ideias seguintes com mais responsabilidade, produzindo assim propostas mais factíveis. Por fim, aparentemente, os alunos saíram mais confiantes e mais motivados em relação ao trabalho.

Como já foi mencionado anteriormente, houve uma banca de avaliação da segunda versão do projeto de cada grupo, que aconteceu na oitava aula e foi realizada com a participação de quatro arquitetos da SMAPU. Todos os grupos cumpriram com os objetivos propostos, exceto o grupo 5 que, apesar de ter realizado uma abordagem junto à comunidade local bastante rica (apresentada adiante no item 5.6), não chegou a

apresentar uma proposta bem definida. Na apresentação do grupo 4 ficou evidente que os atores locais não foram envolvidos e a justificativa do grupo é o fato daquele bairro não ter uma identidade e relações de vizinhança bem delineadas. O grupo 3 e o grupo 1 mostraram acanhamento na apresentação à banca, porém cumpriram a tarefa. O grupo 2, apesar de ouvir alguns comentários críticos dos técnicos da Prefeitura sobre alguns detalhes, foi o que melhor cumpriu os objetivos como um todo.

Todos os grupos desenvolveram suas propostas com intervenções no trânsito e criação de espaços adicionais de lazer e convívio, como era esperado pela disciplina⁵⁷. Os alunos absorveram noções de segurança viária, mostrando preocupação com as informações passadas pelos moradores e comerciantes sobre a sensação de insegurança e sobre as ocorrências de atropelamentos e colisões. A situação-problema da disciplina permitiu também a assimilação de desvios de tráfego e o bom senso das propostas, que deram prioridade a intervenções em trechos com volumes de tráfego mais brandos, evitando assim soluções que gerassem gargalos e retenções significativas. Estava previsto na disciplina uma abordagem junto aos alunos sobre dados quantitativos e associação dos volumes de tráfego a uma ferramenta de simulação de tráfego através de *software* específico (*Synchro/Sim Traffic*). Esse mecanismo de análise, frequentemente utilizado pela Engenharia, seria introduzido antes da banca. Mas como o objetivo era avaliar as repercussões das propostas dos alunos e os mesmos demoraram a definir suas ideias, essa abordagem acabou acontecendo na aula subsequente. As contagens de veículos realizadas pelos alunos e as análises possibilitadas pelo *software* estão dispostas no APÊNDICE B.

O grupo 1 propôs a interrupção do fluxo que conecta a Rua Pará de Minas com a Rua Bartolomeu Gusmão, gerando assim um perímetro livre de veículos motorizados (destacado em vermelho no mapa), como pode ser visualizado na Figura 46.

⁵⁷ Apesar do grupo 5 não apresentar um projeto no dia da banca, na aula seguinte mostrou aos professores e colegas um desenho que contemplava os objetivos do trabalho.



Figura 46 – Proposta de intervenção do grupo 1

Além disso, a solução contempla um estreitamento do encontro da Rua Pará de Minas com a Rua Itamarati, essa estratégia teve o intuito de moderar o fluxo de tráfego mantido. A tática de delimitação dessa zona de uso livre se dá através da pintura do asfalto e disposição de mudas de árvores em suas bordas. Essa solução, além da disposição de uma horta comunitária e um banco de praça, compõe a ambientação do espaço.

O grupo 2 propôs a interrupção do trecho de quadra da Rua Cataguazes, entre Rua Padre Eustáquio e Rua Rio Pomba, ocupando toda sua extensão, como pode ser visualizado na Figura 47.



Figura 47 – Proposta de intervenção do grupo 2

Como esse trecho de via continha uma vaga de carga e descarga, a proposta contemplou a realocação da mesma, conforme pode ser visualizado no canto esquerdo da perspectiva ilustrativa. A contagem volumétrica de veículos realizada pelos alunos demonstrou que este trecho era totalmente subutilizado e, além disso, o fluxo interrompido poderia ser facilmente desviado para vias paralelas a jusante e a montante da Rua Padre Eustáquio. Esses fatos justificaram a delimitação do perímetro (destacado em vermelho no mapa) como zona livre de veículos motorizados. A definição desse perímetro se daria através da pintura do asfalto e disposição de mudas em suas bordas. Foi proposto pelas alunas deste grupo a construção de bancos de *pallet* (material de baixíssimo custo e fácil obtenção).

A proposição do grupo 3 contemplou a intervenção em todo o trecho da Rua Itamarandiba entre a Rua Três Pontas e Rua Padre Eustáquio, sendo que o acesso desta última seria interrompido. A Figura 48 mostra nos segmentos (destacados em vermelho) as zonas livres de veículos motorizados. Esses trechos foram delimitados de forma a reverter a maior área possível para a fruição urbana, sem prejudicar o acesso às garagens dos moradores. Essa proposta também elimina da área de intervenção as vagas de estacionamento e sugere a inversão da mão direcional de tráfego da Rua Campos Gerais que tem atualmente um fluxo basicamente local. Esta última alteração teve o intuito de gerar um desvio facilitado para o fluxo rotineiro da Rua Itamarandiba, que é mais significativo que a Rua Campos Gerais.



Figura 48 – Proposta de intervenção do grupo 3

Apesar de ter sido enfatizado aos alunos que o objetivo da disciplina era a criação de um espaço público permanente, as alunas deste grupo propuseram o uso exclusivo para os fins de semana, caracterizando assim como um evento em que os próprios moradores⁵⁸ levariam cadeiras para o espaço público e organizariam os atrativos como feira de trocas, ou “cine-paredão”, como a imagem sugere.

O grupo 4 concluiu em suas análises que não seria prudente propor qualquer interrupção de tráfego na Área Alvo 4, mas descobriram que seria positivo criar avanços de calçada que obrigassem os motoristas a reduzirem as velocidades de conversão. A Figura 49 mostra em seu mapa as duas esquinas que o grupo propôs a criação de avanços de passeios, destacado em vermelho. A imagem ilustra o padrão definido pelo grupo para ocupar parte do asfalto com o intuito de ampliar os espaços livres. A definição do perímetro se daria através do seu preenchimento com grama sintética e esse espaço demarcado seria ambientado com bancos, mesinhas e floreiras.



Figura 49 – Proposta de intervenção do grupo 4

O grupo 5 propôs a construção de uma estrutura similar a um *parklet*, mas seu perímetro não se limitaria ao espaço destinado a uma vaga. Ao ocupar uma proporção

⁵⁸ Parece importante salientar que desde o princípio esse grupo pensava em uma mobilização que dependia da mobilização dos moradores. Não há nada de errado nisso, pelo contrário, conseguir esse nível de participação dos habitantes locais pode ser muito rico para uma iniciativa de urbanismo tático. Porém, ter essa expectativa pode ser frustrante no caso de uma tática estimulada, pois a princípio o próprio grupo organizador deve assumir o papel de catalisador/facilitador. Se o urbanismo tático ficar meramente no campo da sugestão, há grandes chances de não haver envolvimento suficiente.

considerável da seção da via, o objeto serviria como um obstáculo aos veículos, que seriam obrigados a circular em velocidades brandas devido ao estreitamento proposto no meio do quarteirão. Além da função de moderar o tráfego, seria criado um espaço com um mini-jardim e com bancos. O trecho escolhido toma como partido a presença de uma árvore existente, que ajudaria a compor o cenário desejado. A Figura 50 ilustra as intenções da proposta das alunas.

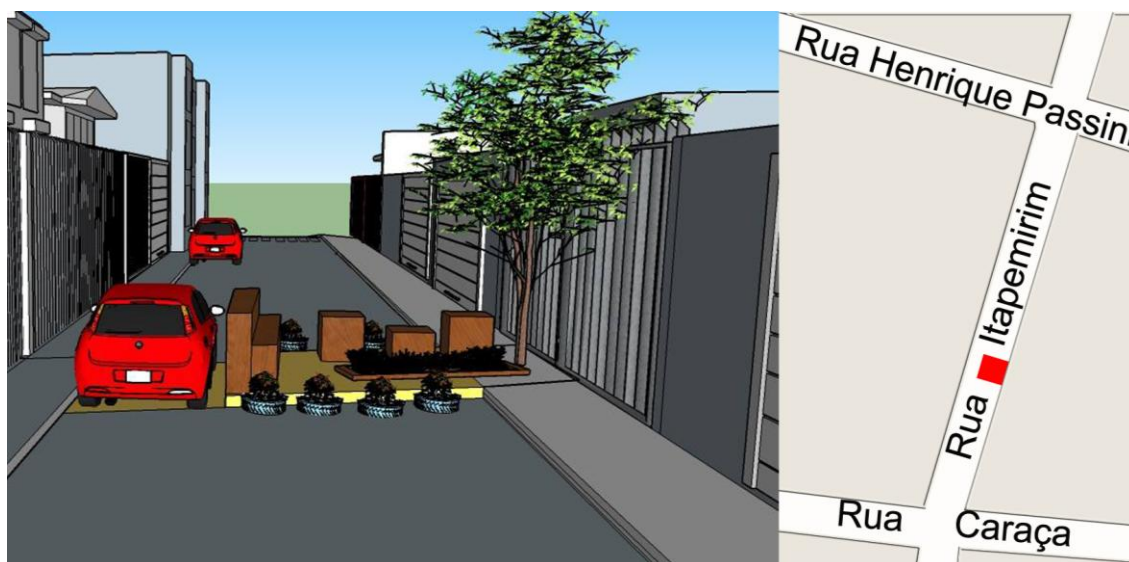


Figura 50 – Proposta de intervenção do grupo 5

Nesse ponto da disciplina já era possível constatar que foi bastante construtivo inserir os alunos no desafio da interdisciplinaridade entre Arquitetura e Urbanismo e Engenharia de Tráfego. O urbanismo tático, até esse momento, também se mostrou muito promissor no sentido de dar mais fluidez às abordagens multidimensionais. O trabalho permitiu uma visão menos alienada dos alunos, que tiveram que lidar com as seguintes dimensões:

- Possibilidades de uso e qualidades dos espaços públicos;
- Conflitos de tráfego, segurança e fluidez;
- Gestão urbana e burocracia;
- Comunidade, seus interesses, conflitos e contradições.

Se por um lado, o trabalho apresentou fragilidades por não contemplar os padrões técnicos⁵⁹ definidos nos manuais de projeto geométrico e de sinalização do DENATRAN⁶⁰, acredita-se ter sido adequado pensar, projetar e intervir no espaço urbano com uma ótica multifacetada.

Apesar de algumas deficiências pontuais, todas as propostas se demonstraram satisfatórias. Considerando que o urbanismo tático é uma iniciativa flexível, os projetos poderiam ser aprimorados até mesmo durante a sua etapa de montagem ou em um momento posterior a ela. Concordamos com os arquitetos da SMAPU que, tendo em vista o potencial de cada proposta, seria interessante ver todas implementadas. Maiores detalhes, sobre as observações realizadas pelos servidores da PBH (em relação ao trabalho dos alunos), se encontram no documento elaborado pelos mesmos (ANEXO B), onde constam as considerações sobre a apresentação de cada proposta.

Como estava previsto a seleção de duas Áreas Alvo para o prosseguimento da implementação, foi colocado em votação a escolha das propostas que seriam executadas. Somando os votos dos alunos com os votos dos arquitetos da Prefeitura, as Áreas Alvos escolhidas foram a 2 e a 3. Os alunos destes grupos agora deveriam encaminhar à Comissão de Mobiliário Urbano o relatório produzido com o diagnóstico e propostas das suas respectivas Áreas Alvo. A próxima seção irá abordar brevemente a etapa de viabilização dessas intervenções.

5.4 Viabilização das intervenções

A segunda etapa da disciplina consistiu na divisão da turma em dois grupos com oito membros cada. Os alunos foram orientados a planejarem um cronograma de atividades

⁵⁹ Certamente a abordagem simplificada apresenta algumas deficiências, uma vez que os alunos não realizaram análises mais minuciosas sobre a questão de dimensionamento (como raios de giro e manobra). Além disso, a segregação entre motorizados e não motorizados pode parecer fragilizada pelo fato das propostas não contemplarem sinalização horizontal e vertical de acordo com as normas. Mas Hans Monderman (citado anteriormente), em seus experimentos, coloca em cheque essa visão dominante da Engenharia de Tráfego de que a sinalização deve orientar os motoristas, esse engenheiro holandês entende que a sinalização permite ao condutor a abstração do espaço em que circula. Monderman propõe a responsabilização aos motoristas sobre a atenção e percepção sobre o ambiente social (VANDERBILT, 2009). Em um contexto de baixas velocidades praticadas, as intervenções seriam uma oportunidade de testar essa hipótese em Belo Horizonte.

⁶⁰ O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, tem autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro.

para a execução das intervenções, dessa forma, os grupos deveriam programar o envolvimento com a Prefeitura, moradores comerciantes e possíveis patrocinadores. Além disso, foi destacada a importância da composição de uma lista de materiais detalhada, com os respectivos levantamentos de custo, incluindo também os aspectos de logística de transporte de materiais para o dia da intervenção. A divisão de tarefas foi também um aspecto frisado, mas ao longo dos dias percebeu-se que os estudantes não adotaram uma dinâmica de trabalho organizada como se esperava, e um aspecto que se tornou um grande dificultador foi o tempo de retorno da Prefeitura sobre a aprovação das propostas pela Comissão de Mobiliário Urbano.

Os alunos tinham dificuldades de avançar sem a certeza de que as propostas receberiam o aval da Prefeitura. Os estudantes também relutavam em aprofundar o contato com os moradores e comerciantes, uma vez que poderiam produzir expectativas que poderiam gerar frustração com a possível negativa da Comissão de Mobiliário Urbano. Esses fatos atrasaram o processo e atrapalharam a mobilização dos grupos. Faltando apenas seis dias para a data programada para a intervenção (03/07/2016), o parecer foi liberado e a Área Alvo 2 foi aprovada sem ressalvas. Já a Área Alvo 3, o técnico da BHTRANS que fez a avaliação das intervenções no tráfego, não recomendou⁶¹ o fechamento da Rua Itamarandiba. Mas o parecer não foi taxativo, o que deu margem para o entendimento dos envolvidos (inclusive os arquitetos da SMAPU que estavam fazendo a mediação) que seria possível contornar a negativa e receber o aval para viabilização da intervenção como foi planejada.

Com uma resposta em aberto, o grupo da Área Alvo 3 acabou consumindo tempo e esforços para pensar uma abordagem convincente, além da expectativa⁶² de defender o projeto com a servidora responsável pelo parecer final. Três dias antes da data da

⁶¹ Através de contato telefônico realizado entre uma das alunas e o técnico da BHTRANS, o servidor informou que a Rua Itamarandiba desembocava na Avenida Pedro II, que possui função arterial, além disso, por razões de segurança viária (não explicitadas) não era aconselhável a interdição da via em questão. Mas o técnico ainda informou que a decisão final era da gerente responsável pela Regional.

⁶² Os alunos conseguiram agendar uma reunião com a servidora da BHTRANS responsável pela Regional Noroeste, mas o encontro foi cancelado na véspera.

intervenção, esse grupo, mesmo que contrariado, decidiu aceitar a sugestão dada pelo técnico da BHTRANS: realizar o fechamento da Rua Campos Gerais, adjacente à Rua Itamarandiba. Os estudantes argumentavam que a principal mobilização havia sido realizada com os comerciantes daquela rua que planejaram interditar inicialmente, mas informaram que tentariam fazer novos contatos com os moradores da rua que agora receberia a intervenção.

Nesse meio tempo saiu a Nota Técnica (ANEXO A) de autorização das intervenções, emitida pela Comissão de Mobiliário Urbano, ficando definido que as intervenções poderiam permanecer no local por dois meses, e após a avaliação das mesmas nesse prazo, poderia haver uma prorrogação de prazo. Essa foi uma grande vitória, pois o poder público enxergou o urbanismo tático como uma possível ferramenta para o cotidiano, não restringindo sua possibilidade a eventos efêmeros. O apoio da PBH à proposta pode ser demonstrado pelo seguinte trecho da Nota Técnica, assinada pelo presidente da Comissão de Mobiliário Urbano: *As soluções desenvolvidas pelos alunos na disciplina de Urbanismo Tático, orientadas pelos professores Wellington Cançado e Henrique Coelho e avaliadas pelos técnicos da SMAPU, revelam importantes conceitos de apropriação dos espaços públicos por moradores e usuários. A concepção da proposta se baseia na ampliação de espaços públicos de lazer, sem utilizar nenhum tipo de material construtivo de grande custo e mão de obra especializada. Além disso, a própria abordagem da disciplina trouxe junto ao desenvolvimento do projeto, o envolvimento da comunidade do entorno, que vai usufruir dos espaços criados e que deverá dar suporte à permanência e à manutenção da intervenção.*

Aparentemente, nesse momento, exceto o atraso e a desmotivação do grupo da Área Alvo 3, estava tudo certo para a realização das experiências de urbanismo tático.

Voltamos ao questionamento levantado no início do capítulo: A burocracia pode ser um empecilho para viabilização de iniciativas independentes?

“De boas intenções o inferno está cheio”. Da mesma forma que a expressão popular condena a circulação de boas intenções que não se efetivam, na cidade circulam muitas ideias boas e bem intencionadas, mas que não alcançam a prática. Muitas vezes, a burocracia é responsável pelo limbo em que as ideias ficam retidas. De acordo com

Maricato (2002), o Brasil é campeão na elaboração de leis, decretos, e planos que pouco, ou nada, resolvem.

Na véspera de sua realização, a experiência de urbanismo tático quase foi detida pelos trâmites municipais. Antes de discorrer sobre os fatos, afirmamos sem medo de errar na resposta: sim, a burocracia pode ser um empecilho para viabilização de iniciativas independentes.

Com a intervenção agendada para o dia 03/07/2016, a informação passada pelos servidores da BHTRANS é que seria emitido pela Regional Noroeste uma Autorização de Interdição de Via no dia 01/07/2016. Assim, bastaria buscá-la, uma vez que todos os trâmites já haviam sido acertados. Nesse dia, por meio de contato telefônico que foi direcionado à Gerente de Licenciamento de Eventos da PBH, a servidora confirmou que os documentos relativos ao nosso projeto estavam sob seu domínio. Porém, informou que deveria ter sido solicitado conjuntamente uma licença para a realização de eventos, uma vez que a licença para interdição de via acontece de forma indissociável a essa primeira licença. Foi salientado que não haveria tempo hábil para solicitar e emitir essa licença, sendo necessário o cancelamento ou adiamento do “evento”. A gerente foi informada que o projeto não se tratava de um evento e que já havia sido deferida a autorização da Comissão de Mobiliário Urbano e a BHTRANS já havia realizado o parecer, estando pendente apenas a autorização para interdição de via. Confusa, a servidora solicitou o encaminhamento por email da Nota Técnica emitida pela Comissão e informou que daria um breve retorno com orientações.

Sem resposta, ao retornar para a Gerente de Licenciamento de Eventos da PBH, houve um extenso diálogo e a servidora esquivou-se da responsabilidade do documento em suas mãos, sem saber dar qualquer orientação, sugeriu que a SMAPU deveria ser procurada, uma vez que fora esta secretaria que conduziu o processo. Ao contatar a SMAPU, a gerente que acompanhou o processo informou que apenas a Nota Técnica emitida pela Comissão de Mobiliário Urbano já era suficiente para a realização das intervenções, mas se comprometeu a intervir para evitar qualquer mal entendido com outros setores da Prefeitura, inclusive o setor de fiscalização, que poderia gerar problemas no dia da execução dos projetos.

Posteriormente, chegaram por email as autorizações de interdição de vias para a realização de “eventos” (apesar de não se tratar de um evento). Em seguida a gerente da Regional Noroeste informou, através de contato telefônico, que para não estragar o planejamento do grupo da UFMG envolvido no projeto, foram concedidas essas autorizações (ANEXO D), que seriam temporárias. No próximo dia útil (segunda-feira) as autorizações seriam substituídas por licenças de interdição de vias para obras (apesar de também não se tratar de uma obra⁶³). Ao longo da primeira semana que seguiu a montagem das intervenções, o projeto parecia soar como um ruído dentro da Prefeitura. A gerente da Regional Noroeste descobriu que não seria possível emitir uma licença para obras, uma vez a situação não se enquadrava nesse contexto, pediu o desmonte da intervenção até que se descobrisse uma forma de autorizar o projeto. Frisou-se, junto à gerente, que a Comissão de Mobiliário Urbano havia emitido essa autorização, a servidora, aparentemente, não se conformava com uma interferência no sistema viário que não passasse pelo controle de sua jurisdição. Solicitei à gerente que entrasse em contato com a SMAPU e Comissão de Mobiliário Urbano, para solucionar essa questão. Não havendo mais nenhum contato ou comunicado, entende-se que o “ruído” foi deixado de lado.

Posteriormente, ao indagar os técnicos da SMAPU se esse tipo de projeto poderia ser solicitado e viabilizado pela própria população (sem a intermediação da Universidade), a resposta foi positiva, mas os arquitetos destacaram que antes seria necessária a formalização de um trâmite dentro da Prefeitura, provavelmente através de uma portaria ou decreto. Foi questionado se replicações desse projeto teriam demanda por parte da população e uma das arquitetas da SMAPU afirmou que é fácil lançar a ideia e encontrar apoiadores e pessoas dispostas a se envolver, mas, achar alguém efetivamente comprometido e que assuma as responsabilidades, é um grande obstáculo.

5.5 Fluidez e envolvimento

Fluidez, pensemos nesse termo fora do contexto do deslocamento motorizado, que remete à agilidade das vontades individuais de locomoção. Fluidez também tem como sinônimo a espontaneidade, que consiste na fluência que as pessoas têm com certas atividades, acontece quando as tarefas são de fácil assimilação.

⁶³ Nesse dia, a montagem já teria terminado e a autorização necessária seria para a permanência das instalações.

A seção anterior tratou sobre o processo de viabilização da experiência de urbanismo tático e as barreiras da burocracia enfrentada. Através da análise da etimologia da palavra ‘responsabilidade’, originada do latim, é possível compará-la com a ‘garantia’ ou ‘promessa’. Ser responsável é comparável ao ato de garantir que vai dar certo e, como a arquiteta da SMAPU bem colocou, poucas pessoas estão dispostas a assumir esse papel, principalmente se o projeto ou o propósito passa por um processo de difícil assimilação. Afinal, como prometer a assertividade de um processo incerto ou complexo?

Cabe aqui o exemplo da autoconstrução e da irregularidade preponderante nos imóveis urbanos⁶⁴. A burocracia envolvida na regularização de edificações (meio ao Código de Obra e Lei de Uso e Ocupação do Solo), além de complexa, é de competência exclusiva de profissionais diplomados. Apesar de a moradia ser algo essencial à vida e as técnicas construtivas serem de razoável assimilação, a complicação burocrática faz com que a irregularidade seja predominante⁶⁵.

Se a burocracia dificulta a fluidez, por outro lado, o urbanismo tático dá abertura para a naturalidade das iniciativas coletivas e do envolvimento. A sua facilidade de assimilação é evidenciada pelo desembaraço que consiste os trabalhos manuais, é quase simplesmente “pegar e fazer”⁶⁶.

A fluidez do urbanismo tático se dá pela curta distância entre a vontade de fazer e a ação de executar. A expressa etapa de montagem e os resultados das intervenções realizadas pelos alunos no bairro Carlos Prates, serão apresentadas adiante. O trabalho de execução dos projetos não demorou mais do que uma manhã.

Previamente ao dia da montagem, os alunos buscaram antecipar algumas tarefas que agilizariam a intervenção. A pintura dos bancos era uma tarefa essencial que deveria ser

⁶⁴ “O dado é histórico e não há indicativo de mudança. Belo Horizonte é uma cidade 70% irregular na avaliação da própria Prefeitura. A esmagadora maioria das construções tem algum item proibido, seja pela legislação municipal ou pelas regras da engenharia.” Disponível em: <http://noticias.r7.com/cidades/noticias/belo-horizonte-tem-70-dos-imoveis-em-situacao-irregular-20110905.html>

⁶⁵ No Seminário Internacional Espaço Livre na Cidade (2016), Maricato fala do Brasil: “Você tem um país onde as normas são exageradas, você tem uma burocracia exagerada pra aprovar uma planta [...] e você tem uma parte das cidades fora da lei”.

⁶⁶ O urbanismo tático tem como uma de suas premissas o *do it yourself* (faça você mesmo).

adiantada, uma vez que a tinta precisava estar completamente seca para que as pessoas pudessem usar esse mobiliário despreocupadamente no dia da inauguração.

Um banco velho e deteriorado foi comprado por um preço reduzido, sendo preciso lixá-lo e pintá-lo, (a Figura 51 ilustra esse processo). O outro banco (Figura 52) foi construído com o encaixe de *pallets*, estrutura de madeira resistente e extremamente barata. Este foi lixado, pintado e envernizado.



Figura 51 – Processo de lixamento e pintura do banco velho



Figura 52 – Processo de tratamento dos pallets para confecção do banco

Também foram executadas antecipadamente as máscaras para a execução de pintura *stencil*⁶⁷. Foram realizados testes para definir o material das máscaras e para definir as cores de tinta que mais se destacam sobre o asfalto (Figura 53).

⁶⁷ A técnica de pintura *stencil* consiste na produção de uma superfície negativa (a máscara) que serve de molde para execução de um grafismo pré-estabelecido.



Figura 53 – Testes de tintas e moldes: técnica de pintura *stencil* sobre o asfalto

Na madrugada que antecipou às intervenções, a BHTRANS providenciou a sinalização prometida, conforme pode ser visualizado na Figura 54.



Figura 54 – Disposição das barreiras plásticas e indicação de interdição de via

Os alunos se organizaram para transportar todo o material logo no início da manhã daquele domingo. Além dos bancos, os maiores volumes transportados foram: oito pneus, vinte mudas de pé de laranja, vinte sacos de terra, vinte vasos de planta e quatro latas de tinta. Os alunos reuniram o dinheiro necessário para a obtenção dos materiais através de “vaquinha” entre os participantes da disciplina e doações de moradores e comerciantes. Parte dos materiais foram doados, inclusive um dos doadores foi um comerciante que receberia a praça na porta de sua loja. Em busca de ajuda e de uma construção participativa, os grupos divulgaram para os moradores um convite à colaboração (Figura 55). Além disso, os estudantes também mobilizaram amigos para a cooperação.



Figura 55 – Convite à intervenção participativa

A “força-tarefa” organizada pelos alunos da Área Alvo 2 (Rua Cataguazes) permitiu uma ação descontraída e envolvente. Enquanto alunos, moradores e convidados executavam os trabalhos de pintura ou de plantios de mudas (Figura 56), todos se divertiam e aproveitavam aquele momento de convívio e empatia coletiva (Figura 57).



Figura 56 – Alunos e colaboradores executando a pintura e o plantio de mudas



Figura 57 – Brincadeiras e interações entre desconhecidos durante a confecção da praça

O grupo da Área Alvo 3 (Rua Campos Gerais) não conseguiu de última hora fazer uma mobilização significativa. Apesar do trabalho de pintura chamar a atenção dos moradores e passantes, não houve envolvimento e o grupo nitidamente não tomava nenhuma atitude para tentar incluir a comunidade na intervenção. Desmotivados pela alteração da área de intervenção, também não conseguiram se organizar para definir a melhor forma de intervir no espaço com os materiais disponíveis. Este grupo tinha uma ideia fixa de utilizar as mudas como barreira capaz de moderar o tráfego, apesar de ser racionalmente coerente perdeu-se o potencial paisagístico que a vegetação oferecia, pois a disposição das mudas deixou-as dispersas no espaço. Com 14 mudas (mais que o dobro da Área Alvo 2) e apenas um banco, o perímetro escolhido para a intervenção ficou com uma impressão de vazio (Figura 58). O fraco resultado da intervenção, somado à desmotivação e desmobilização, causou a sua debilidade prematura. Mesmo na inauguração da intervenção a rua ficou deserta (Figura 59).



Figura 58 – Rua Campos Gerais com as mudas dispersas em esquinas opostas



Figura 59 – Intervenção na Rua Campos Gerais não motivou a apropriação

Como essa intervenção não “vingou” o banco pertencente à mesma foi levado para a Área Alvo 2, através de um consenso entre os alunos. No dia seguinte, pela manhã, a Área Alvo 3 já não possuía nenhuma muda: todas elas foram extraviadas durante a noite. O único vestígio que ficou foram os grafismos no asfalto e a sinalização da BHTRANS.

A Área Alvo 2 permaneceu intacta durante cinco dias e o acompanhamento realizado indicou que muitas pessoas adquiriram uma relação amigável com aquele novo espaço. Porém, dezoito dias depois de sua inauguração, a intervenção havia sido completamente “carregada” durante a noite, sem ninguém ter conhecimento sobre a autoria ou sobre as motivações⁶⁸. O APÊNDICE C, apresenta maiores detalhes sobre o acompanhamento efetuado pelo presente pesquisador e sobre a interlocução com a comunidade após a realização das intervenções feitas pelos alunos.

O questionamento que essa seção responde é o seguinte: Como executar propostas de baixo custo para a requalificação de ruas? O que é mais importante?

⁶⁸ Aconteceram algumas intrigas entre a comunidade local. Em um dado momento um dos comerciantes encabeçou um abaixo assinado para a retirada das instalações. Levantaram-se suspeitas de que o mesmo poderia ser o responsável pelo desaparecimento dos objetos.

Alguns passos e ideias foram descritos no início da seção, mas, como desfecho, salienta-se que as expectativas e objetivos devem ser realistas, a (des)complicação das táticas é um aspecto fundamental. Noutros termos, quanto maior a complexidade maior é o risco do processo ser marcado pela omissão. A complexidade induz a algum tipo de impasse que, por sua vez, o impasse leva a busca de um responsável, ou culpado. Uma avaliação sobre a postura dos membros do grupo da Área Alvo 3 nos permite supor que alguns estudantes podem ter apontado a Prefeitura, ou a BHTRANS, como um culpado. Ou então podem ter responsabilizado os professores que apoiaram uma proposta que foi vetada pelo técnico da BHTRANS. Sem o objetivo de culpabilizar os próprios alunos desse grupo⁶⁹, pode-se dizer que a falha foi da tática escolhida. Ao invés de aceitar a sugestão de uma área adjacente, que bastaria uma rápida adaptação das ideias e um rápido trabalho de mobilização, optou-se pela estratégia de bater de frente com a os trâmites da Prefeitura, uma vez que já era demasiado tarde para se conseguir uma nova aprovação. Com o comprometimento da fluidez e do envolvimento do projeto, o resultado foi a estagnação, mas isso não significa que o processo não tenha disseminado aprendizados.

5.6 Inserção e imersão da comunidade

É possível envolver a comunidade a participar ou apoiar um processo de combate à cultura motorizada em favor do convívio urbano?

A origem desse questionamento surge da apatia geral da comunidade, que enxerga transformações degradatórias ao espaço coletivo, mas raramente se mobiliza para frear esses processos. Não significa que os cidadãos não se revoltam contra esse (des)envolvimento, mas, muitas vezes, a exclusão dos mesmos aos processos decisórios e a dificuldade que encontram em fazerem suas vozes serem ouvidas, pode ser responsável pela inatividade⁷⁰. Para a pergunta em questão não há uma resposta contundente, mas a experiência mostrou que os habitantes urbanos têm opiniões formadas, têm ideias e propensão ao engajamento, inclusive em relação ao tema que

⁶⁹ Um resultado que desviou daquele que se desejava pode corresponder a falhas de atores distintos, apontar um culpado não oferece nenhum aprendizado, aprender com os erros também é um potencial do urbanismo tático.

⁷⁰ Milagres (2011) destaca que é comum as pessoas se indignarem sem aproveitar o potencial transformador desse sentimento, culpabilizando terceiros e se esquivando de responsabilidades como cidadãos.

abordamos aqui, o combate à cultura motorizada. A seguir se dissertará sobre os principais acontecimentos e desdobramentos da inserção e imersão da comunidade.

Desde o início da disciplina os alunos foram alertados sobre a necessidade de se realizar projetos consonantes com o espaço cotidiano de uma determinada vizinhança, desse modo, seria necessário obter informações que os libertassem de “achismos”. Os estudantes foram orientados a não focarem apenas em interpretações ou ideias que lhes parecessem positivas, ou seja, ao invés de enfatizar o lado criativo e criador da arquitetura, também seria necessário realçar o lado social.

Arquitetos têm como herança doutrinas e tratados muito rígidos, desde os primórdios da disciplina até o movimento moderno. Na atualidade, muitos querem romper esses processos, e isso não é uma tarefa simples, pois este profissional tem um apego muito forte ao objeto que projeta, o que pode induzir a um esforço para obter um resultado virtualmente e imagetivamente deslumbrante, mas com um processo e uma contextualização deficiente. Salienta-se que, a relação egocêntrica que o autor tem com sua obra deve ser combatida pelos arquitetos quando se almeja trabalhar espaços democráticos: essa também é uma tarefa difícil. Uma evidência que a disciplina demonstrou foi a etapa de votação para a escolha das Áreas Alvo, cada aluno tinha a autonomia para votar em duas propostas e isso os obrigou a votar em pelo menos um trabalho que não fosse o seu, mas como era esperado, quase todos os alunos escolheram o seu próprio projeto.

O Observatório das Metrôpoles (2011) enfatiza que, mesmo após a obrigatoriedade da participação comunitária no planejamento urbano, ainda predomina uma segregação do olhar técnico em relação à visão popular. Entende-se que o conhecimento técnico e a vivência da comunidade são questões que ainda buscam seu ponto de equilíbrio. Se os alunos foram omissos no quesito da participação em algumas situações, deve-se encarar como parte do processo da desejável construção da consciência profissional.

O projeto do curso de graduação contemplou a consulta à comunidade, através do contato dos alunos com moradores e comerciantes locais das Áreas Alvo. Como já foi mencionado anteriormente, os estudantes tiveram uma abordagem livre, ou seja, o entendimento dos alunos sobre as demandas da disciplina os induziu a diálogos e entrevistas espontâneas. Não há como avaliar a consistência dessa aproximação se não for através da confiança nas informações passadas pelos estudantes nos

compartilhamentos realizados em sala de aula e nos subprodutos do trabalho. Sob essa análise, o envolvimento dos alunos com a comunidade, de forma geral, foi satisfatório. Os técnicos da SMAPU chegaram a essa mesma conclusão (ANEXO B). A seguir, o Quadro 4 estabelece um apanhado de depoimentos que os alunos extraíram da comunidade.

Quadro 4 – Síntese de depoimentos de moradores, comerciantes e trabalhadores locais

Comerciante	“A segurança aqui é péssima, minha sorte é que saio da loja às 19hs.”
Comerciante	“Acho que não podia fechar a rua porque ela é a ligação com a Avenida Pedro II. [...] Preciso das vagas de carro para o meu comércio.”
Comerciante	“Tem acidente aqui quase toda a semana, essa descida é muito perigosa.”
Morador	“Meu tio era cadeirante e eu não conseguia sair com ele na calçada, quando conseguia tinha que andar na rua, no asfalto.”
Morador	“Os carros descem aqui muito rápido, minha mãe quase foi atropelada várias vezes.”
Morador	“Aqui os carros entram tão rápido que chegam até a assustar o pedestre que quer atravessar a rua.”
Morador	“Vejo muitos acidentes de trânsito nessa esquina, ela é muito perigosa.”
Morador	“A gente não tem o que fazer na rua, acaba que tudo fica vazio e os moradores de rua tomam conta.”
Morador	“Não temos nenhum lugar para sentar ou conversar, geralmente ficamos em casa.”
Trabalhador local	“No horário de almoço a gente leva uma cadeira pra calçada e fica sentado descansando, seria ótimo ter um lugar pra ficar.”

Além da abordagem por meio de entrevista, foram promovidas outras circunstâncias de participação. Destacam-se algumas iniciativas dos grupos 2, 3 e 5.

Uma estratégia de abordagem do grupo 3 foi inspirada na pesquisa de situações análogas. A Figura 60 foi uma das táticas apresentadas em sala de aula e consiste no compartilhamento de ideias em um painel que instiga as pessoas a opinarem através da seguinte inscrição: *What do you want here?* Essa proposta deixa visível todos os comentários e estimula a leitura, a reflexão, e ainda, a formulação de novas ideias.



Figura 60 – Tática de participação e envolvimento da comunidade
Fonte: Pinterest

Com o mesmo intuito, o grupo 3 afixou cartazes em um muro da Rua Itamarandiba. O painel resistiu por alguns dias, mas uma chuva acabou deformando o papel, mas, ainda assim, foi possível salvar as informações deixadas pelos moradores, comerciantes e transeuntes. Além de comentários construtivos, como aqueles mencionados no Quadro 4, esse grupo registrou comentários hostis, de supostos “donos da rua”.

O grupo 2 surgiu com a proposta de afixar uma caixa de sugestões junto ao poste da Rua Cataguazes e a provocação tinha um mapa e os seguintes dizeres: “O que poderia ter aqui se esse trecho fosse fechado?” A Figura 61 ilustra a estratégia mais reservada utilizada pelo grupo e a Figura 62 ilustra o resultado que consistiu em uma série de sugestões para transformação de um espaço subutilizado.



Figura 61 – Tática de coleta de ideias e sugestões da comunidade local

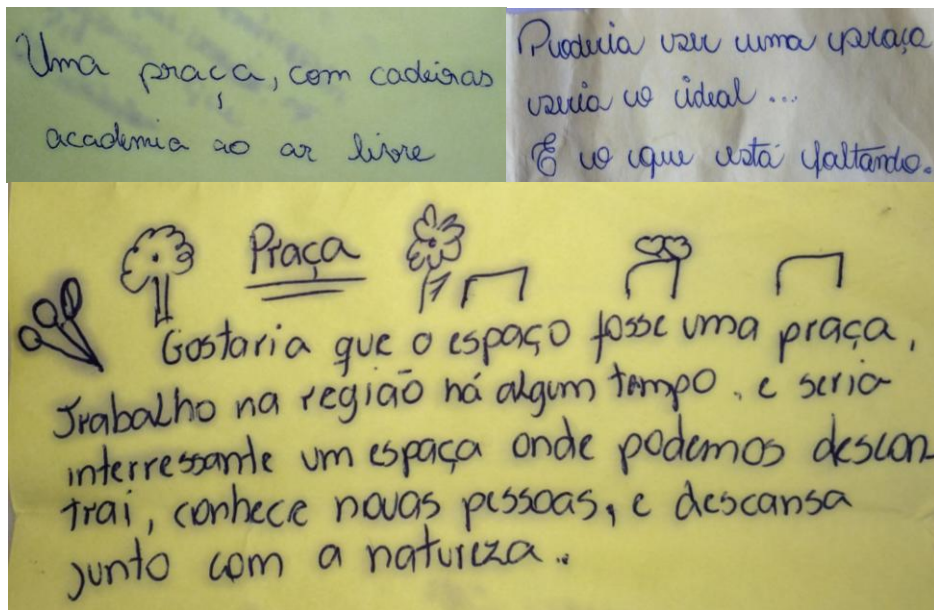


Figura 62 – Sugestões deixadas na caixinha amarela

O grupo 5 criou uma abordagem alternativa de aproximação dos moradores. Foi proposto antecipadamente e distribuídos cartazes e panfletos (Figura 63), comunicando um encontro coletivo para discutir possibilidades para a Rua Itapemirim. Os moradores, por sua vez, teriam a sua presença retribuída com um café da manhã na rua.

O encontro e o banquete organizado pelas alunas, promoveu um encontro bastante agradável entre os moradores. O intuito foi discutir sobre o espaço público e sobre o trânsito, inclusive alguns tomavam frente de desenhar sobre o croqui levado pelas estudantes, apresentando ideias e opiniões sobre as propostas das alunas. A Figura 64 ilustra esse momento ímpar para uma metrópole como Belo Horizonte.

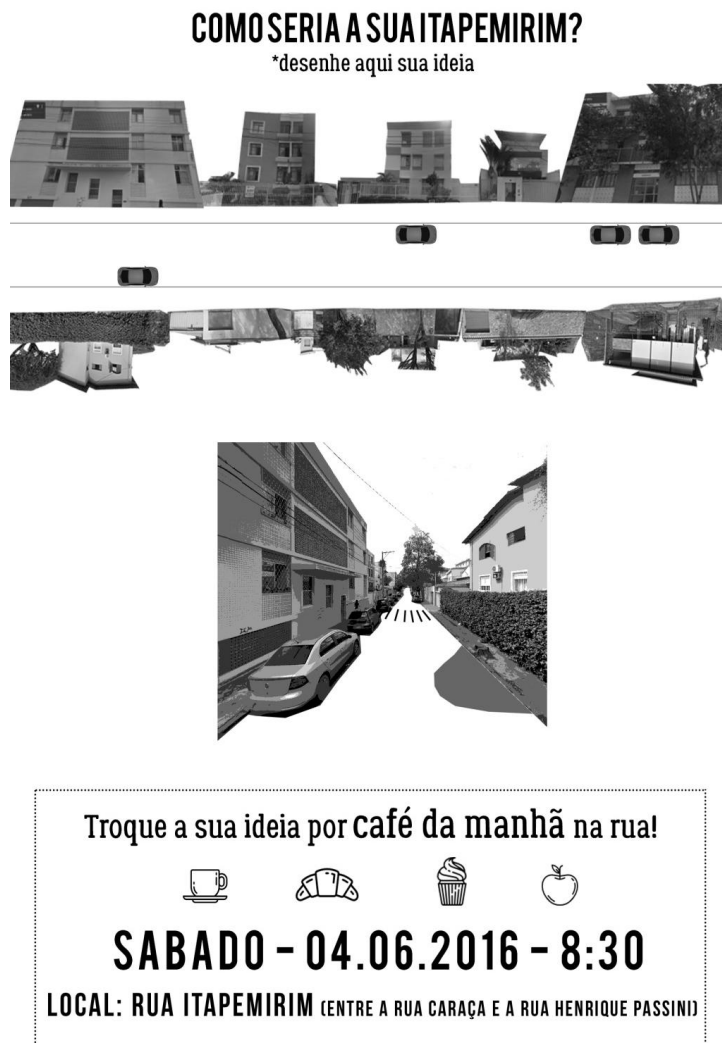


Figura 63 – Convite para o café da manhã e bate-papo sobre espaços públicos e trânsito



Figura 64 – Tática de participação comunitária que gera empatia entre os envolvidos

Apesar da participação envolvente dos moradores, que ficaram animados de pensar possibilidades enriquecedoras para sua rua, também foram levantados problemas da região, sobretudo relativo à segurança. Aliás, a segurança pública foi uma temática recorrente na abordagem de todos os grupos.

Um retorno dramático que o grupo 5 recebeu foi o de uma moradora que disse que a rua pertencia a ela e que se as estudantes realizassem qualquer tipo de intervenção ela envolveria a polícia e seus advogados.

Pode-se considerar que essa abordagem do grupo 5 foi a mais rica que a experiência da disciplina fomentou. As alunas pareciam bastante preocupadas em não se deixarem levar a proposições desconectadas da realidade e da vontade dos moradores. Aparentemente, por esse motivo, esse grupo teve tanta dificuldade de definir uma proposta.

De forma geral, o relato dos moradores e comerciantes nos permite perceber que, individualmente, muitas pessoas apresentam opiniões conflitantes, ou seja, ao mesmo tempo em que se interessam por uma comunidade mais coesa e por espaços públicos que favoreçam o convívio urbano, desconfiam da efetivação dessa possibilidade ou se deixam levar pela cultura do automóvel. Percebeu-se que, quando abordadas em grupos, as pessoas têm uma tendência em serem mais receptíveis às questões de natureza coletiva. Naturalmente, foram levantadas opiniões diversas, umas otimistas e outras pessimistas.

Entende-se que a participação da comunidade serve para coletar opiniões e viabilizar um processo democrático, mas também tem um papel fundamental ao proporcionar um diagnóstico mais realista e mais próximo do cotidiano dos habitantes. Dessa maneira, os cidadãos assumem uma corresponsabilidade (Lerner, 2005) e um papel menos alienado.

Considera-se que, essas formas de participação apresentadas até aqui representam as tentativas de inserção da comunidade no contexto do projeto. Agora apresentaremos os destaques do que se considera como o movimento inverso, a imersão da comunidade, em que os moradores e comerciantes locais buscaram integrar-se à iniciativa e usufruir do espaço.

O experimento mostrou que o urbanismo tático e o diálogo com os cidadãos locais permitem que a cidadania ganhe força, e a noção de direitos e deveres repercute no

imaginário das pessoas. O depoimento de um comerciante, que se situa nas imediações da Área Alvo 2, permite esse entendimento: *A praça está sendo bem cuidada, a gente tá regando as plantinhas uma vez por dia... algumas pessoas vão ali por livre e espontânea vontade e varrem... o pessoal sai na hora do almoço e senta ali e fica conversando e tomando um solzinho sentado no pallet, então já melhorou bastante a região ali porque antes a gente não via isso ali... agora a gente vai tentar manter por muito tempo aquilo ali do jeito que tá, né?*

Todos os comerciantes abordados demonstravam aprovar a iniciativa, alguns bastante otimistas e outros um pouco receosos da durabilidade e da integridade da intervenção. A “pracinha”, como ficou conhecida a instalação dos alunos do grupo 2, gerava entusiasmo em alguns que planejavam promover eventos ali, ou simplesmente utilizá-la cotidianamente. Os acompanhamentos realizados confirmavam a apropriação da pracinha pelas pessoas, exceto no período noturno, com o comércio fechado e um baixo fluxo de pedestres e veículos, o local ficava bastante ermo.



Figura 65 – A pracinha ocupada e desocupada (respectivamente de dia e à noite)

A imagem noturna permite perceber que o local é bem iluminado, mas parte dessa iluminação é cedida pelos comerciantes, que relataram enfaticamente problemas com assalto e a constante sensação de insegurança na região.

Infelizmente, a intuição de moradores e comerciantes foi se confirmando ao longo dos dias, os objetos que compunham a pracinha foram sendo extraviados, até que dezoito dias depois de sua inauguração foi levado praticamente tudo. Sobrou apenas um *pallet* (parte do banco construído), o banco reformado (que estava acorrentado à árvore) e a

sujeira de terra. A Figura 66 mostra o resultado que deixou muitos moradores e comerciantes lamentosos.



Figura 66 – O fim da pracinha

No mesmo dia desse acontecimento, antes mesmo de haver um posicionamento oficial da BHTRANS para o desmanche da interdição, um dos comerciantes encabeçou a reabertura ao tráfego. Rapidamente providenciou-se a limpeza da rua e a remoção do banco e do pallet sobre o asfalto. Além disso, a sinalização de interdição de via foi deslocada para que os motorizados pudessem se acomodar novamente naquele espaço. A cultura do automóvel faz com que as pessoas sejam coniventes com a “folga” dos veículos, estes, por sua vez, se “aconchegam” em qualquer espaço que lhes sejam convenientes.

Se compararmos essa situação com o universo infantil, o carro é como o valentão que se diz o dono da bola, e as pessoas são como o menino franzino, que basta o primeiro reivindicar o que julga ser de seu direito, que o segundo prontamente concede a preferência. Mas se o menino franzino pôde brincar, mesmo que por um curto momento, uma hora ou outra ele não irá permitir a interrupção do seu deleite, para ceder ao valentão. Isso também acontece na realidade dos pedestres, alguns deles têm se tornados agressivos com os automóveis, pois “encaram feio” os motoristas enquanto atravessam a faixa de pedestre, ou então fingem que nem viram o carro que se aproxima, para obrigar o motorista a frear em benefício de sua travessia. Outrora os pedestres tinham uma postura mais submissa em relação aos veículos, e isso tem mudado. Isso quer dizer

que a extinção da pracinha da Rua Cataguazes deixou ressentimentos⁷¹, e da próxima vez que for travado um confronto entre as pessoas e os motorizados naquele local, talvez a reação das pessoas seja menos inofensiva.

Deixando as metáforas de lado, é importante salientar que, apesar do descontentamento manifestado por alguns moradores e comerciantes com o fim da pracinha, a intervenção dos alunos também gerou incômodos a outra parcela da comunidade. Os principais pontos negativos levantados foram a inatividade da Prefeitura na manutenção da limpeza do local e falta de policiamento, além da possibilidade da pracinha atrair usuários de drogas ou mendigos. Três moradores da Rua Cataguazes também se sentiram lesados pelo inconveniente de dar uma volta no quarteirão para entrar com os veículos em suas garagens.

Antes do desmanche da intervenção feita pelos alunos, essas objeções motivaram um discurso de propaganda contra a pracinha para o recolhimento de assinaturas que seriam direcionadas à Prefeitura com o seguinte registro: *Nós, moradores e frequentadores do bairro Carlos Prates, representantes da população de Belo Horizonte, viemos expressar nossa opinião e solicitar a retirada do “Espaço criado para a integração das pessoas à cidade” e reabertura da Rua Cataguazes aos veículos (quarteirão situado entre Rua Padre Eustáquio e Rua Rio Pomba), considerando que tal alteração trouxe transtornos e prejuízos a todos* (Abaixo-assinado realizado em julho de 2016, organizado por um dos comerciantes).

Foram levantadas 153 assinaturas dentre moradores, comerciantes, amigos e clientes solidários à causa. Enquanto esse abaixo-assinado era divulgado, as pessoas que eram favoráveis à manutenção da pracinha se mobilizavam para realizar outra coleta de assinaturas que defendesse a permanência da intervenção. Porém, apesar de muitas pessoas manifestarem que assinariam a favor da pracinha, ninguém queria assumir a autoria do documento⁷². O sentimento era que essa iniciativa poderia criar inimizades no bairro, sobretudo com o comerciante (e morador) que encabeçou o abaixo-assinado

⁷¹ No APÊNDICE C há indícios de que, mesmo com o resultado de vitória dos motorizados, a experiência vivida pelos moradores e comerciantes demonstrou que existe uma vontade de frear a dominância do automóvel.

⁷² Nesse aspecto, o posicionamento da arquiteta da SMAPU se confirma, pois geralmente as pessoas não estão dispostas a se responsabilizarem pelas iniciativas. Mesmo apoiando enfaticamente, como vimos nessa situação, as pessoas se esquivam, com o medo de se tornarem culpadas de um possível fracasso.

contra a intervenção. Poucos dias depois, o impasse foi “solucionado” com o desmanche da pracinha, o tráfego de veículos já fluía normalmente sobre o resquício do grafismo de bolinhas realizado pelos alunos. Se a mobilização a favor do espaço de convívio já estava frágil, após o seu desmantelamento, o movimento pró-pracinha ficou ainda mais enfraquecido.

De forma geral, os apoiadores entenderam o trabalho dos alunos e professores (UFMG) como uma gentileza, mas essas pessoas e os manifestantes contra a pracinha confluíam no consenso de que é papel da Prefeitura cuidar do espaço público. Alguns acreditam que intervenções estruturais por parte da Prefeitura seriam muito bem vindas ali, e resolveriam os problemas que a simples intervenção dos alunos não foi capaz de resolver. Nesse sentido, a Prefeitura tem um retorno sobre a expectativa das intervenções temporárias fomentarem intervenções definitivas mais assertivas. Mas é importante salientar que há uma parcela mais pessimista da comunidade que enxerga qualquer tentativa de qualificar aquele espaço como uma forma de potencializar instalação de moradores de rua e ocupação por marginais.

A interpretação desse processo e dos seus resultados da inserção e imersão da comunidade no projeto mostrou que há diversos caminhos a serem explorados no campo do Planejamento Urbano. Os insucessos da intervenção da Área Alvo 3, comparativamente aos resultados positivos da Área Alvo 2, mostram que a participação das pessoas é fundamental para a estruturação de cidades que potencializem as relações sociais.

A experiência na Área Alvo 2, apesar de pontual e efêmera, remete a possibilidades enriquecedoras e uma esperança para a *Cidade Para Pessoas*.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

Desde o princípio do mestrado, almejava-se uma atuação interdisciplinar, pois havia uma percepção sobre os benefícios que uma aproximação entre a Arquitetura e Urbanismo e Engenharia de Transportes pode gerar. A revisão de literatura trouxe a impressão de que já existem muitas interfaces entre esses dois campos do conhecimento quando se trata da macroescala urbana. O Planejamento Urbano e o Planejamento de Transportes já possuem importantes interações. Porém, a carência de referências acadêmicas indicou que a Arquitetura, mais especificamente, o desenho de projeto, aparentemente, não dialoga muito com a menor escala provável do campo dos transportes, ou seja, a circulação (ou o tráfego)⁷³.

Buscou-se nesse trabalho a interseção entre as soluções de Design e a Engenharia de Tráfego, sendo um desafio estabelecer esse confronto, uma vez que os aspectos intangíveis da microescala urbana (GEHL, 2013a) possuem difícil correlação com os dados concretos da Engenharia. O espaço da rua contempla questões objetivas (engenharia) e subjetivas (sociologia) e a presente dissertação empenhou em uma atuação que não negligenciasse os modos motorizados de deslocamento ou a experiência humana no espaço social das ruas.

Para esquivar de notórios impactos ao tráfego (ou evitar a negligência ao mesmo), buscou-se contextos que não se aproximassem muito dos corredores viários que comportam massivos deslocamentos (vias expressas e arteriais). Assim, foi admissível atribuir uma visão mais qualitativa sobre o tráfego, que possibilitava a equiparação com as questões qualitativas que envolvem a requalificação de espaços públicos.

Houve a busca de um maior equilíbrio entre os históricos privilégios aos veículos motorizados e a constante omissão em relação aos espaços públicos de convívio. Mas, por outro lado, houve também o esforço de se evitar propostas radicais que simplesmente ignorassem as questões relacionadas ao tráfego. Por fim, descobriu-se que há limites muito tênues que fogem desse equilíbrio almejado. Uma reflexão nos

⁷³ Exceto a questão da acessibilidade universal aos portadores de necessidades especiais, que é um tema que o campo da Arquitetura abraçou tanto na escala do edifício como na escala urbana. Ainda assim, há uma tendência dos profissionais (desses dois campos aqui tratados) trabalharem de forma segregada.

permitiu perceber que, em alguns momentos, o pesquisador e, também os alunos⁷⁴, por hora ficaram tendenciosos em resolver o tráfego e negligenciar as pessoas. Essa é uma observação curiosa, pois, desde o princípio, os esforços foram concentrados no paradigma de se conceber *Cidade Para Pessoas*.

Esse fato reforça o constante conflito entre tráfego motorizado e vida urbana, e nos leva a uma conclusão radical, porém, aparentemente, necessária: em alguns casos, é inevitável ignorar os impactos ao tráfego para se alcançar soluções que privilegiem o caráter social dos espaços públicos. Se a gerente da Regional Noroeste tivesse “abraçado a causa” dos alunos do Grupo 3, poderiam ser desconsideradas as recomendações realizadas pelo técnico da BHTRANS, que não aconselhou a realização da intervenção idealizada pelo grupo. O trânsito, de uma forma ou de outra, se adaptaria à condição gerada pela interdição de via proposta. Nesse caso, prevaleceria a intenção de humanizar a Rua Itamarandiba, em detrimento do tráfego. Tomar esse partido pode ser a única forma de resolver um impasse que é essencialmente qualitativo e, presumivelmente, não possui números capazes de respondê-lo.

Se por um lado, pensar no tráfego perturbou o objetivo de favorecer os espaços de fruição urbana, por outro, não pareceu essencial a elaboração dos estudos de tráfego (APÊNDICE B) para consolidar as propostas. A Comissão de Mobiliário Urbano não pareceu se preocupar muito com as análises de trânsito feita pelos alunos, aparentemente, bastava a visão qualitativa de que não haveria modificações ou transtornos significativos. Os alunos, ao apreenderem as análises de tráfego, também não pareceram enxergar suas propostas com maior lucidez, basicamente os números confirmaram uma visão qualitativa prévia⁷⁵. Os moradores e comerciantes foram simplesmente submetidos a imaginarem as intervenções no tráfego, não houve qualquer tentativa de dar explicações técnicas aos mesmos. Ainda assim, de maneira geral, os habitantes tinham a intuição que as intervenções propostas não afetariam o trânsito significativamente.

⁷⁴ Os alunos, durante a disciplina, demonstraram uma opinião contrária ao rodoviarismo. Porém, muitos deles, curiosamente, deixaram-se levar no processo de solucionar o tráfego e acabaram, momentaneamente, negligenciando o objetivo de ampliar os espaços de convívio.

⁷⁵ É importante ressaltar que os estudantes ficaram satisfeitos ao compreenderem as ferramentas básicas da Engenharia de Tráfego, provavelmente, eles sentiram que o conteúdo agregou positivamente para a formação em Arquitetura e Urbanismo.

Enfim, a experiência realizada e a constatação de que as análises quantitativas não foram fundamentais, permite-nos vislumbrar uma possibilidade bastante promissora: pessoas comuns têm a capacidade de pensarem sobre o espaço e sobre o trânsito de um contexto local.

O método utilizado na pesquisa tinha uma única premissa, experimentar. “Como fazer” se tornou uma questão de didática construtivista⁷⁶, elaborada entre o tempero do planejamento com pitadas de improviso. Para uma abordagem sistemática na ciência, o método antecede o experimento, mas é possível também que experimentos ajudem na formulação de um método. É nesse sentido que enxerga-se uma das maiores contribuições desta dissertação, que pode ser “dissecada” por outros pesquisadores para a formulação de novas experiências e novos métodos.

Admite-se que o processo da experiência prática, que durou cerca de três meses, é um tempo curto. Mas buscou-se condensar nesse período uma série de quesitos importantes, destacando a parceria com a Prefeitura e a inserção da comunidade no projeto. Empenhou-se também, dentro das limitações de prazo, contextualizar os alunos de teorias que auxiliassem no trabalho de reconhecimento das Áreas Alvo e identificação do perfil da comunidade. Há pontos negativos nesse processo acelerado, porque a celeridade do diagnóstico e das propostas podem não ter o embasamento desejável, mas, por outro lado, as próprias deficiências podem ser construtivas no processo reflexivo, atendendo a uma premissa dos métodos de *Design Thinking*: errar cedo para acertar logo (Brown, 2010). Cabe aqui uma comparação com o complexo e demorado processo de criação ou revisão de um Plano Diretor de uma cidade que representa o centro de uma metrópole, como o caso de Belo Horizonte. Esse é um processo que demora anos para ser consolidado através da união de forças da comunidade, do setor técnico, dos legisladores etc. Há o envolvimento de numerosas equipes e a produção de milhares de páginas de documentos. Mesmo com um método amplo e complexo, muitos aspectos não possuem garantia na sua assertividade ou efetividade, ou seja, é passível de erros. Mas um trabalho dispendioso como esse é revisado, a priori, a cada dez anos, então os erros demorarão a serem descobertos ou corrigidos.

⁷⁶ Como não havia um roteiro rígido pré-definido, os alunos tiveram a liberdade de descobrir as respostas a partir de seus próprios conhecimentos e de suas interações com a realidade de cada projeto.

Acredita-se que os pontos mais frágeis da experiência de urbanismo tático realizada foram àqueles relacionados à questão da inserção da comunidade no processo. Seria ideal que a abordagem de aproximação dos moradores realizada pelo grupo 5 (café da manhã de encontro na rua) fosse realizada na Área Alvo 2 (a “pracinha” que “vingou”⁷⁷). Nesse sentido, identificou-se na conversa com alguns moradores que não apoiavam a intervenção, que eles não haviam sido consultados ou informados sobre as alterações realizadas. Por isso, alguns se sentiram rejeitados por não terem sido envolvidos. Se houvesse uma aproximação amigável e se fosse induzida uma discussão coletiva entre os próprios moradores, aqueles, que de início apoiavam a proposta, talvez tentassem convencer os demais vizinhos sobre os benefícios da criação de um espaço de convívio. Além disso, percebeu-se que, em uma abordagem coletiva, as pessoas tendem a pensar menos sobre suas questões individuais e conseguem enxergar com mais facilidade questões de interesse da comunidade. Mesmo que alguns permanecessem resistentes, talvez houvesse o entendimento de que uma maioria⁷⁸ havia apoiado a proposta, dando assim uma feição menos impulsiva e mais democrática para a intervenção. Outra hipótese que se levanta, e que pode ser aplicada em experiências futuras, consiste na criação de protótipos mais resistentes e menos suscetíveis à depredação ou ao extravio. Talvez assim⁷⁹, as intervenções permanecessem por muito tempo naquele local.

As táticas urbanas, no contexto deste trabalho, podem ser consideradas como um tema embrionário, ainda não há muitas certezas sobre o modo de fazer ou sobre a previsibilidade dos resultados. Como assunto científico, há um universo a ser explorado. Nesse sentido, fica uma provocação para trabalhos futuros: Quem pode se apropriar das estratégias de urbanismo tático?

Por um lado, as táticas de urbanismo têm uma forte vocação para impulsionar iniciativas de baixo para cima, permitindo a ação cidadã. Por outro lado, o urbanismo tático, quando apropriado pelo poder público, permite maior agilidade a esse setor ou

⁷⁷ Possivelmente, uma melhor abordagem com a comunidade Área Alvo 3 também resultaria em um estímulo ao uso do espaço da rua como espaço de convívio.

⁷⁸ Apesar de não terem validade estatística, as entrevistas realizadas no Bairro Carlos Prates nos induz ao entendimento de que a maioria dos habitantes locais são favoráveis à ampliação do espaço de convívio social.

⁷⁹ Depender de mecanismos de prevenção ao furto ou vandalismo demonstra uma fragilidade na consciência sobre cidadania. Porém, se essa singela precaução fomentar a confiança e dedicação ao espaço público, pode-se considerar uma evolução à constante descrença no espaço coletivo. Em médio e longo-prazo o descrédito aos espaços públicos pode dar espaço a uma maior conscientização.

então possibilita maior abrangência das intervenções. Existindo vantagens para a aplicação do urbanismo tático nesses dois universos, haveriam também conflitos se as táticas forem amplamente utilizadas com intuitos diferentes (participação cidadã X controle social)? Várias incógnitas podem se desdobrar sobre a discussão do urbanismo tático e este trabalho se torna uma singela referência. Uma recomendação para trabalhos futuros é a aplicação de experiências de urbanismo tático em contextos socioeconômicos mais contrastantes dentro de uma mesma cidade. Assim, será possível conhecer um pouco sobre o potencial de apropriação das ferramentas táticas em contextos com distintas visões de mundo, além de necessidades e recursos diferentes.

O trabalho acadêmico aqui desenvolvido se lançou e arriscou no caráter propositivo. Essa postura do autor tem origem na graduação em Arquitetura e Urbanismo, que, segundo Lawson (2011), os profissionais desse campo possuem uma tendência de formular seus métodos baseados em soluções⁸⁰. De acordo com essa mesma fonte, os avanços na arquitetura se deram principalmente pela inquietação propositiva e experimental, comum a esse campo do conhecimento.

Maricato (2002) enfatiza que algum viés positivista é inevitável quando se abordam questões propositivas para o urbano. Para que a ação aconteça, é necessário que alguns empecilhos teóricos sejam vencidos. Planejar, ou seja, interpretar o que é apropriado para o amanhã, exige certo nível de incerteza, e esse processo de ideação, não deixa de ser uma espécie de aposta, de preferência àquela que não se lança à sorte de grandes recompensas, com risco de grandes prejuízos. Um aprendizado que este trabalho trouxe foi que uma aposta desejável para a cidade, é aquela que, em primeiro lugar, minimize as perdas, mesmo que as chances de ganho sejam mais modestas.

Desapropriações massivas, tamponamento de rios, alargamento de vias, criação de túneis e viadutos, são soluções que apostam alto, mas os riscos sociais e ambientais são igualmente elevados. Desse modo, os impactos devem ser sempre levados em conta, e as propostas de difícil reversibilidade devem ser evitadas. Enquanto isso, pequenas intervenções, com baixa inversão de recursos, podem gradativamente fazer a diferença para a cidade e para as pessoas.

⁸⁰ O termo 'solução', utilizado neste trecho, deve ser entendido não como uma conclusão ou como um problema que foi decifrado, a assimilação mais adequada seria entendê-lo como uma resposta construtiva.

Por fim, espera-se que a presente revisão de literatura, discutida com uma visão crítica do autor, além da experiência de urbanismo tático realizada, possa ser apreendida e auxilie no desenvolvimento de outros trabalhos científicos e nos processos de educação urbanística informal.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFFONSO, Nazareno. Não Transporte, 10 anos depois. Resultados do trabalho da Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP”. *Revista dos Transportes Públicos - RTP*, São Paulo, Ano 23, n. 91, p. 9-12, junho de 2001.

AFFONSO, Nazareno. Revisitando o “Não Transporte”, a tese da rua humanizada. *Revista Ciência & Ambiente*, Santa Maria, RS, n. 37, p. 93-104, dez. 2008.

ALMEIDA, André e MACÊDO, Amanda. O espaço público frente ao urbanismo tático: o caso das Praias do Capibaribe. I Congresso Internacional de Espaços Públicos, Porto Alegre, 2015.

AMARAL, Marcelo. A mobilidade da cidade aos pedaços: Espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte. 2015. 395 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

ANTP. Transporte Humano: Cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.

AQUINO, Cássio Adriano Braz; MARTINS, José Clerton de Oliveira. Ócio, lazer e tempo livre na sociedade do consumo e do trabalho. *Rev. Mal-Estar Subj.*, Fortaleza, v. 7, n. 2, p. 479-500, set. 2007.

Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482007000200013&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 23 set. 2016.

ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO; Ermínia. A cidade do pensamento único. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2002. 192 p.

BAPTISTA NETO, Osias. Impactos da moderação de tráfego na vitalidade urbana. 2012. 212 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte. Manual de medidas moderadoras de tráfego: Traffic Calming. Belo Horizonte, BHTRANS, 2001.

BRAGANÇA, Luciana. Do Planejamento da circulação ao microplanejamento integrado. 2005. 131f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

BRANDÃO, Ludimila. Da cidade moderna às contemporâneas: Notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, vol. 7, n. 1, jan.-jun., 2014.

BROWN, Tim. Design Thinking: uma metodologia poderosa para decretar o fim das velhas ideias. Tradução Cristina Yamagami. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

COSTA, Heloísa. Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição em termos? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 2, p. 55-71, nov. 1999.

COSTA, Stael *et al.* Os espaços livres na paisagem de Belo Horizonte. *Paisagem Ambiente: ensaios* - n. 26 - São Paulo - p. 51 – 72, 2009.

DE OLIVEIRA, José Antônio Puppim. Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas. *RAP* Rio de Janeiro, v. 40, n. 1, p. 273-88, 2006.

DIAS, Paola. A apropriação da rua apreendida pelo "espaço vivido": Incursões entre a Belo Horizonte contemporânea e os blocos de carnaval de ruas. XVI Enampur, Belo Horizonte, 2015.

DIAS, Karina; MELO, Mariana. Parques Urbanos: Práticas de Lazer e de Turismo. IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, São Paulo, 2012.

DOS SANTOS, Carlos Nelson e VOGEL, Arno. Quando a rua vira casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. 3ª edição. São Paulo: Projeto, 1985.

DOWBOR, Ladislau. *Democracia Econômica. Alternativas de gestão social*. Petrópolis: Editora Vozes, 2008.

DOWBOR, Ladislau. *O que é Poder Local?* São Paulo: Ética Editora, 2016.

FERREIRA JR, Amarilio; BITTAR, Marisa. Educação e ideologia na Ditadura Militar. Cad. Cedec, Campinas, vol. 28, n. 76, p. 333-355, 2008.

FILHO, Geraldo Browne; SOUZA, Manresa. Um século de marketing urbano: Promovendo a venda da cidade ilusória desde os subúrbios ingleses aos condomínios fechados no Brasil. *XVI Enampur*, Belo Horizonte, 2015.

FRANK, Laura. Streetscape design: Perceptions of good design and determinants of social interaction. 2010. 157 f. Thesis (Master of Arts in Planning) – University of Waterloo, Ontario, Canada, 2010.

GARCIA, Anthony ; LYDON, Mike. *Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change*. Washington: Islandpress, 2015.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013a. 262 p.

GEHL, Jan. (2015). Palestra proferida no Seminário de Lançamento do livro 'Cidade para pessoas' em Berlim. Disponível em: www.piseagrama.org/cidades-para-pessoas.

GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. 1. ed. Barcelona: Reverté, 2013b. 215 p.

GEHL, Jan. Porto Alegre, Brasil, 2016. Entrevista concedida a Paula Tanscheit disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2016/11/23/defensor-de-cidades-mais-humanas-jan-gehl-provoca-em-entrevista-o-que-voce-esta-esperando-brasil/>

GEORGIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. Pedestrian and Streetscape Guide. Atlanta, 2003.

GOLDNER, Lenise. Engenharia de Tráfego: 3º Módulo. *Análise de Capacidade de Vias com base no HCM 2010*. Apostila, Departamento de Engenharia Civil – UFSC, 2015.

GOMES, Viridiana Gabriel. *A rua como espaço inclusivo: Um método de Análise*. 2015. 302 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

GORECKI, Margarida; KARPISCHECK, Tatiana; MONTUORI, Bruna; SOBRAL, Laura; VICINI, Lorena. *Ocupe Largo da Batata: Como fazer ocupações regulares no espaço público*. São Paulo, 2015.

HARVEY, David. “Espaços urbanos na ‘aldeia global’: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX”. *Cadernos de Arquitetura Urbana*, n.4, maio/1996.

HERCULANO, Selene *et al* (org.). *Qualidade de Vida e Riscos Ambientais*. 1. ed. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2000. 334 p.

HUSCH, David e ALBECK, JOHN. *Intersection Capacity Utilization, Evaluation Procedures for Intersections and interchange*. Albany: Trafficware, 2003. 108p.

HUSTWIT, G. (2011). *Urbanized*. [Documental]. USA.

IBGE. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>.

ITDP Brasil. São Miguel mais humana, rua para todos: intervenção urbana temporária na Área 40 de São Miguel Paulista, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, 2016. Disponível em: http://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20Brasil

ITE. *Designing Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach*, Recommended Practice, Institute of Transportation Engineers, 2010.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. 1. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 499 p.

KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. Editora UFPR. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 9, p. 33-37, 2004.

KAPP, Silke; BALTAZAR, Ana Paula. (2012). The Paradox of Participation: A Case Study on Urban Planning in Favelas and a Plea for Autonomy. *Bulletin of Latin American Research*, 31(2), 160-173.

KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. 1. ed. Amadora: Editora Gustavo Gili, 2010. 111 p.

KRACHENSKI, Naiara. *Desastroso ou milagroso? O automóvel na cena urbana de Curitiba a partir da publicidade e das charges de A Bomba (1913)*. 2012. 55 f. Monografia (Licenciatura e Bacharelado em História) Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

LAWSON, Bryan. *Como Arquitetos e Designers Pensam*. São Paulo: Oficina de Textos. 2011

LE CORBUSIER. *A carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1989.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LERNER, Jaime. *Acupuntura Urbana*. 3ª edição Editora Record, Rio de Janeiro, 2005.

LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil. 2005 (Coleção Baderna).

LYDON, Mike. *Tactical Urbanism 2: Short-Term Action, Long-Term Change*. New York: Street Plans, 2012.

MARICATO, Ermínia. Brasil 2000: qual planejamento urbano? Cadernos IPPUR, ano XI, n. 1-2, p. 113-130, jan./dez. 1997.

MASCARENHAS, Eduardo *et al.* PFLEX: Disciplinas flexibilizadas de projeto no curso de arquitetura e urbanismo da UFMG. I Congresso de Inovação e Metodologias de Ensino, Belo Horizonte, 2015.

MELO, Bruna. *Indicadores de ocupação urbana sob o ponto de vista da infraestrutura viária*. 2004. 184 f. Dissertação (Mestrado Engenharia de Transportes) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2004.

MILAGRES, Ligia. *Entre o quintal e o parque: Possibilidades de produção do espaço público cotidiano*. 2011. 127f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

MORETTI, Ricardo e ZANDONADE, Patricia. Mobilidade urbana e movimentos sociais. XIII Enampur, Florianópolis, 2009.

MURTA, Belisa *et al.* *Calafate*. 2014. 245 f. Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

NACTO The National Association of City Transportation Officials Disponível em: <<http://nacto.org/program/designing-cities/>> Acesso em: mai. 2016.

NETTO, Vinicius de Moraes. O efeito da arquitetura: Impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 079.07, Vitruvius, dez. 2006 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/290>>.

NEW YORK CITY DOT (Copyright 2016 The City of New York). Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml>

NIENABER, Suzanne. Nova York, EUA, 2015. Entrevista concedida a Marcelo Noah disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2015/05/08/nas-ruas-de-nova-york-vencedoras-do-concurso-3-estacoes-tem-visita-guiada-pelo-nyc-dot/>

NOAH, Marcelo. The City Fix Brasil. Nas ruas de Nova York: vencedoras do Concurso 3 Estações têm visita guiada pelo NYC DOT. Mai. 2015. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2015/05/08/nas-ruas-de-nova-york-vencedoras-do-concurso-3-estacoes-tem-visita-guiada-pelo-nyc-dot/>

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas . Editora Letra Capital, Rio de Janeiro, 2011.

OJIMA, Ricardo. A produção e o consumo do espaço nas aglomerações urbanas brasileiras: desafios para uma urbanização sustentável. Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu, 2006.

ORLANDI, E. P. A casa e a rua: uma relação política e social. In: Revista Educação e Realidade. Porto Alegre, v.36, n. 3, p. 693-703, set/dez. 2011.

PAPANEEK, Victor. Design for the real world. New York: Banram Books, 1985.

PEIXOTO, N. (2011). Arte móvel/Arte aérea. In: Beiguelman, Gisele & La Ferla, Jorge (Org.). Nomadismos Tecnológicos. Ed. Senac São Paulo, São Paulo.

PELICIONI, Maria Cecília Focesi. Educação ambiental, qualidade de vida e sustentabilidade. Saude soc., São Paulo , v. 7, n. 2, p. 19-31, Dec. 1998.

RIBEIRO, Joana Limpo de Faria Cardoso. *Projeto paisagista para os arruamentos do Plano Geral de Urbanização de Palma*. 2014. 83 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura

Paisagista) – Departamento de Geociências, Ambiente e Ordenamento do Território, Universidade do Porto, Porto, 2014.

RODRIGUES, A. R. P., FLÓREZ, J. , FRENKEL, D. B. PORTUGAL, L. S. (2014) Indicadores do desenho urbano e sua relação com a propensão a caminhada. *Journal of Transport Literature*, vol. 8, n. 3, pp. 62-88.

ROGERS, Richard. *Cidades para um pequeno planeta*. 1ª Ed. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2001. 180 p.

ROSA, Marcos; WEILAND, Ute. *Handmade Urbanism: From Community Initiatives to Participatory Models*. Jovis, 2013.

ROSA, João Guimarães . *Grande Sertão: Veredas*. Nova Aguilar, Rio de Janeiro. 1994.

RUSSO, Juliana. (2015). A batata precisa de você. <Disponível em:<http://piseagrama.org/a-batata-precisa-de-voce/>> Acesso em: junho, 2016.

SANTOS, Milton. *Encontro com Milton Santos ou o mundo global visto do lado de cá*. Direção de Silvio Tandler. Documentário. Caliban Produções, Brasil, 2006.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESPAÇO LIVRE NA CIDADE, XI. *Gestão e ocupação do espaço livre na cidade*. 2016, São Paulo.

SENNET, Richard. (2015). Seminário ‘Como criar cidades juntos?’ em Berlim. <Disponível em: www.piseagrama.org/como-criar-cidades-juntos/> Acesso em: junho, 2016.

SILVA, Claudio Oliveira da. *Cidades concebidas para automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade*. 2009. 174 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

SOJA, Edward. (1989) *Postmodern geographies: the the reassertion of space in critical society theory*. New York: Verso.

STEFFENS, Kurt. *Urbanismo Tático 3: Casos Latinoamericanos*. [s.l: s.n.]. v. 3, 2013.

VALLADARES, Licia. Os dez mandamentos da observação participante. *REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - VOL. 22 Nº. 63*, p. 153-155, São Paulo, 2007.

VANDERBILT, T. (2009) *Porque dirigimos assim?: e o que isso diz sobre nós*. 1. ed. Elsevier, 2009. 297p. Rio de Janeiro.

VELLOSO, Rita. Apropriação, ou o urbano-experiência. *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, n. 189.05, Vitruvius, fev. 2016
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5949>>.

VIANA, Nildo. Debord: Espetáculo, fetichismo e abstratificação. *Revista Panorama*. Ed. on line - numero I agosto – 2011.

VILLAÇA, Flávio. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

APÊNDICE A

Este APÊNDICE corresponde ao cronograma das principais atividades realizadas na disciplina de graduação, denominada: “Urbanismo Tático e Intervenções no Tráfego”.

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES DA DISCIPLINA	
Aula/ Data	Atividade em aula
Aula 1 09/05	Aula introdutória.
Aula 2 12/05	<ol style="list-style-type: none">1. Apresentação individual de cada aluno: exemplo de ação ou projeto de urbanismo tático.2. Apresentação (por Henrique Coelho) de conceitos gerais da Engenharia de Tráfego.3. Apresentação das 5 áreas de estudo e sorteio de 5 grupos para cada uma delas.
Aula 3 16/05	<ol style="list-style-type: none">1. Apresentação dos 5 diagnósticos de cada grupo (primeira visita de campo).2. Discussão sobre os trabalhos de campo e sobre diversos aspectos que deveriam ser observados para a realização das propostas.
Aula 4 19/05	<ol style="list-style-type: none">1. Palestra Micrópolis.2. Apresentação e discussão sobre os questionários sugeridos aos alunos para a aplicação em entrevistas a moradores, comerciantes e passantes.
Aula 5 23/05	<ol style="list-style-type: none">1. Apresentação das novas pesquisas e diagnósticos realizados pelos grupos.
Aula 6 30/05	<ol style="list-style-type: none">1. Apresentação da 1ª versão do projeto de cada grupo.2. Debate sobre as qualidades e especialidades geradas por cada proposta. Mesa-redonda sobre os projetos e os seus possíveis impactos negativos. Foi levantada também a possibilidade de propostas menos submissas ao tráfego.
Aula 7 02/06	<ol style="list-style-type: none">1. Foi apresentado o software (Synchro) de microsimulação de tráfego.2. A partir de um processo de <i>brainstorm drawing</i>, foi estimulada a familiaridade dos alunos com a ferramenta de moderação de tráfego, ou seja, a metodologia partiu da elaboração de rápidos croquis, em que os alunos poderiam se desapegar dos condicionantes de projeto, para perderem o medo de intervir no espaço da rua e no trânsito.

Aula 8 06/06	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apresentação da 2ª versão do projeto, além do diagnóstico e pesquisas compiladas por cada grupo (banca com a participação dos arquitetos da SMAPU). 2. Discussão sobre a factibilidade da execução das propostas e os desafios para sua implantação diante de normas municipais e da apreciação da Comissão de Mobiliário Urbano.
Aula 9 09/06	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orientação aos alunos, através de uma demonstração junto a cada grupo, as ferramentas do software Synchro (simulação de tráfego). 2. As contagens de veículos no horário de pico (previamente definido como 17:30 e 18:30), realizadas pelos alunos, alimentaram o programa possibilitando as análises de impactos no trânsito. Dessa forma, cada grupo saiu com um resultado comparativo entre o cenário atual e futuro (relativo a implantação de sua proposta).
Aula 10 13/06	<ol style="list-style-type: none"> 1. Discussão sobre a banca do dia 06/06 e uma análise crítica sobre as propostas, seus benefícios, limitações e possíveis impactos. 2. Realização de votação das duas propostas que seriam levadas adiante no processo de aprovação da Prefeitura e execução do projeto. 3. Fusão dos 5 grupos em 2.
Aula 11 16/06	<p>Apresentação e utilização de ferramentas de <i>Design Thinking</i> para os dois novos grandes grupos (8 alunos cada) realizarem o planejamento da execução do projeto.</p>
Aula 12 20/06	<p>Tempo da aula previsto para o planejamento: Elaboração de lista de materiais, de orçamento, materiais de doação.</p>
Aula 13 23/06	<p>Tempo da aula previsto para o fechamento de orçamento e elaboração de estratégias de mobilização e patrocínio.</p>
Aula 14 27/06	<p>Tempo da aula previsto para o planejamento logístico.</p>
Aula 15 30/06	<p>Viabilização/Pré-produção: Alunos iniciando os trabalhos que precisariam ser antecipados (tratamento e pinturas dos bancos).</p>
03/07	<p>Nas Áreas Alvo 2 e 3, foram realizadas as montagens das intervenções (pintura no asfalto, disposição de mobiliário e de mudas).</p>

APÊNDICE B

Esse APÊNDICE compila os dados e as análises quantitativas de tráfego, trabalhadas junto aos alunos. É importante salientar que a abordagem adotada foi simplificada e não contempla todos os aspectos exigíveis pelos órgãos de trânsito. As razões para essa limitação do trabalho têm como justificativa:

- A restrição de horas/aula da disciplina e inexperiência dos alunos com o tema;
- A importância de construir junto aos estudantes conhecimentos básicos sobre a Engenharia de Tráfego;
- Como membro Comissão de Mobiliário Urbano, a BHTRANS assumiu a tarefa de avaliar a viabilidade das propostas dos discentes, isentando os alunos dessa obrigatoriedade.

Nos trabalhos formais de estudo de impacto no trânsito é fundamental a adoção de critérios estabelecidos por normas ou por trabalhos consagrados. Porém, iniciativas de urbanismo tático podem ser aplicadas através da mescla entre o conhecimento técnico e senso crítico sobre a visão cotidiana. Essa flexibilização foi fundamental para a pesquisa, pois transformou estudantes de arquitetura (a priori sujeitos inaptos a lidar com as questões de tráfego) em agentes com certa autonomia, não mais alienados e submissos à soberania tecnicista.

A aplicação de conceitos de urbanismo tático permitiu aos alunos observarem os problemas de trânsito como cidadãos, além disso, parte do trabalho consistia em entender a visão da comunidade sobre o universo do trânsito. Esse exercício permitiu aos alunos fazerem o reconhecimento de cada Área Alvo (cenário atual), para posteriormente realizarem propostas de intervenção no espaço viário (cenário futuro⁸¹).

Serão demonstrados (entre a Figura 67 e a Figura 71) adiante os seguintes dados de cada Área Alvo:

⁸¹ Entre a Figura 46 e a Figura 50 estão dispostos os esquemas das propostas dos estudantes.

- Contagens volumétricas (cenário atual) dos principais fluxos pertinentes⁸²;
- Prováveis rearranjos de fluxos e volumes de tráfego do cenário futuro (com a implantação das intervenções);
- Índice de saturação das principais interseções (*Intersection Capacity Utilization* – ICU), tanto no cenário atual como a simulação do cenário futuro.

É importante salientar que o ICU consiste em um método de cálculo eficiente para estudos de impacto no tráfego, indicando possíveis problemas operacionais nas interseções. Já o Nível de Serviço⁸³ é um conceito qualitativo que caracteriza o tráfego em níveis de percepção, seja ela positiva ou negativa. A Tabela 5 traduz as taxas de ICU em oito categorias.

Tabela 5 – Correlação entre ICU e Nível de Serviço do tráfego

Fonte: HUSCH e ALBECK (2003), adaptado pelo autor

Nível de serviço	ICU
A	≤ 55%
B	> 55% a 64%
C	> 64% a 73%
D	> 73% a 82%
E	> 82% a 91%
F	> 91% a 100%
G	> 100% a 109%
H	> 109%

Para tornar a exposição mais didática, estabeleceu-se na tabela anterior uma escala de três cores para os Níveis de Serviço. A tonalidade identifica três níveis de estabilidade do tráfego em função de possíveis flutuações de volume ou acidentes e interdições:

- Livre/estável (verde);
- Possibilidade de congestionamento (amarelo);
- Congestionado/instável (vermelho).

⁸² As contagens de veículos foram realizadas para a obtenção do fluxo médio por hora, relativo ao horário crítico. Os alunos foram orientados a realizar contagens em um dia útil, entre terça-feira e quinta-feira. A medição deveria ser feita por no mínimo 20 minutos, entre 17:30 e 18:30. Essa abordagem simplificada se deu pelos motivos já explicitados, reitera-se o caráter experimental da pesquisa e a flexibilização adotada.

⁸³ “Nível de serviço: É a medida qualitativa da influência de vários fatores nas condições de funcionamento de uma via, sujeita a diversos volumes de tráfego. São elas: velocidade, tempo de percurso, interrupção do tráfego, liberdade de manobras, etc” (GOLDNER, 2015 p.4).

A seguir serão apresentadas as figuras que reúnem os dados de tráfego. As setas (e os números relacionados a elas) correspondem às contagens de veículos associados aos respectivos movimentos de tráfego. Destacado em azul, o centro de cada interseção indica as taxas⁸⁴ de ICU calculadas pelo *software* Synchro.

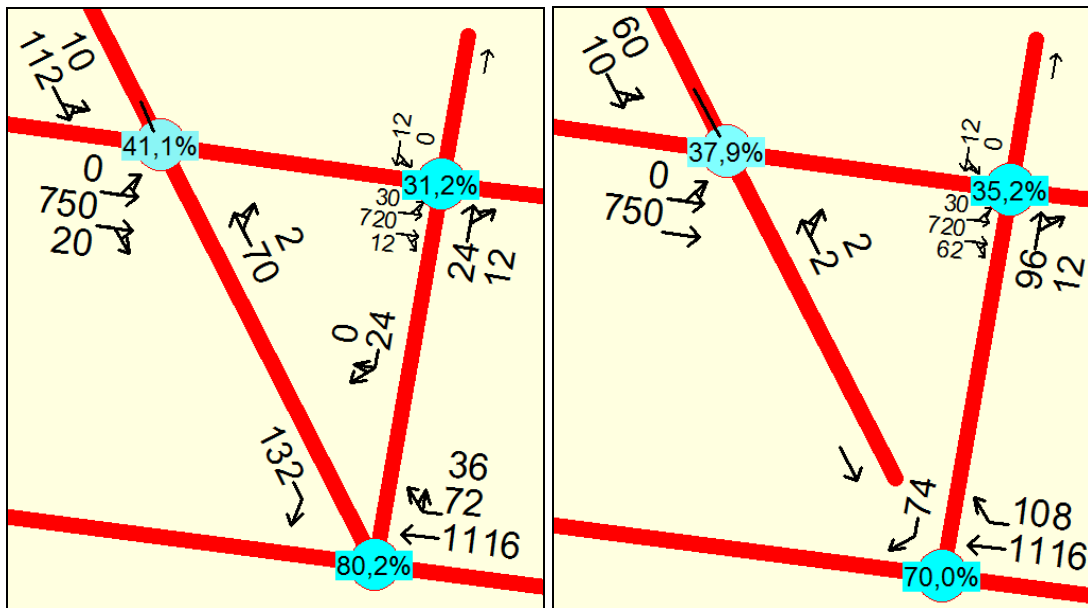


Figura 67 – Área Alvo 1: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.)

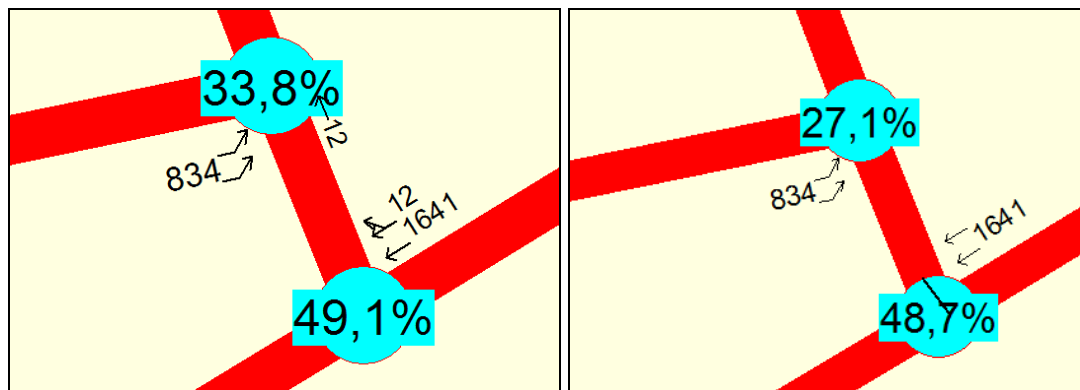


Figura 68 – Área Alvo 2: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.)

⁸⁴ A associação da Tabela 5 com as figuras permite perceber que, nenhuma das Áreas Alvo apresentam níveis críticos de saturação, nem no cenário atual nem no cenário futuro. É possível presenciar retenções em trechos da Rua Pará de Minas e Rua Padre Eustáquio, mas, não é esperado que haja congestionamentos críticos.

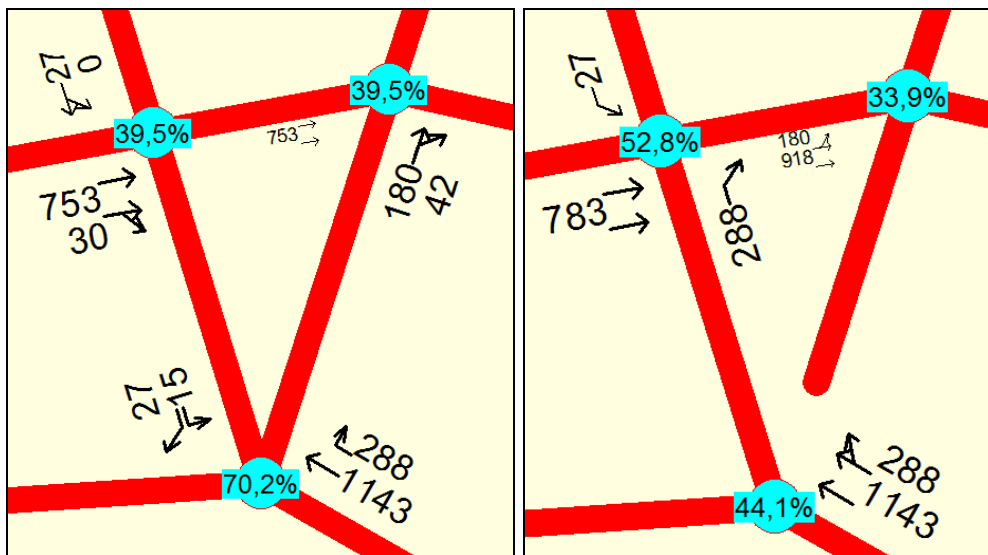


Figura 69 – Área Alvo 3: Cenário Atual (esq.) e Cenário Futuro (dir.)

Os projetos dos grupos 1, 2 e 3 contemplaram propostas de interdição de via, e mudanças nos fluxos veiculares (vide item 5.3). Com uma análise focada nas alterações de índice de ICU é notável que, de maneira geral, as sugestões dos alunos geram uma melhor equalização dos fluxos, assim reduzindo os índices de saturação das interseções mais carregadas. Esse resultado é natural, uma vez que, a redução dos movimentos gera um volume menor de veículos na interseção, melhorando assim a densidade do local. Porém, seria ousado concluir que as adjacências das Áreas Alvo se beneficiariam de um trânsito mais fluido, pelo contrário, apesar de não ter sido mensurado as repercussões dessas propostas em vias lindeiras, seriam provavelmente negativas. Portanto, pode-se supor que, os impactos positivos percebidos nas interseções aqui ilustradas, possivelmente, gerariam um impacto proporcionalmente negativo em vias próximas. De maneira qualitativa, entende-se que os projetos dos alunos são basicamente neutros, em termos de impacto no trânsito sobre os dois bairros em questão. Essa conclusão é justificada pelo fato dos volumes de tráfego provavelmente serem realocados em vias lindeiras, assim o descarregamento de alguns trechos gera o carregamento em outros, proporcionando uma situação de equilíbrio.

Os projetos das Áreas Alvo 4 e 5, que têm seus dados apresentados na Figura 70 e Figura 71, permitem uma análise ainda mais simplificada, uma vez que não propõe nenhum tipo de interdição de via ou mudança nos fluxos veiculares (vide item 5.3). As propostas dessas Áreas Alvo contemplam apenas medidas de acalmamento do tráfego, de modo que induzem velocidades mais baixas. Essas singelas alterações não geram

interferências na análise do *software* Synchro entre cenário atual e futuro. Salienta-se que os índices de ICU encontrados nas Áreas Alvo 4 e 5 são bastante brandos. Esse cenário favorece bastante à proposição de medidas moderadoras de tráfego. Além de aumentar a segurança viária, a circulação calma permite que a rua apresente variações em seu uso, possibilitando o acolhimento de diversas atividades sociais e de lazer.

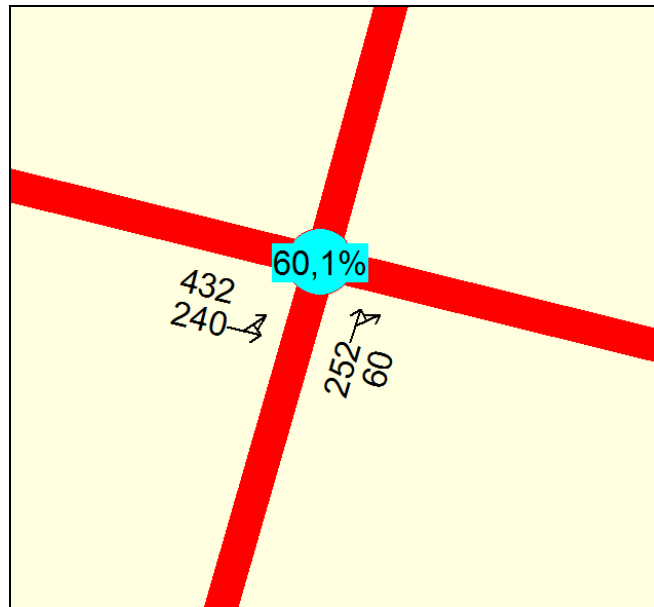


Figura 70 – Área Alvo 4: Cenário Atual e Futuro sem alterações

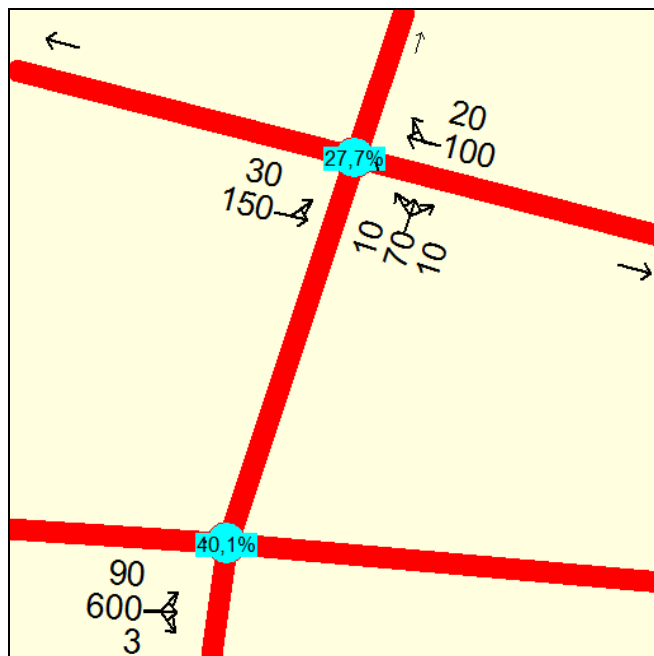


Figura 71 – Área Alvo 5: Cenário Atual e Futuro sem alterações

As modestas intervenções sugeridas pelos grupos 4 e 5 e a respectiva identificação de insignificantes impactos no tráfego, comprovam que é possível gerar melhorias no espaço urbano, até mesmo sem gerar perturbações no trânsito, dependendo simplesmente do consentimento da utilização do asfalto para fins de fruição urbana.

A abordagem utilizada junto aos estudantes de arquitetura visava, sobretudo, desmistificar a Engenharia de Tráfego. O resumido contato com ferramentas quantitativas pode auxiliar os estudiosos em Arquitetura e Urbanismo a se emanciparem da frequente abdicação à temática da mobilidade urbana, que, como foi discutido nessa dissertação, é mais ampla que o campo dos transportes e pode receber contribuições destes profissionais. Por outro lado, os arquitetos e urbanistas, ao compreenderem minimamente os processos da engenharia, podem respeitar e acolher a visão equacionada pelo setor de transportes, possibilitando assim um fluxo multilateral entre essas esferas do conhecimento. Certamente, para que ocorra essa troca, é necessário que a Engenharia de Transportes tenha abertura e busque também por respostas em outros campos do conhecimento.

APÊNDICE C

O APÊNDICE C consiste no diário produzido pelo autor, relativo ao acompanhamento das intervenções urbanas realizadas como estudo de caso a essa pesquisa (Áreas Alvo 2 e 3).

Intervenção - Domingo - 03/07/2016

Os alunos combinaram de se reunir a partir das 7hs para o início dos trabalhos na Rua Cataguazes e Campos Gerais. Eu e o professor Wellington, chegamos juntos às 8hs na Rua Campos Gerais e já encontramos a rua interditada com toda a sinalização da BHTRANS. Começamos a ajudar os alunos que iniciavam a distribuição dos vasos e mudas.

Cerca de 30 minutos depois fomos até a Rua Cataguazes e os alunos estavam terminando de descarregar os pneus, pallets e mudas, em seguida começaram a pintar os pneus e colocar os moldes no asfalto para a realização do grafismo.



Figura 72 – Início dos trabalhos de transformação da Área Alvo 2

A gerente da BHTRANS que ficou responsável pela sinalização das ruas, passou no Carlos Prates para supervisionar os trabalhos. Ao conversar comigo, a gerente, salientou que na segunda-feira levaria um caminhão munck para dispor barreiras New Jersey, esse dispositivo é uma barreira de concreto que permite uma interdição mais sólida.

Eu e o professor Wellington passamos a manhã toda intercalando o acompanhamento das duas áreas de intervenção, além disso, dediquei grande parte do tempo para explicar o projeto para os moradores e transeuntes que se aproximavam com curiosidade, em seguida solicitava um depoimento deles e a autorização para gravar um vídeo do diálogo. A maioria dos abordados não se importava em gravar o depoimento, geralmente quem negava a filmagem eram aquelas pessoas que não se mostravam favoráveis à proposta, ou eram pessimistas acreditando que rapidamente o mobiliário e as mudas seriam levados ou vandalizados.

Depoimentos coletados na Rua Campos Gerais

Consegui 18 depoimentos, 13 deles com autorização para gravação em vídeo, deste total a divisão de gênero era de 6 mulheres, 12 homens, e a divisão de faixa etária era 10 adultos, 6 idosos e 2 adolescentes. Apenas duas mulheres demonstraram maior negatividade em relação à proposta, a primeira (30 anos aparentemente) informou que com a interdição da Rua Campos Gerais seria necessário dar uma volta no quarteirão, comentei com ela que era um desvio muito rápido mas ela insistiu e argumentou que a gasolina estava cara. Sua avó que estava ao seu lado se manifestava a favor a proposta e cedeu ao depoimento gravado.

Outro posicionamento negativo foi de uma mulher com idade aparente de 50 anos, ela era filha de um morador idoso, no trecho fechado da Rua Campos Gerais, estava com pressa para encontrar com seu pai que se encontrava em situação de dependência. Porém, a entrevistada disse rapidamente que era contra, mas que se tiver policiamento ela apoia, porque caso contrário o ponto de prostituição, alguns quarteirões abaixo, pode ocupar esse novo espaço qualificado.

Um morador da Rua Campos Gerais, cerca de 30 anos, se aproximou para conversar, já sabia da intervenção através do repasse de informações de sua mãe, mas confessou que assustou com a rua fechada, já que não estava ciente da proposta. A princípio ficou preocupado com sua mobilidade, mas conversando melhor com o morador e explicando a proposta, ele demonstrou ser favorável à ideia. Inclusive, ao ser perguntado se emprestaria um ponto de energia para que músicos convidados pudessem conectar seus amplificadores, foi prestativo e concordou com a ideia para animar a rua e, salientou que, a música não incomodaria os vizinhos em uma tarde de domingo. Esse morador me

passou seu celular para que pudéssemos conversar a respeito da proposta posteriormente.

Esses três entrevistados, apresentados primeiramente, foram aqueles que não quiseram gravar o depoimento em vídeo. Coincidentemente essas pessoas foram as que demonstraram certo receio em relação à proposta, os demais, de forma geral, se entusiasmavam com a movimentação na rua com as mudas de planta e pinturas sobre o asfalto. A seguir destacam-se alguns desses depoimentos favoráveis à proposta.

Marguerite informou que já havia sido abordada pelas alunas, conhecia e apoiava a proposta, ela retrata em sua fala a subutilização usual da Rua Campos Gerais pelo uso de estacionamento de veículos, inclusive salienta que usualmente esse estacionamento não é utilizado por moradores. Aparentemente, a moradora entende a rua como um espaço semi-público (GEHL, 2013b), em que os moradores deveriam ter preferência sobre a vizinhança em relação ao público geral. Marguerite comentou que “a rua já tomou um aspecto mais alegre, mais agradável e mais tranquilo.”



Figura 73 – Interação entre uma moradora e uma aluna na Área Alvo 3

Ao questionar Marguerite se ela usaria aquele espaço qualificado ela confirmou que sim, seria um estímulo agradável para encontrar vizinhos, bater papo e completou: “Eu adoro ficar do lado de fora... aquelas coisas de antigamente que a gente não vê mais...ficar tranquilo... os meninos na rua...”

Euller, idoso e morador antigo, disse que quando a rua era menos movimentada os filhos dele brincavam nela, e acrescenta que: “se voltar a ser o que era antes, vai ser excelente, tenha certeza disso, não só para mim e meus filhos, mas também para os outros demais moradores”.

O morador idoso demonstra ainda gozar de energia para as brincadeiras de sua época e entusiasmo para repassá-las às crianças de hoje, já que a rua trará essa nova possibilidade. Sem saber, Euller compartilha uma estratégia de urbanismo tático que praticava: “Nós familiares aqui da rua fechávamos a rua na parte de cima com engradados de cerveja e na parte de baixo, aqui a gente brincava de carrinho de guia, de patinete, a gente jogava bola... a gente brincava com todos os brinquedos infantis da minha idade e a gente passava pras crianças de hoje também.”

Ao se despedir, Euller se dispôs a colaborar no que for possível e prometeu trazer seus filhos e netos para a Rua Campos Gerais, após sua inauguração.

Depoimentos coletados na Rua Cataguazes

Foram abordadas 10 pessoas nas imediações da Rua Cataguazes, 5 deles com autorização para gravação em vídeo, deste total a divisão de gênero era de 4 pessoas do sexo feminino e 6 pessoas do sexo masculino, e a divisão de faixa etária era de 1 idoso, 2 crianças, 1 adolescente e 6 adultos.

Apesar de estar mais movimentada que a Rua Campos Gerais grande parte do público ali consistia nos próprios alunos e os amigos que estes mobilizaram. O grupo da Rua Cataguazes, em acordo com o comerciante da pizzaria ligou um som após as 10hs, o que gerou um atrativo para chamar a atenção dos transeuntes. Em busca de depoimentos não tendenciosos, foram abordados apenas comerciantes, moradores e passantes.

Omar e Alan, dois comerciantes abordados, foram justamente apoiadores e colaboradores do projeto, que doaram dinheiro para a compra de materiais. Mesmo abordando-os isoladamente, estes comerciantes deram basicamente a mesma resposta, não quiseram manifestar opiniões pois preferiam esperar os resultados ao longo do tempo. Apesar de apoiar a proposta Alan acredita que o mobiliário instalado será levado rapidamente.

A primeira moradora abordada (aproximadamente 45 anos) se identificou mas não quis gravar entrevista, demonstrou seu pessimismo ao acreditar que a intervenção na Rua Cataguazes atrairia usuários de droga. Apesar de seu parecer negativo à proposta quando encontrou com uma jovem conhecida explicou para a garota a proposta e a estimulou a gravar seu depoimento, mesmo notando que a jovem tinha um posicionamento contrário ao seu, ou seja, era favorável ao projeto. A adolescente, Larissa, gostou da proposta e comentou que o bairro é carente de espaço para as “pessoas se divertirem”, ao indagá-la se ela utilizaria aquele espaço ela respondeu positivamente.

Alberto, morador que aparenta ter 50 anos, em seu depoimento se empenhou em fazer uma análise do trânsito e concluiu que esse tipo de intervenção depende do local onde é proposto, ali na Rua Cataguazes ele acredita que é uma excelente ideia pois de acordo com ele “esse quarteirão não tem serventia”. Sobre a Rua Campos Gerais, Alberto argumentou que, tinha serventia, e enquanto raciocinava constatava que essa era uma “rua parada” e que havia um desvio fácil e concluiu: “Eu acho o seguinte...se for uma coisa boa pro bairro...eu acho que tudo que é bom a gente tem que concordar, porque atrapalhar o trânsito eu acredito que não atrapalha.” Alberto gostou do caráter de teste da proposta e acredita que se os moradores acharem que a intervenção vai trazer problemas estes irão procurar a Prefeitura. O morador defende que: “tem que ser testado e a experiência é fundamental”.

Ao observar as crianças brincando e se apropriando do novo espaço criado (Figura 74), resolvi solicitar um depoimento de Vitor, um dos garotos que aparece brincando na foto. O garoto mora nas proximidades do ponto de intervenção e contou que é acostumado a brincar no estacionamento da galeria em frente à nova praça, às vezes quando ele e seu irmão mais novo, durante uma brincadeira, atravessavam a rua de pouco movimento, sua mãe advertia do perigo da invasão das crianças ao espaço dos veículos motorizados. Vitor comenta que gostou muito da intervenção e que tendo esse espaço próximo de sua casa não precisará mais ficar brincando dentro de casa, poderá chamar os amigos para jogar peteca, brincar de pega-pega, e “não precisa fazer bagunça na casa de ninguém”.



Figura 74 – Apropriação do novo espaço criado

Considerações

Foi notável uma maior consistência do projeto na Rua Cataguazes se comparado à Rua Campos Gerais. Talvez a principal fragilidade da Rua Campos Gerais foi o fato de última hora os alunos terem que intervir nesta rua ao invés da rua vizinha, a Rua Itamarandiba, em função da resistência apresentada pela BHTRANS na interdição desta última. Além da mobilização ter sido concentrada na Rua Itamarandiba, os alunos ficaram nitidamente desmotivados a se empenharem em uma mobilização relâmpago e até mesmo na criação de mobiliário e de uma proposta mais consistente.

A Rua Campos Gerais apresentou um fluxo maior de pessoas no dia de domingo que a Rua Cataguazes, devido ao trânsito de moradores da primeira mais intenso que a segunda, que possui predominância do uso comercial. Apesar desse aspecto vantajoso o grupo e a própria intervenção não foi eficiente para mobilizar a presença das pessoas na rua. Além disso, é possível prever uma adesão da proposta ainda mais baixa durante a semana, em que as pessoas estão mais ocupadas com outros afazeres e a demanda por vagas de estacionamento é um dificultador para o sucesso da proposta, que lida com o compartilhamento do espaço entre pessoas e veículos. Mesmo neste domingo com a instalação ostensiva de sinalização proibindo o estacionamento, houve uma razoável desconsideração com a proposta de “desconvite” ao automóvel. O trabalho de observação nos próximos dias irá confirmar ou não essa intuição.

Acompanhamento 1 – Segunda-feira - 04/07/2016

No início da manhã fui ao Carlos Prates para acompanhar o estado das intervenções e tentar coletar depoimentos. Primeiramente ao passar pela Rua Campos Gerais não visualizei nenhum sinal das quatorze mudas que foram deixadas para a ambientação da rua. Ainda não eram 9hs da manhã, sem encontrar ninguém na primeira rua me dirigi à Rua Cataguazes. Diferentemente da Rua Campos Gerais, na Rua Cataguazes foi possível determinar um espaço totalmente segregado dos veículos, conformando ali de fato uma praça. No momento que cheguei não havia ninguém ocupando ou passando na praça, a observação mais importante nos meus primeiros minutos ali foi a chegada de um veículo de carga, que curiosamente, mesmo sem receber a orientação de ninguém, o motorista estacionou na vaga idealizada e demarcada pelas alunas.



Figura 75 – Utilização da vaga de carga e descarga desenhada pelas alunas

Posteriormente conversei com o Comerciante 1⁸⁵ que fica em frente à praça, ele apoiou o projeto das alunas e foi um colaborador, que contribuiu com a doação de materiais. O Comerciante 1 demonstrou certo receio em relação à integridade da intervenção, pois ele acreditava que não duraria muito tempo, ele manifestou um sentimento de surpresa

⁸⁵ Foram omitidos os nomes de alguns comerciantes abordados durante os acompanhamentos porque ao longo desse processo os atores locais começaram a me enxergar como uma pessoa de confiança, e começaram a me confidenciar informações e percepções que preferiam manter em sigilo.

ao perceber que os objetos ficaram intactos, mesmo com a total falta de vigília durante a madrugada. Perguntei ao Comerciante 1 se depois de ver o resultado se mantinha favorável à intervenção, ele respondeu que ainda não tinha uma opinião formada e esperaria o tempo dizer. Perguntei a ele se concordaria em gravar um depoimento sobre essas opiniões e impressões que ele estava compartilhando comigo, o mesmo disse que preferia não ser filmado, pois não se sentia bem. Mas em seguida encontrou uma vizinha e recomendou que ela desse seu depoimento, Rose concordou em dar sua opinião sobre o projeto.

Rose é moradora do bairro e dona de um atelier de costura nas proximidades, ela gostou da intervenção e alertou que considerava ali um local perigoso por causa do trânsito. A moradora achou que a proposta poderia ir além, “faltou verde” na praça, disse que a mesma poderia contar com um jardim caprichado e sugeriu a instalação de uma horta comunitária, visto que hoje em dia muitas pessoas buscam os alimentos orgânicos. Perguntei à Rose se ela acreditava na possibilidade da comunidade se engajar para cuidar e para propor melhorias para aquele espaço, sua resposta foi positiva e indicou a igreja ou a associação de bairro como instituições que poderiam tomar frente desse tipo de iniciativa.

Posteriormente abordei a Déia, que trabalha nas imediações e ficou surpresa com o “novo visual”, gostou muito do espaço e achou “maravilhoso”. Ao questioná-la se as pessoas usariam a praça ela disse que sim, acreditava que o “pessoal da redondeza deve ter gostado”. Déia se perguntou se aquela intervenção iria permanecer, pois de acordo com ela “podem passar a noite e levarem/carregarem e não saber que isso aqui é uma coisa para todo mundo usufruir”.

Jefferson, outro morador abordado, comentou que gostou da proposta, pois acha que é importante “dar uma valorizada”, pois o bairro “precisa disso”. Jefferson não se delongou muito em seu depoimento, mas por fim parabenizou a iniciativa.

O Comerciante 2, manifestou seu apoio à proposta, inclusive ele foi um dos patrocinadores do projeto e contribuiu com a doação de dinheiro para a compra de materiais. Ele acredita que “irá melhorar muito a região”, por outro lado ele considera que haverá resistência à proposta pois entende que “mudanças geram desconforto”. Mas julga que à medida que as pessoas forem se acostumando, “achando bonito” e vendo a

possibilidade dessa intervenção até mesmo trazer um retorno financeiro para os comerciantes, haverá um apoio congruente. O Comerciante 2 afirma que as pessoas aos poucos vão “mudar de postura” e começar a sentar na praça e utilizá-la para descansar depois do almoço.

Praticamente todos que eu abordava ficavam receosos com a possibilidade dos objetos serem levados, sobretudo durante a madrugada. A partir de uma sugestão Comerciante 2 resolvi comprar uma corrente e um cadeado para amarrar o banco na árvore, assim promovendo uma maior segurança à integridade da intervenção. Expliquei a situação ao dono do depósito próximo da praça, este já tinha visto a intervenção e manifestou ter apreciado a mesma, dessa forma solicitei a esse comerciante, como uma forma de colaboração, a doação deste material que seria utilizado para um benefício coletivo, a integridade da praça. O dono do depósito gentilmente cedeu o material e agora o banco conta com um dispositivo de segurança.

Ao retornar à Rua Campos Gerais consegui o depoimento de Frederico, morador e comerciante da rua, que informou que no dia anterior chegou em casa cerca de 22hs e viu as mudas dispostas pela rua, já hoje pela manhã descobriu que todas haviam sido levadas durante a noite: “Você sabe como é, né? Brasileiro é difícil!”

Frederico já havia sido abordado pelas alunas e apoiava a proposta, mesmo diante do sumiço das mudas ele acreditava que a interrupção do trânsito traria benefícios para o local: “Achei bacana porque a rua tem menos movimento e com o fechamento dela as crianças podem brincar na rua, a família poderia se reunir mais, porque o bairro aqui é meio morto, né?”

Acompanhamento 2 – Terça-feira - 05/06/2016

Passei na Rua Cataguazes mais próximo do horário de almoço e, ao visualizar a movimentação de pessoas na rua fechada, percebi a transição no caráter daquele espaço.



Figura 76 – A mudança do caráter da Rua Cataguazes

Ao passar pela Rua Campos Gerais visualizei uma nova placa de sinalização temporária disposta pela BHTRANS, essa placa determinava o “Trânsito Local”. A sinalização e interdição da Rua Campos Gerais era eficiente no sentido de impedir o fluxo de passagem, mas não parecia inibir o estacionamento de veículos e tampouco estimulava a apropriação deste espaço pelas pessoas.

Acompanhamento 3 – Quarta-feira - 06/07/2016

Comuniquei nesta manhã com o Comerciante 3, que aparentemente, era o maior interessado e maior apoiador da proposta, ao perguntá-lo como estava a pracinha ele respondeu: “A praça está sendo bem cuidada, a gente tá regando as plantinhas uma vez por dia...algumas pessoas vão ali por livre e espontânea vontade e varrem...o pessoal sai na hora do almoço e senta ali e fica conversando e tomando um solzinho sentado no pallet, então já melhorou bastante a região ali porque antes a gente não via isso ali...agora a gente vai tentar manter por muito tempo aquilo ali do jeito que tá, né?”

Conversei com o Comerciante 3 sobre uma ideia do Comerciante 2, que consistia na realização de feiras, festa “julina”, enfim, usos que possam dar vida para o lugar. O Comerciante 3 gostou muito da ideia e me questionou se precisaria de alvará para a realização de eventos. Respondi que realmente era necessária a autorização da Prefeitura e encaminhei para o Comerciante 3 um email com informações e direcionamentos no site da PBH. Agradecido, o Comerciante 3 disse que qualquer ideia que eu quisesse compartilhar seria muito bem vinda.

Acompanhamento 4 - Sexta-feira - 08/07/2016

Retornei ao Carlos Prates na parte da tarde e tomei conhecimento que nessa manhã roubaram dois pallets que compunham o banco construído pelos alunos (que contava anteriormente com quatro pallets).

Conversei com o Comerciante 1 e ele falou que ele tem sido um “para raio” nessa situação, pois muita gente o aborda com o assunto da intervenção. O lojista disse que tem muitas pessoas contrárias à intervenção e de acordo com ele estão divididas as opiniões, principalmente as pessoas que moram na continuidade da Rua Cataguazes são contra a instalação da praça, pois agora têm que dar a volta no quarteirão.

Por outro lado, os demais comerciantes que conversei demonstraram indignação com o roubo dos pallets, aparentemente apenas a funcionária da pizzaria que viu dois adolescentes carregando as estruturas de madeira. Parece que a garota desaprovou a ação, mas não achou que valeria à pena tomar qualquer atitude.

Ao averiguar a situação da Rua Campos Gerais não percebi nenhum movimento diferente e nenhum impacto da intervenção realizada pelos alunos, seja positivo ou negativo. Ao que parece, os próprios moradores e comerciantes arredaram as placas para facilitar a circulação dos veículos, que agora já estava liberada. Aparentemente, a vizinhança não estava vendo um sentido para a interdição da via, é bem provável que, se a rua estivesse sendo apropriada pelas pessoas, haveria uma postura mais respeitosa em relação à proposta.



Figura 77 – Decomposição da intervenção na Rua Campos Gerais

Apesar da frustração da intervenção na Área Alvo 3, percebe-se que a proposta mexeu com o imaginário da vizinhança. Encontrei uma senhora que abordei no dia da intervenção, ela me reconheceu e enquanto caminhava, a moradora comentou mais uma vez que apoiava o projeto na Rua Campos Gerais e que se dispunha a falar sua opinião “até na televisão”.

Acompanhamento 5 – Sábado - 09/07/2016

Passei à noite na Rua Cataguazes, em dois horários distintos (19hs e 23hs) e não vi ninguém utilizando o espaço da praça.

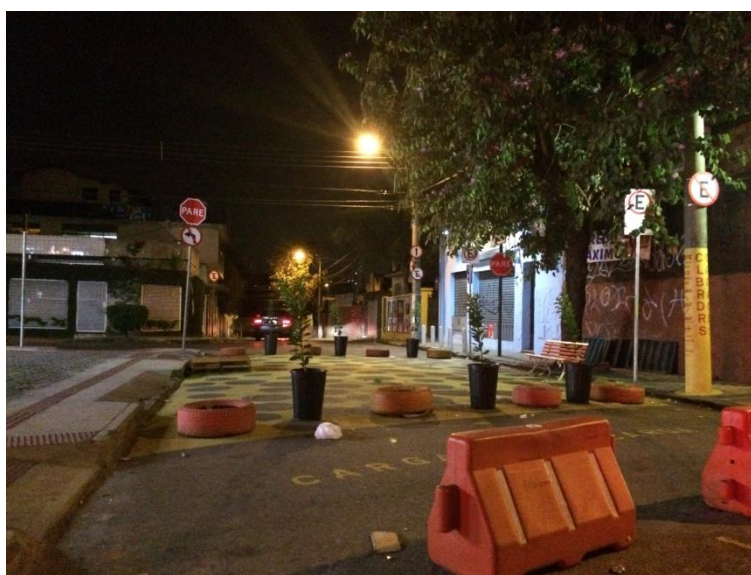


Figura 78 – Rua Cataguazes com aspecto ermo no período noturno

Acompanhamento 6 - Terça-feira - 12/07/2016

Recebi a ligação do Comerciante 1, que informou que percebeu pela manhã que nessa noite levaram todas as seis mudas maiores (dispostas em vasos), deixando o espaço da pracinha da Rua Cataguazes degradado. Revoltado com o acontecimento e a com a sujeira gerada pela movimentação de terra, o lojista informou que ele e outros moradores estavam interessados em remover a intervenção e voltar à situação original da rua. Falou que alguns moradores se sentiam lesados por terem que dar a volta no quarteirão para acessar suas casas de carro. Comentou sobre uma senhora idosa (residente justamente no trecho que foi fechado) que ficou incomodada de não poder descer do taxi exatamente na porta de sua casa, como já era habituada.

Na opinião do Comerciante 1 estava acontecendo alguns usos indevidos na praça, relatou que um dos comerciantes resolveu chamar meia dúzia de amigos e fazer um churrasquinho na rua. Além disso, um funcionário desse mesmo lojista fumou maconha no banco da praça em plena luz do dia. Dessa forma, o Comerciante 1 também informou que se não houvesse nosso apoio (UFMG ou Prefeitura) na desmontagem da pracinha, ele e demais moradores fariam uma "ação" durante a noite para devolver a rua para os carros, retirando o mobiliário e sinalização instalada. Pedi ao Comerciante 1, um pouco de calma e falei que eu iria ainda hoje à pracinha, ou no máximo amanhã, para tentar resolver o problema.

Em contato telefônico com o Comerciante 2, ele demonstrou estar decepcionado com o desaparecimento das mudas, comentou que os próprios moradores não zelam pelo bem público e não têm noção de cidadania. O lojista contou da polêmica sobre o churrasquinho realizado na rua e acrescentou que não se sentiu incomodado, completou sua fala informando que essa situação já começava a gerar intrigas e desconfianças de que rivalidades antigas podem ter culminado no furto das mudas como forma de boicote à pracinha. Apesar do receio generalizado de que agentes externos, como moradores de rua ou usuários de droga, fossem os primeiros suspeitos do furto das mudas, o Comerciante 2 disse que possivelmente algum morador ou comerciante desafeto pode ter boicotado a pracinha para provocar um rival. Por fim, o lojista foi incisivo ao dizer que apoiaria a intervenção até o final.

Mais tarde, comuniquei por telefone com o Comerciante 3, que comentou que ele e demais lojistas eram favoráveis à permanência da pracinha. O Comerciante 3 também informou sobre o desaparecimento das mudas, ele tinha uma suspeita e me pediu sigilo para que essa história não repercutisse com inimizades. O fato é que ele acreditava que o próprio Comerciante 1 havia boicotado a intervenção, retirando as mudas da pracinha, já que aparentemente ele foi o único que se revoltou com o churrasquinho na praça. O Comerciante 3 opinou dizendo que "o bairro precisa da pracinha, pois tem uma imagem feia e é muito poluído, a pracinha fez uma diferença danada." Ainda completou que "a pracinha está sendo muito utilizada pelas pessoas, para sentar no banco, bater um papo, namorar, fumar um cigarrinho", e enxerga que isso ao longo do tempo pode fazer muito bem para o lugar e para o comércio.

Omar, um dos comerciantes que contribuiu para a intervenção com ajuda em dinheiro, se dirigiu por email a uma das alunas responsáveis pela intervenção na Rua Cataguazes, esta me reencaminhou a mensagem com os seguintes dizeres: "É triste, mas é verdade, infelizmente, nessa noite, alguns vândalos levaram todas as mudas plantadas por vocês e também um pallet. Muito triste ver como as pessoas se comportam e se portam diante do alheio. A PBH também não faz seu papel de varrição do local, realmente é uma pena como a cidade é tratada."

Acompanhamento 7 - Quarta-feira - 13/07/2016

Fui até a loja do Comerciante 1 e tivemos uma longa conversa. Apesar de já demonstrar total descrença nos aspectos positivos da intervenção, ele demonstrou respeito ao trabalho realizado pelos alunos, pelo outro professor e por mim. Por isso mesmo aguardou a nossa conversa antes de tomar qualquer atitude. Com o intuito de construir sua argumentação, o Comerciante 1 comentou que outros moradores estavam insatisfeitos com o inconveniente da interrupção do fluxo de veículos, e a eliminação da vaga de carga e descarga, que era constantemente utilizada por ele, por outros comerciantes, por clientes e moradores. Apesar de saber que a vaga de carga e descarga permite somente o estacionamento de veículos de carga, ele informou que a ausência de fiscalização permitia um uso rotativo de bom senso, em que geralmente as pessoas utilizavam rapidamente para compras e pequenas movimentações de estoque. O Comerciante 1 informou que a nova vaga de carga e descarga viabilizada pelo remanejamento pensado pelas alunas, não estava funcionando pois as placas de sinalização da BHTRANS obstruíam a mesma e muitos transportadores não se davam ao trabalho de retirar os cavaletes e acabavam estacionando sobre o passeio da galeria, ou na própria Rua Padre Eustáquio, assim inutilizando uma das faixas de circulação.

Este lojista ainda disse que estava sendo prejudicado com uma movimentação inadequada na porta de sua loja. Foi possível entender que, a princípio, o apoio dele à proposta da praça se deu pois, coincidentemente, ele planejava instalar uma sorveteria em sua atual loja, e uma praça harmônica contribuiria para seu novo negócio. Porém, nas atuais circunstâncias o lojista enxergava a pracinha mais como um dificultador que como um facilitador ao seu empreendimento.

Durante essa conversa com o Comerciante 1, ele voltou a falar do episódio do churrasquinho na praça, retornou a falar do "maconheiro" que inclusive resolveu grafitar um símbolo de apologia à maconha em um tábuia de madeira e colocá-lo em cima do banco da praça. O Comerciante 1 disse que solicitou ao sujeito, educadamente, para retirar aquele "lixo" da praça. O "maconheiro" contestou afirmando que aquilo era uma obra de arte e deveria permanecer ali, e intimidou o Comerciante 1 perguntando: "Você vai fazer o que?" A resposta do lojista, por sua vez, foi: "Não faço nada pois não mexo com bandido". O Comerciante 1 informou que esse indivíduo era traficante e que tinha um ponto de venda de drogas nas proximidades da pracinha, dessa forma, manifestou seu receio de surgir um novo ponto de distribuição de drogas na pracinha.

Ainda durante o diálogo com esse comerciante, o mesmo informou que o Comerciante 4, aquele que organizou o churrasquinho na pracinha, era uma pessoa de "baixo nível" e que constantemente apresenta atitudes de falta de respeito com o espaço coletivo, frisou-se que era "o tipo de pessoa que joga lixo na rua sem nenhum pudor".

Outro episódio antigo que gerou o início da desavença entre os dois, foi quando o Comerciante 4 colocou na porta de sua loja uma caixa de som direcionada para a loja do Comerciante 1, e colocou para tocar músicas de "péssima qualidade em um volume excessivo". O Comerciante 1 informou que solicitou, civilizadamente, à funcionária da loja que estava com a música, para abaixar o volume, ou direcionar o amplificador para outra direção e, infelizmente, ele não foi atendido.

O Comerciante 1 informou também outro episódio em que o "maconheiro" chutou um dos vasos de planta para provocá-lo, disse que nesse momento o irmão do Comerciante 3 viu e quase partiu para a briga com o sujeito, se ele não fosse contido esse episódio poderia terminar com um resultado de violência.

O Comerciante 1 havia comentado anteriormente que ele estava sendo um "para-raio" da pracinha, por ser o comerciante mais próximo da mesma disse que já foi até mesmo questionado se ele que fez a intervenção. Comentei com o lojista que talvez essa carga de responsabilidade sobre ele pode ter causado o desgosto com a pracinha, talvez se conseguíssemos arrumar outro responsável pela mesma para estabelecer um diálogo e mediação, talvez conseguiríamos uma sobrevida ao tempo de teste para a pracinha. O

Comerciante 1 foi relutante e demonstrou uma opinião já formada e impassível de mudanças.

Por fim, como já havia proposto anteriormente, sugeri ao Comerciante 1 que mobilizasse um abaixo-assinado contra a permanência da pracinha, para tentarmos solucionar isso de forma democrática. Salientei que a existência dessa formalização poderia facilitar o diálogo com a Prefeitura, inclusive para a mesma colaborar com o Serviço de Limpeza Urbana, uma vez que seria necessário uma limpeza mais sistemática com a retirada dos pneus e da terra que estava dentro deles. O Comerciante 1 concordou em realizar o abaixo-assinado, por fim, tentei sugerir a ele a minha intervenção para mediar o conflito com o comerciante vizinho, uma vez que esse parecia ser um forte motivo para o seu desânimo com a pracinha. Porém o lojista falou que preferiria que eu não interferisse, inclusive me alertou que eu deveria tomar cuidado ao tratar com essa pessoa, pois não era um sujeito de bem. Concordei em não fazer essa abordagem mas comentei que conversaria com o Comerciante 4 de forma genérica, perguntando sobre o que ele acha da pracinha e tentaria frisar que todos devem aproveitar aquele espaço desde que não interfira na privacidade ou bem estar dos demais. O Comerciante 1 ainda comentou que essa outra abordagem não surtiria efeito, e me alertou que havia me avisado e que agora eu estava por "minha conta e risco".

Após o extenso diálogo com o Comerciante 1 fui tentar conversar com o Comerciante 3, mas ele não estava disponível no momento. Consegui falar com o Comerciante 2 e seu sócio, eles são favoráveis à permanência da pracinha e demonstraram certa irritação com o Comerciante 1, que de acordo com eles estava sendo muito pessimista. O Comerciante 2 comentou que o churrasquinho não foi nada de mais e que não incomodou. Comentei que o Comerciante 1 argumentou que outros moradores estavam sendo contrários à permanência da pracinha e que ameaçaram fazer uma ação noturna de desmonte da intervenção. O Comerciante 2 afirmou que isso era mentira, e que só alguém muito mal informado faria isso, pois essa ação poderia ser considerada como ato de vandalismo, e poderiam ter repercussões legais sobre os responsáveis. O Comerciante 2 disse que se ver alguém desmontando a pracinha, fará uma denúncia e um boletim de ocorrência.

Depois, em um momento mais calmo da conversa, comentei que sugeri ao Comerciante 1 o encaminhamento de um abaixo-assinado, e perguntei ao Comerciante 2 se ele poderia administrar um abaixo-assinado favorável à pracinha. Sua resposta foi negativa, explicou que não toparia ser o responsável pelo abaixo-assinado pois isso poderia gerar atrito com outros moradores e comerciantes, mas disse que se for feito o abaixo-assinado ele seria o primeiro a assinar.

Acompanhamento 8 - Quinta-feira - 21/07/2016

Pela manhã recebi a notícia, através do Comerciante 1, de que haviam sido levados os oito pneus e as oito mudas pequenas que os acompanhavam. Sobrou na pracinha apenas a movimentação da terra com a retirada das mudas, além do banco e dos dois pallets restantes. O Comerciante 3, posteriormente também comunicou comigo, ele estava aflito com o acontecimento da madrugada, mas estava ainda mais indignado com a postura do Comerciante 1, que recolheu a terra, os pallets, colocou o banco sobre o passeio e removeu a sinalização de interdição de via, assim liberando a rua ao tráfego.

O Comerciante 3 comentou que o Comerciante 1 recolheu as assinaturas do abaixo-assinado contra a praça, mas questionou se apenas com as assinaturas o lojista poderia tomar frente na desmobilização da pracinha. O Comerciante 3 também informou que o Comerciante 4 (aquele que realizou o churrasquinho) estava já fazendo uma mobilização a favor da pracinha e que, aparentemente, já estava recolhendo assinaturas para um abaixo-assinado a favor da intervenção. Ao ser questionado pelo Comerciante 3 o que poderia ser feito em favor da pracinha, comentei com ele da relevância do abaixo-assinado e um possível número consistente de assinaturas, que poderia contrapor a proposta de extinção da praça e abertura ao tráfego, além de mobilizar a Prefeitura no projeto piloto que a municipalidade intenciona para o bairro.

O Comerciante 3 recebeu positivamente a possibilidade desse processo ter um desdobramento benéfico, mas ao mesmo tempo em tom de despedida disse que por estar encerrando seu contrato de aluguel e por estar buscando outro ponto, não gostaria de se envolver pessoalmente nessa "luta". Agradeceu a parabenizou a iniciativa da Universidade e meu empenho e suporte nos últimos dias.

No final da tarde, o Comerciante 2 me ligou aflito e se certificou se eu já estava sabendo dos últimos acontecimentos, ele afirmou que o Comerciante 1 tinha tirado a sinalização da BHTRANS e aberto à rua ao tráfego. Indignado com essa atitude, o Comerciante 2 me questionou se essa ação não se enquadraria como destruição do patrimônio público. Minha resposta se deu no sentido de amenizar a questão do apontamento de um culpado e o desvio das energias para uma solução democrática, que aparentemente a melhor solução agora seria a coleta de assinaturas em um abaixo-assinado favorável à praça, para que seja possível mensurar a ordem de grandeza das pessoas favoráveis e contrárias à intervenção. Comentei com ele que o Comerciante 3 apontou a Comerciante 4 como o organizador do abaixo-assinado, mas essa informação foi negada pelo Comerciante 2.

De qualquer forma orientei que eles deveriam produzir o documento e colher as assinaturas. O Comerciante 2 me pediu auxílio na composição do documento e me pediu que no dia seguinte eu voltasse ao bairro para conversar, me disponibilizei para esse encontro e assim combinamos.

O Comerciante 1 comunicou novamente comigo e comentou que seria interessante que eu buscasse os dois pallets e o banco, visto que estes poderiam ser levados, e que eu possivelmente poderia fazer melhor uso deste material. Comentei com ele que no dia seguinte iria voltar no Carlos Prates e providenciaria uma caminhonete para viabilizar o transporte destes objetos. Combinei com ele também de buscar o abaixo-assinado com as assinaturas para o encaminhamento para a PBH.

Acompanhamento 9 - Sexta-feira - 22/07/2016

No início da manhã o Comerciante 1 comunicou comigo por telefone e informou que o banco havia sido roubado durante a noite, mesmo estando acorrentado. Esse lojista guardou os pallets na casa de uma vizinha e me disse que eu poderia pegá-los.

Mais tarde, fui até o local e procurei o Comerciante 1 primeiramente. Conversamos um pouco e o lojista, como sempre, demonstrou sua decepção com falta de cidadania dos vândalos, ele completou sua fala dizendo: "fiz minha parte". Ou seja, ele sempre demonstrou ter uma consciência sobre cidadania, apoiou o projeto no início e deu uma chance para o teste, que em pouco tempo o decepcionou.

Solicitei ao Comerciante 1 um depoimento gravado, já que sempre se recusava por estar em processo de construção de uma opinião, mas ainda assim ele educadamente recusou. O questionei se poderia me indicar outras pessoas contrárias à intervenção para que eu pudesse conversar com elas, ele pensou rapidamente na Dona Conceição que desde o princípio era contra a iniciativa. Porém, ao questioná-lo sobre outras pessoas pessimistas em relação à “pracinha” ele teve dificuldade de pensar outros nomes, justificou que o horário comercial não era o mais adequado para encontrar os moradores, encerrou dizendo que os moradores das três casas vizinhas eram contra a praça. Estes moradores que o Comerciante 1 se referiu, são aqueles justamente mais prejudicados em relação ao acesso do automóvel ao próprio domicílio.

Entrevistei a Dona Conceição, que apontou como uma de suas principais indignações à falta de comunicação dos alunos, uma vez que ela não foi consultada para uma intervenção na porta de sua casa. A senhora de idade argumentou que eventualmente, ao chegar em casa de taxi, pedia para o motorista parar bem na porta e que a esperasse entrar, com a interdição na via ela sentia um impacto negativo na sua segurança nesse tipo de situação. Perguntei à Dona Conceição se a pracinha tinha gerado algum ponto positivo, ela respondeu que não, então pedi que me informasse os principais pontos negativos. O principal argumento foi o acontecimento do churrasquinho, a senhora mencionou que foi realizado por uma vizinha “esquisita”, que trouxe três ou quatro homens desconhecidos para o local. A moradora idosa começou a dar argumentos que aparentemente incorporou da fala de terceiros, como exemplo ela disse que ouviu dizer que apareceu um usuário de drogas na pracinha, além do aparecimento de duas mulheres namorando no banco, e ela achava que isso “pegava mal” na porta de sua casa. Além disso, ela deu a entender que a intervenção atraiu ladrões para roubar as mudas e o mobiliário instalado.

Dona Conceição disse que colheu 56 assinaturas para o abaixo-assinado contra a pracinha, disse que não conseguiu mais porque teve compromissos de consultas médicas. Quando a questionei como ela abordava as pessoas para colher as assinaturas, ela disse que foi simples pois apenas falava que fecharam o trânsito na porta de sua casa e que ela não estava gostando, as pessoas demonstravam amizade e assinavam. Ela disse que alguns comerciantes não quiseram assinar, porque ajudaram com R\$50,00 na

intervenção da praça, ela pensava que essas pessoas eram amigáveis, mas ficou decepcionada por estes indivíduos não assinarem o abaixo-assinado contra a pracinha.

Questionei a idosa se essas pessoas possivelmente não estavam gostando da pracinha e a utilizando provavelmente no horário de almoço para sentar no banco para descansar. Ela respondeu que ninguém tem tempo de ficar sentado em banco no horário de almoço e que ninguém estava utilizando o espaço, mas pouco tempo depois ela caiu em contradição e disse que alguns alunos de escola vizinha estavam usando a praça.

Dona Conceição enfatizou também que não gostou no dia da intervenção dos alunos: “ligaram uma música, não quero saber de barulho [...] na verdade o bairro está precisando é de policiamento”. A idosa comentou que um dos envolvidos na intervenção argumentou que seria bom para ela a criação daquele espaço pois ela “poderia tomar uma cerveja com os amigos sentada no banco da praça”, ela disse que respondeu o sujeito assim: “Não sou mulher de tomar cerveja e muito menos de sentar em banco de rua.”

Enquanto eu entrevistava a Dona Conceição dentro da loja do Comerciante 1, apareceu outra vizinha que se interessava em assinar o documento contra a praça. Consegui conversar com ela também e absorver o seu relato.

Ariane primeiramente comentou que: “se fosse uma praça legal ainda vai, mas achei ridículo”. Essa moradora enfatizou que atrapalhou o seu acesso e o trânsito, disse que ninguém está gostando e que todos estão achando “ridículo”, só umas pessoas “esdrúxulas” (que resolveram fazer um churrasquinho) apoiam a pracinha. Ariane comentou que ficou preocupada com seus filhos (14 e 18 anos) chegando à noite de ônibus e tendo que passar em frente à pracinha, ela confessou que o filho mais novo dela disse que ia soltar pipa na praça, mas que ela não deixou porque a região é muito perigosa e tem muitos bandidos. Quando Ariane começou a comentar de um delinquente que fica rondando a região, o Comerciante 1 interrompeu a conversa e informou que esse já havia sido assassinado, Ariane deu “Graças a Deus” e depois pediu desculpa.

Lancei a hipótese de uma intervenção formal da Prefeitura com a criação de uma praça de verdade, sem a precariedade daquela feita pelos alunos, em seguida questionei a

Ariane se ela acreditava que assim a praça teria um bom uso. Ela respondeu que acha que não pois a Praça São Francisco, que tem um espaço bom e fica próxima dali, já é tomada por drogados. Em suma ela demonstrou total descrença com o espaço público e com as pessoas que frequentam o bairro, complementou dizendo: “eu não vi nada de benefício para mim”.

Comentei com Ariane sobre minha pesquisa e o Comerciante 1 complementou que eu estava fazendo um trabalho bastante democrático, ouvindo os dois lados, de quem é a favor à pracinha e quem é contra. Ariane complementou que o ideal seria antes de fazer a intervenção, consultar amplamente os moradores.

Posteriormente, conversando com funcionários da loja do Comerciante 4, eles se mostraram favoráveis ao retorno da pracinha. Um das funcionárias disse que os alunos da Escola Tiradentes estavam usando o espaço, as crianças estava brincando de amarelinha, “estava bonito”. A funcionária contou que argumentou com os vizinhos que falavam que iriam aparecer usuários de droga: “Gente, drogado senta na porta de vocês à noite, não precisa uma praça para eles se drogarem não.”

Ao conversar com o Comerciante 4, esse comentou que adolescentes estavam brincando de skate e que a praça estava tendo um bom uso. Este lojista comentou que um dia, junto com alguns amigos, fizeram um churrasquinho na praça e que foi agradável, apesar da implicância do Comerciante 1 com esse acontecimento.

O Comerciante 4 acredita que as pessoas que estão assinando o abaixo-assinado contrário à pracinha só enxergam o próprio interesse e não enxergam o interesse coletivo. Enfatizou em sua fala que a população ganhou com o surgimento daquele espaço de convívio. De acordo com ele os “moradores folgados” estão incomodados de terem que dar uma volta a mais para acessarem a garagem, e talvez o Comerciante 1 sentiu uma queda no movimento de sua loja e está culpando a pracinha. Na verdade, o Comerciante 4 disse que não consegue entender bem o motivo da implicância de seu colega lojista com o novo espaço.

Apesar do Comerciante 1 me alertar sobre a dificuldade em conversar com o Comerciante 4, além de seu baixo entendimento sobre questões de cidadania, essa não foi a impressão que ficou ao dialogar com este último.

O Comerciante 4 sugeriu a instalação de mais bancos fixos e instalação de iluminação, sua funcionária acha interessante o plantio de árvores de verdade, perfurando o asfalto. Os demais funcionários dessa loja concordaram em fazer o abaixo-assinado e a colher assinaturas a favor do retorno da praça.

Os Comerciantes 5 e 6, favoráveis à praça, estão aborrecidos com a as atitudes do Comerciante 1, e também concordaram com a mobilização para o abaixo-assinado favorável à praça.

Na parte da tarde liguei para a gerente da BHTRANS e contei dos últimos acontecimentos. A gerente da BHTRANS comentou que seus agentes estavam fazendo um acompanhamento das intervenções e em tom de crítica disse que nós (a Universidade) não estávamos fazendo o mesmo. A gerente deu a entender que os alunos estavam de férias e que a intervenção estava abandonada à própria sorte, aparentemente ignorando o papel dos moradores e comerciantes. Sem estender a discussão, informei à servidora que realmente os alunos não estavam fazendo nenhum tipo de acompanhamento, mas eu estava, inclusive por conta de minha pesquisa. Comentei com a servidora que os moradores já tinham realizado um abaixo-assinado contrário à intervenção na Rua Cataguazes e que na Rua Campos Gerais não houve mobilização da vizinhança. Dessa forma eu disse que achava mais sensato a retirada da sinalização de interdição de via, mas que gostaria de na próxima semana tentar conversar com os moradores e comerciantes para ver se seria possível chegar a um consenso sobre as intervenções. Argumentei com a gerente que se houvesse um entendimento seria interessante retornar com a sinalização, e perguntei a ela sobre a possibilidade da BHTRANS novamente dar esse suporte. A servidora disse que era possível, mas argumentou que a BHTRANS não poderia fazer um acompanhamento porque estavam acontecendo uma série de preparativos para as Olimpíadas que mobilizariam grande parte do efetivo de agentes. Dessa forma ficou combinado que eu realizaria novo contato na semana seguinte caso fosse conveniente retornar com a sinalização de interdição de via.

Acompanhamento 10 - Segunda-feira - 25/07/2016

Apesar de na semana passada já ter sido comunicado à gerente da BHTRANS sobre a liberação da Rua Cataguazes ao tráfego, realizada pelos próprios moradores, a sinalização ainda não havia sido retirada e continuava apoiada sobre a calçada, sem cumprir qualquer função ao trânsito.

Acompanhamento 11 - Terça-feira - 26/07/2016

Ao contatar o Comerciante 4 por telefone fui informado da desistência da realização de um abaixo-assinado por aqueles que eram favoráveis à pracinha. Pode-se compreender que a descaracterização da pracinha gerou uma sensação de descrença, além disso, os demais receios de se travar uma disputa entre moradores e comerciantes, podem ter contribuído para o retorno à inércia cotidiana frente aos espaços públicos.



ANEXO A

NOTA TÉCNICA – COMISSÃO DE MOBILIÁRIO URBANO PROJETO URBANISMO TÁTICO UFMG – GPUR/SMAPU PADRE EUSTÁQUIO

O projeto “Gestão compartilhada de ruas” UFMG – GPUR/SMAPU é uma parceria da gerência de Projetos Urbanos Especiais da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano com a Disciplina de PFlex – Urbanismo Tático e Intervenções no Tráfego, da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). O projeto visa testar *in loco* soluções de trânsito para gerar espaços públicos mais democráticos, estimulando a convivência mais respeitosa entre carros, ciclistas e pedestres. A ideia consiste na modificação do tráfego de veículos e na apropriação das vias para circulação de pedestres e fruição urbana, com a implantação de mobiliário urbano móvel e nova sinalização horizontal com pintura no piso. O projeto foi pensado para dois locais adjacentes à Rua Padre Eustáquio: um quarteirão da Rua Campos Gerais e Rua Itamarandiba (entre Rua Padre Eustáquio e Rua Três Pontas), e um pequeno trecho da Rua Cataguazes (entre Rua Padre Eustáquio e Rua Rio Pomba). As intervenções nessas localidades foram validadas pela SMAPU por se tratarem de intervenções em centralidades, áreas de estudo em curso na Secretária e de especial interesse para o município.

As soluções desenvolvidas pelos alunos na disciplina de Urbanismo Tático, orientadas pelos professores Wellington Cançado e Henrique Coelho e avaliadas pelos técnicos da SMAPU, revelam importantes conceitos de apropriação dos espaços públicos por moradores e usuários. A concepção da proposta se baseia na ampliação de espaços públicos de lazer e estar sem utilizar nenhum tipo de material construtivo de grande custo e mão de obra especializada. Além disso, a própria abordagem da disciplina trouxe junto ao desenvolvimento do projeto, o envolvimento da comunidade do entorno, que vai usufruir dos espaços criados e que deverá dar suporte à permanência e à manutenção da intervenção.

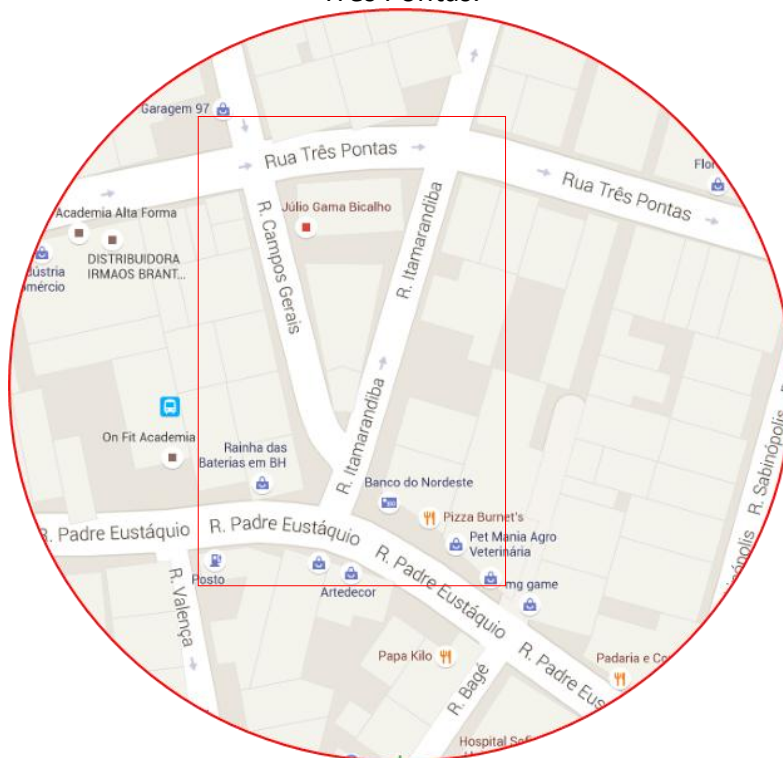
A Comissão de Mobiliário Urbano, instituída pela pelo art. 42 do Decreto nº 11.601, de 9 de janeiro de 2004, avaliou e aprovou a proposta em 20/06/2016. Tendo em vista que o Código de Posturas não possui, de forma clara, todo o regramento das necessidades para aplicação de algumas das propostas, a presente nota técnica autoriza a realização da intervenção por um prazo de dois meses, que poderá ser interrompido ou prorrogado após o vencimento do prazo. A seguir apresentam-se parâmetros e orientações para uso do espaço público para a região em questão.

1 - Localização:

As regras deste documento poderão ser aplicadas nos seguintes locais:



- Rua Campo Gerais e Rua Itamarandiba, no trecho entre Rua Padre Eustáquio e Rua Três Pontas.



- Rua Cataguazes, no trecho entre Rua Padre Eustáquio e Rua Rio Pomba.

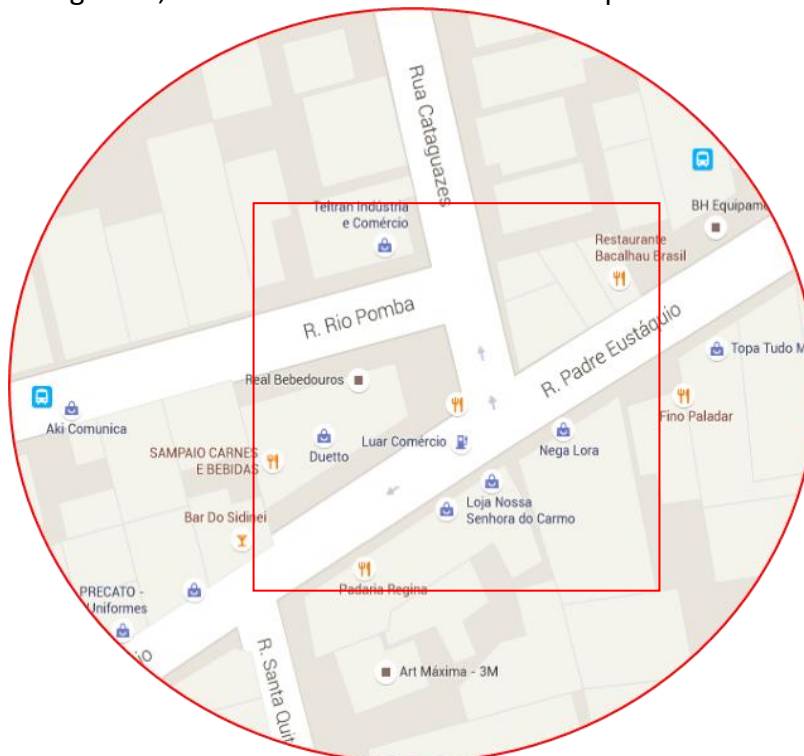


Fig. 1 e 2 – Limites dos trechos de aplicação das diretrizes



2. Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano proposto pelo projeto é de caráter exclusivamente móvel e composto por itens produzidos ou disponibilizados pelos alunos da disciplina PFlex ou pelos moradores do entorno, conforme a adesão de cada local. Deverão ser instalados e retirados pelos próprios alunos e moradores que acordaram na intervenção e na caracterização do espaço como lugar de lazer e estar.

A segunda parte da intervenção diz respeito à pintura da sinalização horizontal do piso e deverá acontecer conforme aprovação da BHTRANS e será executada com apoio operacional da PBH. A instalação do mobiliário é prevista em trechos onde não haverá circulação de veículos e, nos casos de realização de eventos específicos, poderá também ocorrer em todo o trecho previsto incluindo o leito carroçável da via, devendo ser licenciado para tal conforme demanda da Regional Noroeste – SARMU-NO.

O Código de Posturas define que a instalação de mobiliário urbano em logradouro público depende de prévio licenciamento. Entretanto, não há um tipo específico de licença que contemple a situação atípica proposta no contexto do projeto. Dessa maneira, a instalação de mobiliário móvel será considerada licenciada nos casos nos quais o item atenda as seguintes diretrizes:

- a) Seja fornecido e mantido pelos proponentes, moradores e/ou estabelecimento locais;
- b) Não tenha qualquer tipo de fixação na calçada;
- c) Não seja utilizado para qualquer finalidade comercial;
- d) Seja garantido o uso público, não restrito ao doador;
- e) Não obstrua a entrada de estabelecimentos ou o acesso de veículos a garagens e estacionamentos;
- f) Tenha comprimento não superior a 2m.

Quaisquer itens que dependam de licenciamento já praticado na Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, como *parklets*, mesas e cadeiras de bares e restaurantes, toldos e etc., deverão seguir normalmente os trâmites existentes.



Leonardo Amaral Castro
Secretário Municipal Adjunto de Planejamento Urbano
Presidente da Comissão de Mobiliário Urbano

Belo Horizonte, 29 de junho de 2016



ANEXO B

CONSIDERAÇÕES DA BANCA SMAPU DISCIPLINA PROJETO FLEXÍVEL - URBANISMO TÁTICO E INTERVENÇÕES NO TRÁFEGO

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A abordagem de consulta à população dos grupos foi, de forma geral, bastante aproximada, mesmo quando feita de maneira convencional por entrevista direta.

As estratégias alternativas tiveram efeitos e resultados diversos. Em geral, serviu como chamariz para o trabalho e para futura aproximação, facilitando a coleta de informações e o engajamento da comunidade local nas discussões sobre os projetos. Destaca-se a abordagem realizada pelo grupo da Rua Itapemirim que, aparentemente, conseguiu um maior envolvimento dos moradores e usuários na proposição de soluções para o projeto.

Sobre os projetos em si, destacamos que todos os diagnósticos e levantamentos foram muito bem feitos e as demandas e necessidades parecem ter sido plenamente destacadas para o escopo do trabalho.

Entretanto, no momento de transposição para o projeto, na maioria dos casos, sentimos que a resposta foi conservadora. Talvez no intuito de não extrapolar as possibilidades de execução dos projetos ou o receio do conflito com os interessados diretos do projeto, sentimos que o resultado ficou um pouco aquém das possibilidades que os locais ofereciam. Os grupos deixaram de explorar a fundo o fato de que intervenções de urbanismo tático são facilmente reversíveis e que podem, assim, serem utilizadas como ferramentas de demonstração de possibilidades ainda não vislumbradas pela comunidade local para os espaços em questão.

Apesar disso, vimos que cada um dos projetos possui grande potencial para um bom desenvolvimento e, se pudéssemos, escolheríamos implantar todos eles. Como a premissa da disciplina seria a escolha de dois casos, o critério utilizado foi a localização das propostas, que estão mais alinhadas aos interesses de intervenção da Smapu no presente momento.

Registros pontuais:

Rua Itamarandiba

- Excelentes diagnóstico e gráficos;
- Excelente abordagem e aproximação (cartazes);
- Projeto permite grande diversidade de usos;
- Necessidade de evolução da proposta de rua mista e de ajuste de tráfego.



Rua Cataguazes

- Boa apresentação e identidade visual;
- Alternativa de abordagem interessante (caixa de sugestões);
- Excelente diagnóstico de tráfego e iluminação;
- Avaliar questão de usos público/privado;
- Evoluir na proposta de iluminação e na questão das vagas (espaços públicos x privados).

Rua Bartolomeu de Gusmão

- Bom diagnóstico geral;
- Abordagem bastante próxima aos interessados;
- Projeto não respondeu às demandas levantadas no diagnóstico (ex.: não resolveu problema da esquina da Bartolomeu de Gusmão com Olinto Magalhães; não tomou partido da ambiência diferenciada da rua; não avançou na resolução do problema da iluminação);
- Pouca ousadia (Necessita de maior desenvolvimento).

Rua Itapemirim

- Excelente abordagem e aproximação;
- Situação muito favorável (uso predominantemente residencial, com poucos conflitos) e replicável para outros bairros residenciais;
- Replicabilidade poderia ter sido um ponto de exploração;
- Falta de definição de projeto.

Rua Inconfidentes com Rua Paraíba

- Bom diagnóstico geral;
- Falta de registro da abordagem;
- Boa pesquisa de mobiliário e de fluxo de tráfego (ainda que tenha faltado registrar no documento final a contagem de fluxo);
- Projeto apresenta rigidez formal gerando falta de integração e segurança;
- Intervenção no centro da face de quadra contribuiu pouco para a solução do problema principal levantado no diagnóstico (o conflito carros x pedestres na esquina).

Técnicos da SMAPU que participaram da banca:

Henrique Gazzola, Laila Oliveira, Mauro Ribeiro e Ricardo Cordeiro.



ANEXO C

CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO MÚTUA CELEBRADO ENTRE O MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE E A UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PLANO DE TRABALHO

1 – DOS DADOS CADASTRAIS

1.1 – MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE

<p style="text-align: center;">ENTIDADE PROPONENTE</p> <p style="text-align: center;">Município de Belo Horizonte – Secretaria Municipal de Desenvolvimento – Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano</p>
<p style="text-align: center;">ENDEREÇO</p> <p style="text-align: center;">Av. Augusto de Lima, 30, 3º andar – Bairro Centro – Belo Horizonte/MG</p>
<p style="text-align: center;">RESPONSÁVEIS:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Eduardo Prates Octaviani Bernis – Secretário Municipal de Desenvolvimento2. Leonardo Amaral Castro – Secretário Municipal Adjunto de Planejamento Urbano

1.2 – UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

<p style="text-align: center;">ENTIDADE PROPONENTE</p> <p style="text-align: center;">Universidade Federal de Minas Gerais – Escola de Arquitetura</p>
<p style="text-align: center;">ENDEREÇO: Av. Pres. Antônio Carlos, 6627 - Pampulha, Belo Horizonte - MG, 31270-901</p>
<p style="text-align: center;">RESPONSÁVEIS:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Jaime Arturo Ramírez – Reitor UFMG2. Frederico de Paula Tofani – Diretor Escola de Arquitetura

2 – DA JUSTIFICATIVA DA PROPOSIÇÃO

O convênio tem como objetivo promover cooperação técnica, sem repasse de recursos financeiros, entre a Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano e a Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, instituição que congrega cursos de Arquitetura e Urbanismo e Design. O Convênio é justificado por ser a UFMG uma Universidade pública de excelência acadêmica, que pautará na parceria com a Prefeitura de Belo Horizonte o compromisso com a sociedade acima de qualquer motivação. O perfil da Escola de Arquitetura permitirá que várias demandas pautadas



por esse Plano de Trabalho sejam realizadas com a fé pública entre duas instituições públicas. Ademais, oferece o curso de arquitetura e urbanismo com ênfase em planejamento urbano e possui diversos projetos voltados para o tratamento de problemas urbanos. A parceria tem como finalidade promover coordenação conjunta no desenvolvimento de projetos, planos e mídias, adaptados a necessidades contemporâneas dos usuários de diversos espaços da cidade. Essas ações estão associadas a processos de inovação e interação das pessoas com as instituições, principalmente por meio digitais, compartilhando a autoria de projetos e discutindo a aceitação das intervenções. A instituição de ensino está apta a auxiliar a PBH a atender demandas relacionadas à concepção e implementação de projetos de intervenção e mobiliário urbano concomitantemente ao desenvolvimento de projetos de design, que promovam a divulgação e viabilização de ações a eles afetas em mídias digitais e online, bem como por meio de intervenções de urbanismo tático. Outro aspecto da parceria é a possibilidade de compartilhamento de infraestrutura, dados, pessoal e locais de trabalho, promovendo menor custo e maior agilidade para a produção de projetos urbanos e mídias de interação com a população.

3 – IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO

Desenvolvimento de trabalho técnico para diagnóstico, análises, pesquisas de percepção ambiental, desenvolvimento de planos e projetos e implementação de protótipos para intervenções urbanísticas, mobiliário urbano e comunicação gráfica de forma compartilhada entre a Escola de Arquitetura – UFMG, por seus cursos de Arquitetura e Urbanismo e Design, e a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, pela Smapu.

4 – METODOLOGIA

Os procedimentos para o desenvolvimento das metas e atividades indicadas no cronograma de execução (item 7) serão desenvolvidos da seguinte maneira:

- As atividades de discussão da demanda serão realizadas em conjunto pela Smapu e UFMG. Durante o período de discussão poderão ser realizadas reuniões e trocas de informações que forem necessárias para a promoção de ajustes e orientação sobre possíveis dúvidas.
- No desenvolvimento de demanda, a Smapu irá enviar a UFMG, obedecendo ao prazo previsto no cronograma de execução, as solicitações referentes a atividade com as orientações e ressalvas necessárias. Durante o período de evolução da atividade serão realizadas reuniões e trocas de informações necessárias para a promoção de ajustes e orientações sobre possíveis dúvidas. A demanda poderá ser encaminhada por e-mail ou registro de ata em reunião.
- Até o final do prazo da atividade, a UFMG deverá encaminhar os produtos demandados no formato indicado no encaminhamento da demanda por e-mail, presencialmente ou por correio. Após a entrega, a Smapu deverá emitir relatório técnico com a indicação de ressalvas, se necessário, para a aprovação ou, quando for o caso, encaminhamento à Comissão de Mobiliário Urbano.



- Nas metas em que for necessária a avaliação da Comissão de Mobiliário Urbano, a SMAPU irá encaminhar relatório técnico solicitando à Comissão a avaliação da proposta e as devidas ressalvas para sua aprovação. A Comissão deverá encaminhar resposta à SMAPU até o prazo final previsto no cronograma de execução.
- As atividades de revisão e testes serão acompanhadas pela SMAPU através de relatórios semanais e reuniões com a UFMG. Durante esse período a SMAPU poderá emitir as devidas ressalvas para a finalização da atividade através de e-mail ou registros de atas nas reuniões.
- Nas atividades finais das propostas, a UFMG deverá efetivar a finalização da meta conforme indicado no registro do encaminhamento da demanda. Com o recebimento e aprovação da atividade, a SMAPU irá emitir um termo de recebimento da atividade para registro da finalização da meta em questão.
- A UFMG poderá solicitar através das reuniões e e-mail, Informações adicionais não mencionadas nos processos descritos acima, que sejam necessárias ao desenvolvimento das atividades.

5 – METAS E RESULTADOS A SEREM ALCANÇADOS

- 1 - projeto urbano de qualificação de centralidades e locais definidos;
- 2 - produção de material de divulgação e orientação para implementação dos instrumentos urbanísticos previstos na legislação municipal;
- 3 - produção de material de divulgação e orientação para implementação dos instrumentos urbanísticos previstos na legislação municipal;
- 4 - elaboração de design de plataforma digital de projetos urbanos.

6 – COMPROMISSOS DOS PARTÍCIPES

Compete ao MUNICÍPIO (Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano - SMAPU):

- I. Acompanhar as ações desenvolvidas em parceria com a Escola de Arquitetura – UFMG e definir o encaminhamento das demandas para a realização das metas;
- II. Avaliar por meio do corpo técnico da SMAPU e da Comissão de Mobiliário Urbano as intervenções urbanísticas propostas que venham a ser implementadas através de projetos de qualificação de centralidades, urbanismo tático e de mobiliário urbano;
- III. Avaliar por meio do corpo técnico da SMAPU, a produção de materiais de design, da plataforma digital de projetos urbanos;
- IV. A SMAPU irá disponibilizar informações de sua base de dados pública, que venham dar suporte ao desenvolvimento e realização das metas pretendidas;

Compete à UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais – Escola de Arquitetura):

- I. Desenvolver as ações previstas nas metas indicadas no cronograma de execução (item 7) e na definição das etapas, observando as orientações da SMAPU;



- II. Incluir professores e alunos no desenvolvimento das atividades previstas no cronograma de execução;
- III. Disponibilizar professores para coordenação das atividades e orientação dos alunos;
- IV. Disponibilizar laboratórios e infraestrutura para professores e alunos desenvolverem as atividades previstas nas metas deste plano de trabalho;

7- DO CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO 2016, 2017

METAS E ETAPAS (adequar de acordo com as metas acima descritas)	INÍCIO	TÉRMINO	RESPONSÁVEL
1- META: projeto urbano de qualificação de centralidades e locais definidos	ago/16	ago/17	SMAPU E UFMG
Discussão e encaminhamento da demanda	ago/16	set/16	SMAPU
Desenvolvimento dos projeto na UFMG	set/16	fev/17	UFMG
Avaliação dos projetos pela SMAPU	fev/17	abr/17	SMAPU
Aprovação dos projeto pela Comissão de Mobiliário Urbano	abr/17	mai/17	SMAPU E COMISSÃO DE MOBILIÁRIO URBANO
Implementação da Intervenção	mai/17	ago/17	UFMG
2- META: produção de material de divulgação e orientação para implementação dos instrumentos urbanísticos previstos na legislação municipal;	ago/16	ago/17	SMAPU E UFMG
Discussão e encaminhamento da demanda	ago/16	set/16	SMAPU
Desenvolvimento do material de divulgação na UFMG	set/16	fev/17	UFMG
Avaliação do material pela SMAPU	fev/17	abr/17	SMAPU
Divulgação do material	abr/17	ago/17	SMAPU
3- META: produção de material de divulgação e orientação para implementação mobiliário urbano especial;	ago/16	mai/17	SMAPU E UFMG
Discussão e encaminhamento da demanda	ago/16	set/16	SMAPU
Desenvolvimento dos projetos na UFMG	set/16	fev/17	UFMG
Avaliação dos projetos pela SMAPU	fev/17	abr/17	SMAPU
Aprovação do projeto pela Comissão de Mobiliário Urbano	abr/17	mai/17	
4- META: elaboração de design de plataforma digital de projetos urbanos	ago/16	mai/17	SMAPU E UFMG
Discussão e encaminhamento da demanda	ago/16	set/16	SMAPU
Desenvolvimento da plataforma digital pela UFMG	set/16	fev/17	UFMG
Revisão e testes	fev/17	abr/17	UFMG
Divulgação da plataforma	abr/17	mai/17	SMAPU



8 – DOS RECURSOS FINANCEIROS

O instrumento a ser celebrado não gerará obrigações financeiras para os partícipes, devendo estes utilizarem-se da estrutura já existente nos locais em que as atividades serão realizadas/desenvolvidas.

9 – DA VIGÊNCIA

O prazo de vigência do Convênio será de 12 (doze) meses, contados a partir da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado, caso seja do interesse dos partícipes.

10 – DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

Todos os partícipes deverão prestar contas ao final da vigência do Convênio, acerca da execução das metas propostas e resultados pretendidos.

Ao final da vigência do Convênio deverão ser apresentados à Secretaria Municipal de Desenvolvimento, em forma física, os documentos comprobatórios da execução dos compromissos acordados, bem como relatório das atividades realizadas para comprovação do cumprimento das etapas e metas propostas no Cronograma de Execução do presente Plano de Trabalho.

11 – APROVAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO

Aprovamos o presente Plano de Trabalho, que se encontra apto à execução do respectivo Termo de Cooperação Mútua.

Belo Horizonte, 01 de agosto de 2016.

Jaime Arturo Ramírez
Reitor da UFMG

Frederico de Paula Tofani
Diretor Escola de Arquitetura da UFMG

Eduardo Prates Octaviani Bernis
Secretário Municipal de Desenvolvimento

Leonardo Amaral Castro
Secretária Municipal Adjunta de Planejamento Urbano

ANEXO D



EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS
DIRETORIA DE AÇÃO REGIONAL E OPERAÇÃO - DRO



Nº da Autorização:	2016/00417-GARNP	Data:	30/06/2016	Regional:	SARMU-NO
Autorização de Interdição total ou parcial de Via para a realização de Evento (AIV-Evento)					
Logradouro:	RUA CATAGUAZES, Nº 10	Bairro:	CARLOS PRATES		
Trecho Autorizado:	-				
Descrição Trecho:	ENTRE RUA PADRE EUSTÁQUIO E RUA RIO POMBA				
Período de validade:	03/07/2016	a	03/09/2016	Horário:	VER OBSERVAÇÕES
Duração:	63 dia(s)				
Empresa / Promoção:	ESCOLA DE ARQUITETURA DA UFMG				
Evento:	ESPAÇO DE CONVÍVIO E LAZER				
Responsável:	HENRIQUE COELHO	Fone responsável:	(31)9292-0177		

O local não é itinerário de linhas de Transporte Coletivo	
Linhas:	-
Desvio Centro / Bairro:	-
Desvio Bairro / Centro:	-
Número SAC WEB:	-

OBSERVAÇÕES

HORÁRIO: A PARTIR DE 06:00 DO DIA 03/07/16 ÀS 23:59 DO DIA 03/09/16.

SINALIZAÇÃO: - 6 CAVALETES
- 1 PLACA R-4a (Proibido virar à esquerda)
- 1 PLACA R-4b (Proibido virar à direita)

SINALIZAÇÃO CONFORME CROQUI NO VERSO.

A SINALIZAÇÃO DO LOCAL SERÁ IMPLANTADA PELA BHTRANS.

SIGESP Nº 55-009.388/16-55.

A BHTRANS, nos termos do Art. 3º do seu Estatuto Social e combinado com a Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lei nº 9503/97, de 23/09/1997, da Portaria BHTRANS DPR nº 036/2007 de 09 de maio de 2007, e da portaria BHTRANS DPR 074/2007 de 09 de maio de 2007, expede a presente autorização.

NORMAS E RESTRIÇÕES

1. A AIV-Evento destina-se, exclusivamente, à interdição da via pública, reservando-se à Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, por meio da respectiva Secretaria de Administração Regional Municipal(SARMU), o licenciamento do evento;

2. O promotor do evento é responsável por providenciar e implantar a sinalização de trânsito conforme prevê o Art. 95 § 1º do CTB e a especificação do Documento Operacional de Trânsito (DOT);

3. A sinalização de trânsito deverá obedecer as especificações do CTB e as demais normas aplicáveis, não sendo permitida em hipótese alguma a utilização de cordas e/ou outros dispositivos que possam causar acidentes aos usuários da via;

4. O passeio, as faixas de pedestres, os pontos de ônibus e as guias rebaixadas de garagens deverão ser mantidos livres;

5. O apoio da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais(PMMG) deverá ser solicitado pelo promotor do evento, no quartel mais próximo da sua realização;

6. A presente AIV-Evento e o DOT deverão permanecer acessíveis no local do evento para efeito de consulta e fiscalização de trânsito. A sua utilização é restrita ao logradouro autorizado;

7. A BHTRANS reserva-se o direito de suspender a presente autorização, sem comunicação prévia e sem qualquer ônus para a mesma, quando for constatado o descumprimento de qualquer item deste documento ou em caso de contingências de trânsito.

A presente autorização apenas é válida no original, devendo o condutor portá-la juntamente com os documentos do veículo para efeito de consulta e fiscalização de trânsito. A sua utilização é restrita ao logradouro autorizado.


 Maria Inês de Oliva Ferreira Franco - Gerência de Ação Regional Noroeste/Pampulha - GARNP

Endereço/Telefone:	Av. Nossa Senhora de Fátima, 1700 - Carlos Prates - Belo Horizonte - MG - Tels. 3279-7948 3279-7957
--------------------	---

CROQUI PARA AUTORIZAÇÕES - GARNP/BHTRANS

29 / 06 / 16

Elaborado por: Lídio Cruz

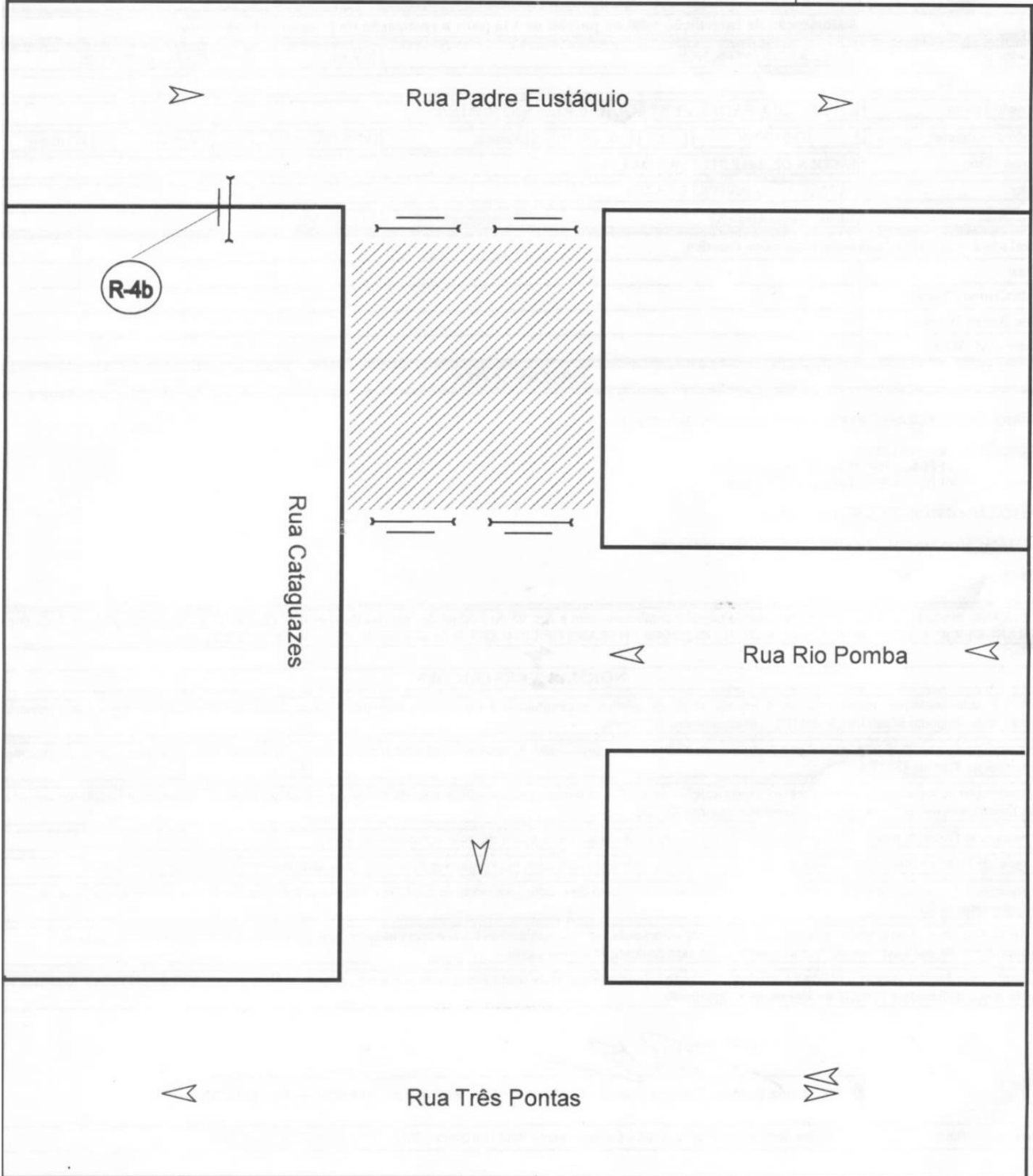
Matr.: 00910

Autorização nº


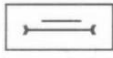



AIVE 2016/00417

LOCAL: Rua Cataguases, nº 10

BAIRRO: Carlos Prates



LEGENDA

-  Local do Evento
-  Cavaletes
-  Proibido Virar à Direita
-  Sentido de Circulação da Via
- 



EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS
DIRETORIA DE AÇÃO REGIONAL E OPERAÇÃO - DRO



Nº da Autorização: 2016/00416-GARNP Data: 30/06/2016 Regional: SARMU-NO

Autorização de Interdição total ou parcial de Via para a realização de Evento (AIV-Evento)

Logradouro: RUA CAMPOS GERAIS, Nº 15 Bairro: CARLOS PRATES
 Trecho Autorizado: -
 Descrição Trecho: ENTRE RUA PADRE EUSTAQUIO E RUA TRÊS PONTAS
 Período de validade: 03/07/2016 a 03/09/2016 Horário: VER OBSERVAÇÕES Duração: 63 dia(s)
 Empresa / Promoção: ESCOLA DE ARQUITETURA DA UFMG
 Evento: ESPAÇO DE CONVÍVIO E LAZER
 Responsável: HENRIQUE COELHO Fone responsável: (31)9292-0177

O local não é itinerário de linhas de Transporte Coletivo

Linhas: -
 Desvio Centro / Bairro: -
 Desvio Bairro / Centro: -
 Número SAC WEB: -

OBSERVAÇÕES

HORÁRIO: A PARTIR DE 06:00 DO DIA 03/07/16 ÀS 23:59 DO DIA 03/09/16.

SINALIZAÇÃO: - 7 CAVALETES
 - 1 PLACA R-25a (Vire à esquerda)
 - 1 PLACA R-3 (Sentido Proibido)

SINALIZAÇÃO CONFORME CROQUI NO VERSO.

A SINALIZAÇÃO DO LOCAL SERÁ IMPLANTADA PELA BHTRANS.

SIGESP Nº 55-009.516/16-33

A BHTRANS, nos termos do Art. 3º do seu Estatuto Social e combinado com a Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lei nº 9503/97, de 23/09/1997, da Portaria BHTRANS DPR nº 036/2007 de 09 de maio de 2007, e da portaria BHTRANS DPR 074/2007 de 09 de maio de 2007, expede a presente autorização.

NORMAS E RESTRIÇÕES

1. A AIV-Evento destina-se, exclusivamente, à interinação da via pública, reservando-se à Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, por meio da respectiva Secretaria de Administração Regional Municipal(SARMU), o licenciamento do evento;
 2. O promotor do evento é responsável por providenciar e implantar a sinalização de trânsito conforme prevê o Art. 95 § 1º do CTB e a especificação do Documento Operacional de Trânsito (DOT);
 3. A sinalização de trânsito deverá obedecer as especificações do CTB e as demais normas aplicáveis, não sendo permitida em hipótese alguma a utilização de cordas e/ou outros dispositivos que possam causar acidentes aos usuários da via;
 4. O passeio, as faixas de pedestres, os pontos de ônibus e as guias rebaixadas de garagens deverão ser mantidos livres;
 5. O apoio da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais(PMMG) deverá ser solicitado pelo promotor do evento, no quartel mais próximo da sua realização;
 6. A presente AIV-Evento e o DOT deverão permanecer acessíveis no local do evento para efeito de consulta e fiscalização de trânsito. A sua utilização é restrita ao logradouro autorizado;
 7. A BHTRANS reserva-se o direito de suspender a presente autorização, sem comunicação prévia e sem qualquer ônus para a mesma, quando for constatado o descumprimento de qualquer item deste documento ou em caso de contingências de trânsito.
- A presente autorização apenas é válida no original, devendo o condutor portá-la juntamente com os documentos do veículo para efeito de consulta e fiscalização de trânsito. A sua utilização é restrita ao logradouro autorizado.

Maria Inês de Oliva Ferreira Franco - Gerência de Ação Regional Noroeste/Pampulha - GARNP

Endereço/Telefone: Av. Nossa Senhora de Fátima, 1700 - Carlos Prates - Belo Horizonte - MG - Tels. 3279-7948 3279-7957

CROQUI PARA AUTORIZAÇÕES - GARNP/BHTRANS

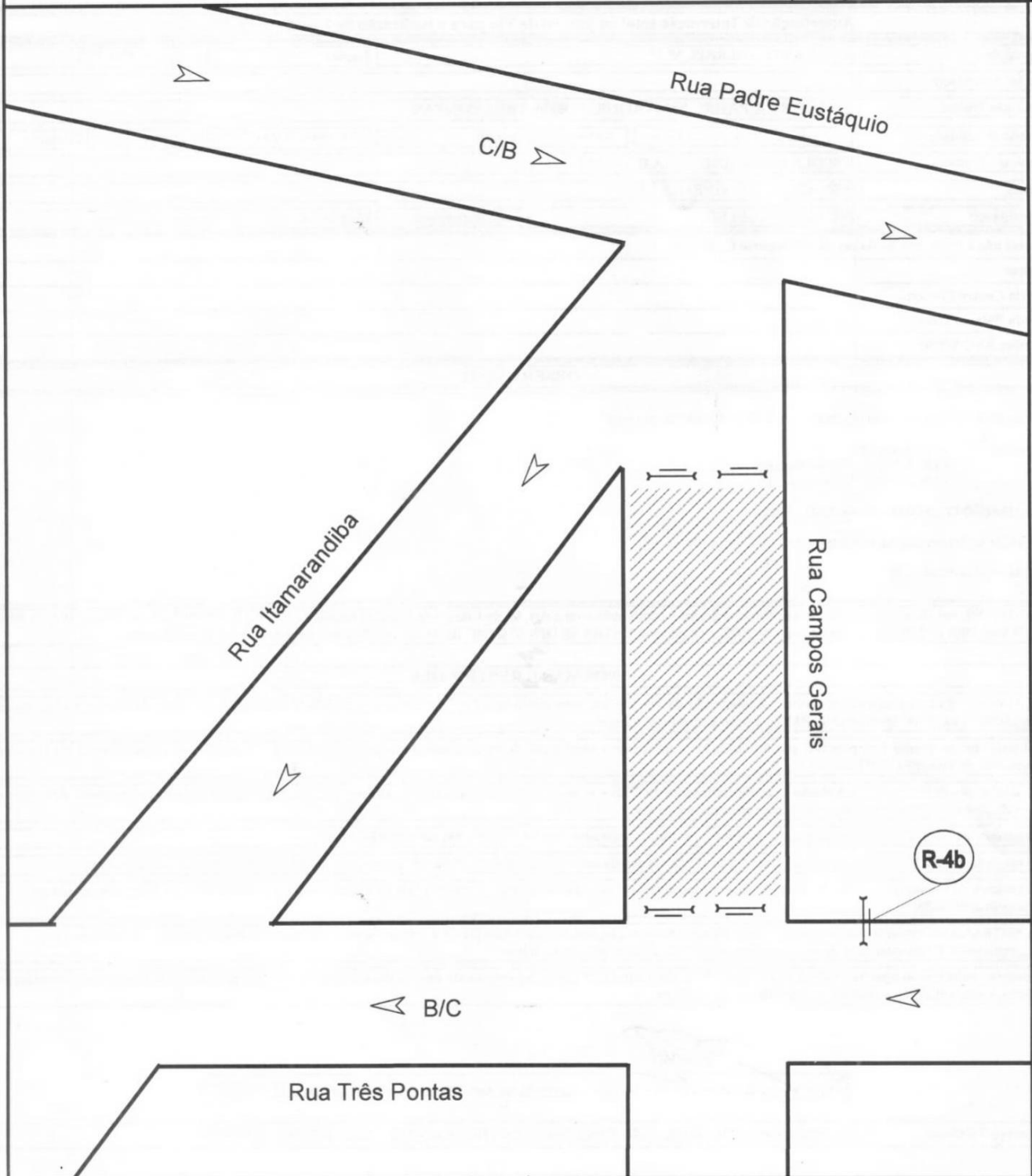
29 / 06 / 16

Elaborado por: Lídio Cruz

Matr.: 00910

Autorização nº


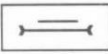


AIVE 2016/00416



LOCAL: Rua Campos Gerais, nº 15

BAIRRO: Carlos Prates

LEGENDA

-  Local do Evento
-  Cavaletes
-  Proibido Virar à Direita
-  Sentido de Circulação da Via
