

CAROLINA GUIDO MONTEIRO

**URBANISMO TÁTICO: A FORÇA DO COLETIVO
NA TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE**

Monografia apresentada ao Programa de Educação Continuada da
Escola Politécnica da Universidade de São Paulo para obtenção de
título de Especialista em Planejamento e Gestão de Cidades

Orientadora: Profa. Livre Docente
Irene Quintáns

São Paulo
2016

CAROLINA GUIDO MONTEIRO

**URBANISMO TÁTICO: A FORÇA DO COLETIVO
NA TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE**

Monografia apresentada ao Programa de Educação Continuada da
Escola Politécnica da Universidade de São Paulo para obtenção de
título de Especialista em Planejamento e Gestão de Cidades

Orientadora: Profa. Livre Docente
Irene Quintáns

São Paulo
2016

Catalogação-na-publicação

Monteiro, Carolina Guido

Urbanismo Tático: A Força do Coletivo na Transformação da Cidade / C.

G. Monteiro -- São Paulo, 2016.

176 p.

Monografia (Especialização em Planejamento e Gestão de Cidades) -
Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. PECE – Programa de
Educação Continuada em Engenharia.

1.Urbanismo 4.Espaço Urbano 5.Sistema Quântico I.Universidade de São
Paulo. Escola Politécnica. PECE – Programa de Educação Continuada em
Engenharia II.t.

À São Paulo S2

À Urb-i

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que passaram pela minha vida, permanecendo ou não e que contribuiram de alguma forma para a minha formação.

Aos meus pais e irmãos que sempre confiaram e me apoiaram na realização dos meus sonhos e que contribuíram de inúmeras formas para que este trabalho se tornasse mais uma conquista e motivo de orgulho.

Aos meus amigos que compreenderam pacientemente a minha ausência, enquanto produzia este trabalho.

A professora Irene Quintáns, pela orientação e constante estímulo transmitido durante todo o trabalho, estando presente quando necessário e me fazendo sempre as perguntas certas.

A Jeff Anderson pela inspiração através de sua contribuição e projetos inovadores.

Aos meus amigos e Urb-is Fernanda, Rodolfo, Yuval e Roberto que contribuíram através de nossos projetos e planos, a criação da Urb-i, fonte de inspiração que me levou a escolher o tema deste trabalho.

A minha amiga e terapeuta Viviane, que a cada conversa, me ajudava a expandir mais a minha consciência e transformar a minha percepção do mundo através do trabalho de recognição e input da visão integral.

A DEF, lugar de todos os encontros e de muito trabalho, que contribuiu para a escolha de meu caminho como urbanista.

Ao tempo concedido, que tornou possível o amadurecimento de todas as desconstruções e abstrações essenciais para pautar este estudo. O trabalho não termina aqui. Este é o ponto de partida de uma busca.



“A cidade é o lugar da transformação, da utopia, da revolução”

Antônio Risério, antropólogo

RESUMO

MONTEIRO, C. G. **Urbanismo Tático: A Força do Coletivo na Transformação da Cidade.** 2016. 176 p. Monografia (Especialização em Planejamento e Gestão de Cidades) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

O presente trabalho visa a reflexão e análise das formas vigentes de produção e gestão urbana ao longo do século XX baseadas em antigos paradigmas tradicionais, que desumanizou as cidades. A compreensão da cidade sob a ótica sistêmica e integral e o indivíduo como agente participativo, microescala deste sistema. O entendimento do significado das dinâmicas *bottom-up* e *top-down*, suas características e de que formas elas trabalham mutuamente. O estudo das dinâmicas e metodologias experimentadas pelo Urbanismo Tático promovidas ao redor do mundo, tanto na cidade formal como na cidade informal, desconstruindo, inclusive, o conceito de informalidade. Utilizando como objeto de estudo a cidade de São Paulo, é feita a análise das relações humanas com o espaço público mostrando como o desenho urbano reflete seu caráter segregador e mixofóbico em sua morfologia. Compreende a relação dos sintomas de desgaste e desequilíbrio vividos no cotidiano com desencadamento de umas das maiores manifestações populares dos últimos 30 anos, e como deu o impulso necessário para encorajar grupos de pessoas a agir e buscar por mudanças. O urbanismo tático ganhou adeptos em São Paulo e suas metodologias vem sendo experimentadas através de agentes com complexidades variadas, como instituições, coletivos, ONGs e iniciativa privada trabalhando em diversas escalas dentro da cidade, gerando novas dinâmicas. Finalmente faz reflexões sobre de que forma, através das inovações trazidas pelo urbanismo tático e visão coletiva, é possível definir novos parâmetros e lapidar metodologias que beneficiem desde a microescala da paisagem humana até a macroescala metropolitana, trabalhando em conjunto para gerar transformações.

Palavras-chave: Urbanismo. Temporário. Urbanismo tático. *Bottom-up*. *Placemaking*. Informalidade. Espaço público. Espaço Urbano. Coletivo. Sistema Quântico.

ABSTRACT

MONTEIRO, C. G. **Tactical Urbanism: The Collective Drive in the Transformation of the City.** 2016. 176 p. Monograph (Especialização em Planejamento e Gestão de Cidades) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

The aim of this work is to reflect and analyse the actual ways of production and management of the cities throughout the twentieth century, based on the old traditional paradigm, which excluded people from the public spaces. The comprehension of the city under the systemic and integral optics, and the individual as a participative agent in the micro-scale of this system. The understanding of the meaning of the dynamics between bottom-up and top-down, their characteristics and the ways they work together. The study of the dynamics and methodologies experienced by Tactical Urbanism promoted around the world, both in the formal and the informal cities, deconstructing the concept of informality. Using as an object of study the city of São Paulo, the analysis of human relations with the public space, showing how the urban design reflects its segregating and mixophobic character in its morphology is made. A reflection about the relationship of symptoms of the wear and tear and the imbalance experienced in daily life, with one of the largest popular protests in the last 30 years, that provided the impetus to encourage groups of people to take action and search for ways to changes. The tactical urbanism won fans in São Paulo and its methodologies are being tried out by agents with varying complexities, such as institutions, collectives, NGOs and the private sector, working on different scales within the city, generating new dynamics. Finally reflects on how, through the innovations brought by tactical urbanism and collective vision, is possible to define new parameters and sketch out methodologies that benefit the micro-scale of the man-made landscape up to the metropolitan macroscale, working together to promote transformations.

Keywords: Urbanism. Temporary. Tactical Urbanism. Bottom-up. Placemaking. Informality. Public place. Urban Space. Collective. Quantum system.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1.1: Estudantes correm com as carteiras pelas ruas de São Paulo em manifestação contra a reorganização das escolas estaduais. 29
- Figura 1.2: ADD-ON construído no espaço público. 32
- Figura 1.3: ADD-ON no espaço público. 33
- Figura 1.4: Bad by Night. 33
- Figura 1.5: Favela Santa Marta. RJ. Repensando a informalidade - Projeto de vida mais autônomo. 34
- Figura 1.6: Camelôs na Rua 25 de Março - a frequência contínua, pode trazer obras futuras de melhoria a área. 35
- Figura 1.7: Foodtrucks na rua – experimentação e prática – nem sempre o fixo é a solução mais adequada. 36
- Figura 1.8: Lugar - “Praça do Pôr do Sol, na zona Oeste de São Paulo, conhecida pela vista privilegiada. Chama-se originalmente Praça Coronel Custodio Fernandes Pinheiros, cujo nome não remete a um significado para seus usuários. 36
- Figura 1.9: Shopping Center, modelo pasteurizado de espaço privado que imita o espaço público. 38
- Figura 1.10: Shopping Center Norte em São Paulo - Modelo de shopping isolado, sem relação com o seu entorno - não possui contexto. 38
- Figura 1.11: Walmart – Hipermercados genéricos - Não há significado afetivo para as pessoas como os pequenos mercados de bairro. 39
- Figura 1.12: Rouse Hill Town Centre - Sydney - Australia. 40
- Figura 1.13: Em São Paulo, o Beco do Batman. Local acolhido pela cidade pelas suas características, singulares. Experimentação de grafites. 41
- Figura 1.14: Lugar – os Hutongs em Beijing. Em meio a uma cidade de 23 milhões de habitantes e edifícios monumentais, existem ainda os hutongs, ruas estreitas de bairros residenciais tradicionais. Cada uma possui características próprias, com pequenos comércios, pessoas ocupando de forma espontânea. Ainda preservados e valorizados como locais históricos. 42
- Figura 1.15: Vista aérea de Barcelona. 44
- Figura 1.16: Vista aérea de Houston. 44
- Figura 1.17: Pôster do Departamento de transito de Munique em 2001, fazendo comparativo dos modos de transporte publico X automóvel 46
- Figura 1.18: Budapeste. Mudança radical de paradigma de cidade 47
- Figura 1.19: Seoul. Fonte: Galeria Antes e Depois” Urb-i. 47
- Figura 1.20: As diferenças entre os paradigmas cartesianos e os holísticos. 46
- Figura 1.21: Occupy Wall Street - “Nós somos os 99%” - protestos iniciaram em 17 de setembro de 2011, no Parque Zuccotti, localizado na cidade de Nova York Wall Street distrito financeiro, recebendo a atenção global e gerando o movimento Occupy contra sociais e desigualdade econômica em todo o mundo. Foi inspirado por protestos anti-austeridade em Espanha provenientes do movimento 15-M. 55
- Figura 1.22: Primavera Árabe 55
- Figura 1.23: A Tecnologia no século XXI trouxe poder ao indivíduo que se conecta e forma uma grande rede empoderando a sociedade e formando uma consciência coletiva. 58
- Figura 1.24: Representação do modelo de Desenvolvimento orientado pelo transporte. 66
- Figura 1.25: Pioneira na implantação de sistemas de BRT no mundo (Bus Rapid Transit), com canaletas exclusivas para circulação de ônibus (RIT Rede Integrada de Transportes), Curitiba criou desde os anos 70, 81 km de corredores. O sistema foi projetado para que não apenas transportasse pessoas, mas conduzisse o crescimento urbano. 67
- Figura 2.1: Antes e depois das transformações sofridas pela Times Square em 2009. 68
- Figura 2.2: Representação do processo de transformação da Cidade para um modelo voltado a valorização de pessoas, através de feedbacks (retroação) que irão nortear novas políticas públicas e ampliar a consciência da sociedade. 76
- Figura 2.3: Produção de faixas para passeio de pessoas. ainda na fase temporária. Projeto Quadra Amiga – Vila Mascote/SP 78
- Figura 2.4: Mike Lydon pintando faixa de pedestre. 82
- Figura 2.5: Experimentação de Mike com cones para corrigir a curvatura das esquinas. 82

• Figura 2.6: As diversas possibilidades de se utilizar uma caçamba como espaço público por Santiago Cirugeda	83	• Figura 3.2: Vale do Anhangabaú em 1890.....	99
• Figura 2.7: Antes e depois do Projeto Oak Cliff.....	84	• Figura 3.3: Rua Senador Paulo Egídio em direção à Faculdade de Direito ..	100
• Figura 2.8: Instalações nas ruas.....	84	• Figura 3.4: São Paulo - Rua 15 de Novembro e a Rua Direita em 1912.	100
• Figura 2.9: Como fazer uma quadra melhor? Conjunto de possíveis táticas, unidas a engajamento popular.	85	• Figura 3.5: Plano Prestes Maia.	101
• Figura 2.10: Peatónito guia um homem deficiente visual a atravessar a rua – não havia sinalização nesta área da cidade.	86	• Figura 3.6: Antes (1930)e Depois (1933) da retificação do Rio Tietê.	101
• Figura 2.11: Peatonito empurrando os carros sobre as faixas de pedestres nas ruas da Cidade do México	86	• Figura:3.7: Praça da Sé anos 40.	101
• Figura 2.12: Peatónito em experimentação com os cones nas ruas da Cidade do México - Entrevista com crinaças perguntando sobre sua relação com a cidade.	87	• Figura 3.8: Construção da Marginal Tietê.....	102
• Figura 2.13: Primeira fase do Times Square em 2009	89	• Figura 3.9: vale do Anhangabaú	102
• Figura 2.14: Etapas do processo de implantação de praças em NY.....	91	• Figura 3.10: Shopping Iguatemi em 1966.....	103
• Figura 2.15: Índices de melhorias ocorridos no Union Square North após transformações.	92	• Figura 3.11: Inauguração da Avenida 23 de Maio em 1969.	103
• Figura 2.16: Times Square.....	93	• Figura 3.12: Elevado Costa e Silva.....	104
• Figura 2.18: Union Square.....	93	• Figura: 3.13: Inauguração da Linha Azul.	104
• Figura 2.17: Broadway x W 42nd St	93	• Figura 3.14: Primeira Ciclovia de São Paulo na Av. JK.	105
• Figura 2.19: Herald Square x W34	93	• Figura 3.15: Ação Centro na gestão Olavo Setubal.	105
• Figura 2.17: Allen Street x Broome St.....	93	• Figura 3.16: Avenida paulista como centro comercial e serviços de SP.....	106
• Figura 2.20: Coenties Slip.....	93	• Figura 3.17: Reforma do Vale do Anhangabaú.	106
• Figura 2.21: Vista do Metrocable da Comuna 2 - Biblioteca España Santo Domingo Savio. Novembro de 2014.	94	• Figura 3.18: Paraisópolis	107
• Figura 2.23: Escadas Rolantes Cobertas na Comuna 13 - Caminhadas de 30 minutos se transformam em 5 minutos.	96	• Figura 3.19: Ciclovia da Avenida Paulista.....	107
• Figura 2.22: Rede de Bibliotecas públicas e equipamentos em Medellin.....	96	• Figura 3.20: Shopping - condomínio Cidade Jardim.....	108
• Figura 2.24: Antes e Depois - Áreas da Zona Nor oriental de Medellin de 2004 a 2007.....	97	• Figura 3.21: Contraste de paraisópolis com Morumbi.	110
• Figura 3.1: São Paulo.	98	• Figura 3.22: Mapa racial de São Paulo (dados do IBGE).....	111
		• Figura 3.23:“Paranóicos pela falta Paranóicos pelo excesso”	112
		• Figura 3.24: Condomínio na Av. Sto. Amaro.	114
		• Figura 3.25 e 3.26: Muros de Condomínio na Av. Sto. Amaro.	114
		• Figura 3.27: estacionamento para a rua Av. Cidade Jardim.	115
		• Figura 3.28: estacionamento para a rua Av. Ibirapuera.	115
		• Figura 3.29: estacionamento para a rua Av. Ibirapuera.	115
		• Figura 3.27: estacionamento na frente e conexão com transporte público Shopping Ibirapuera.	116

• Figura 3.28 As casas se transformaram em pequenos bunkers na cidade.	117	• Figura 3.47: Praça antes sem vida e cor.	138
• Figura 3.29: Carnaval de rua em 2013.	118	• Figura 3.48: Praça após revitalização. O campode futebol foi reativado.	139
• Figura 3.30: Jornadas de Junho de 2013 – Revolta dos 20 centavos.	119	• Figura 3.49: Intervenção no “Escadão”....	140
• Figura 3.31: As redes sociais foram fundamentais para a expansão do movimento ao longo dos dias.	122	• Figura 3.50: Biblioteca Biourban no interior da comunidade.	140
• Figura 3.32: “A periferia nunca dormiu” – nunca estiveram deitados em berço esplêndido. Sempre houve violência na periferia. Ela sempre foi a primeira a sentir os problemas da cidade. A diferença é que agora a classe média estava filmando. (Documentário Sob Vinte Centavos. 2014).....	123	• Figura 3.51: Ilustração das Intervenções na Favela Mauro.	141
• Figura 3.33: “A proposta de texto Substitutivo ao PL 688/13 foi apresentada pelo relator Vereador Nabil Bonduki à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de da Meio Ambiente da Câmara no dia 26 de março de 2014 e agora a sociedade é novamente convidada a participar do processo de revisão”	124	• Figura 3.52: Ocupação no Largo da Batata - eventos inciaram as sextas e hoje são diários.	142
• Figura 3.34: Instrumentos de participação social elaborado pelo PDE 2014.	125	• Figura 3.53: Ping Point.	142
• Figura 3.35: Instâncias de participação popular elaborado pelo PDE 2014...126		• Figura 3.54: Vista aérea do Largo da Batata já com as ocupações. A proporção intervenção e dimensão da praça - contraste.	143
• Figura 3.36: Sistema Municipal de Planejamento Urbano elaborado pelo PDE 2014.	127	• Figura 3.55: Mobiliário produzido através do concurso lançado pelo BatataLab	144
• Figura 3.37: Áreas de influência dos corredores de transporte.	128	• Figura 3.56: A Batata Faixa.	144
• Figura 3.38: A busca pela escala humana e organização urbana pelo ordenamento da paisagem.	129	• Figuras 3.57 e 3.58: Caminhada pelo Jardim Ângela para analise local.	146
• Figura 3.39: Movimento Ocupa Sampa : cerca de 400 pessoas acamparam sob o Viaduto do Chá.	130	• Figura 3.59: Calçada deve ser “curada”	147
• Figura 3.40: Poster do Filme Cidade Cinza, a luta pela conquista do espaço urbano pelo grafiteiros.	131	• Figura 3.60: Park(ing) day	148
• Figura 3.41: Ocupação no Minhocão. Festival Baixo Centro, em 2012.	132	• Figura 3.61: Parklet gera mais dinâmica no espaço da calçada e interage com os usos do entorno.	148
• Figura 3.42: O Cubo sem evento.	136	• Figura 3.62: Projeto da Prefeitura de São Paulo que financia um parklet por subprefeitura. Em amarelo os parklets existentes e em vermelho, os propostos.	149
• Figura 3.43: O Cubo a noite.	136	• Figura 3.63: Largo Paissandu.	150
• Figura 3.44: Shows de música.	137	• Figura 3.64: Faixa São João.	150
• Figura 3.45: Oficina com Crianças	137	• Figura 3.65: Faixa Lg. Paissandu.	150
• Figura 3.46: A praça sendo transformada pelos moradores.	138	• Figura 3.66: R. Barão de Campinas.	150
		• Figura 3.67: Lg. Paissandu.	150
		• Figura 3.68: Lg. Paissandu com oficina para crianças.	151
		• Figura 3.69: Ciclofaixas de lazer.	152
		• Figura 3.70: Totem medidor de ciclistas em tempo real implantado em 2016.	152

- Figura 3.71: A socióloga Rachel Aldred fez uma pesquisa para Weminsters University sobre o programa “Mini Holland” em Londres e aferiu que na verdade, a grande maioria dos usuários que acessam a área em transformação, o fazem a pé, bicicleta ou transporte público, ao contrário do que vinha da percepção dos logistas. 154
- Figura 3.72: Antes e depois da ciclovia da Av. Paulista. 155
- Figura 3.73: Antes e depois da ciclovia da Av. Faria Lima. 155
- Figura 3.74: Ciclista em manifestação contra a ação do Ministério Público de bloquear as obras das ciclovias. 156
- Figura 3.75: Manifestação dos ciclistas. 156
- Figura 3.76: Capa da Revista Época, questionando os corredores de ônibus. 157
- Figura 4.1: Projeto Luz nas vielas - Coletivo Boa Mistura. São Paulo. 170

LISTA DE DIAGRAMAS

- Diagrama 1.1: Definições de temporalidade. 31
- Diagrama 1.2: Diagrama comparativo das áreas ocupadas por pessoas (preto) e exclusivamente por automóveis (cinza) e alterações de fluxos das pessoas em relação a liberdade de travessia (setas) – antes e depois da mudança de regime dos espaços públicos. “Ao lado do medo vem a regulamentação – concebido a partir da circulação, não da cidade”. 45
- Diagrama 1.3: Diagrama de Jan Gehl representando a transição da diferença de escala entre a cidade tradicional e a invadida, que surgiu com o modernismo. 45
- Diagrama 1.4. As quatro propriedades do sistema urbano e suas inter-relações. 50
- Diagrama 1.5: Redes de poder de Paul Baran - Evolução das relações de poder no mundo – Desconstrução do modelo centralizador, caminhando em direção ao compartilhamento de redes (distribuído). 54
- Diagrama 1.6: Compartilhamento de redes - nova tendência na era Tecnologica. 56
- Diagrama 1.7: As diversas formas de economia compartilhada surgindo pelo mundo. 56
- Diagrama 1.8: Representação das novas tendências da era tecnológica - o indivíduo ganhou força através do coletivo. Gerações devem buscar interconexão entre si e trocar experiências. 57
- Diagrama 1.9: Porcentagem de População Rural e Urbana ao longo do século XX. 60
- Diagrama 1.10 : Conceito de Monocêntrico e Policêntrico. 61
- Diagrama 1.11: Dinâmica Bottom up e Top Down. 62
- Diagrama 1.12: As quatro propriedades do sistema urbano. Fonte: Própria.. 63
- Diagrama 1.13: O modelo Modernista não preconiza a fluidez e interação de modo natural, dispensando grande gasto de energia para funcionar. O modelo compacto procura estimular de forma natural a mistura de atividades, de forma mais orgânica e sustentável. 65
- Diagrama 2.1: Urbanismo Cartesiano + Urbanismo Tático. Urbanismo Integral. 70

• Diagrama 2.2: Sucesso para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático.	71	• Diagrama 3.8: Depois - dinâmica com o Cubo funcionando como fachada ativa e novo ponto de atração - Pessoas gostam de estar com outras pessoas.	137
• Diagrama 2.3: Divulgação para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático.	76	• Diagrama 3.9: Situação antes - praça inativa, isolada. Se pensada na macro escala pode ser replicada na cidade toda formando uma rede.	139
• Diagrama 2.4: Público Alvo para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático.	72	• Diagrama 3.10: Depois - Novos equipamentos e reforma. Pontos dentro da praça foram reativados com novos equipamentos. O Ponto praça foi reativado no bairro.	139
• Diagrama 2.5: Metodologia para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático.	73	• Diagrama 3.11: Entendimento dos espaços público e privado (amarelo) da Favela Mauro. O “Escadão” é a porta de entrada da Favela mas não usada pela comunidade, ponto de tráfico de drogas. Sem iluminação pública, ocupada por lixo e sem área de descanso ou qualquer mobiliário.	141
• Diagrama 2.6: Conceito de formação de conhecimento e implementação através do Tático	74	• Diagrama 3.12: Os novos pontos ativados trouxeram benefícios imediatos a comunidade, como aumento do uso do espaço público e da segurança, além de trazer maior diversidade de usos para o local.	141
• Diagrama 2.7: Quadro comparativo Top Down X Bottom up – vantagens e desvantagens	75	• Diagrama 3.13: O Largo da Batata como cofluência de diversos fluxos que dividem em regiões com características diferentes.	143
• Diagrama 2.8: Tendências que impulsionaram o urbanismo Tático.	76	• Diagrama 3.14: Os 3 territórios.	143
• Diagrama 2.9: Interação entre diversos atores e participação popular cria comunidades mais resilientes.	77	• Diagrama 3.15: Situação do Largo pós obras da Operação Urbana. Os três territórios navegam no limiar entre um não-lugar e um espaço social - o “lugar” que ali existia foi deconfigurado....	144
• Diagrama 2.10: Metodologia Placemaking em etapas. Fonte: Própria.....	78	• Diagrama 3.16: Após intervenções da “Batata Precisa de Você”. Novos fluxos se formaram no interior com os novos equipamentos e aos poucos um novo significado é dado, transformando em um lugar.	144
• Diagrama 2.11: Premissas do PPS para um espaço público de sucesso	81	• Diagrama 3.17: Os participantes percorreram o bairro e se referiam as regiões do bairro como “aqui”e “lá”com - a estrada do M’Boi Mirim é considerada uma forte barreira e divide o Jardim Ângela em dois.	147
• Diagrama 2.12: Distribuição dos usos dos espaços em Nova Iorque em 2009.	90	• Diagrama 3.18: Percurso comum entre destinos, do ponto A ao B pouco atrativo para a caminhada.	149
• Diagrama 2.13: Objetivos Estratégias Métricas do DOT para transformação dos espaços públicos.....	90	• Diagrama 3.19: O percurso se torna mais interessante tanto p quem caminha, como pra quem usa outras formas de transporte. Possibilidade de aumentar o comércio e criar novos pontos de atração.	149
• Diagrama 2.14: Três eixos do PUI de Medellin.	95	• Diagrama 3.20: O Paissandu possui característica de passagem, muita área de circulação e pouca área de estar. Iluminação precária, travessias ruins para	
• Diagrama 3.1: Recuo obrigatório gera muros.	114		
• Diagrama 3.2: Percepção humana em relação a fachada inativa e soluções.	114		
• Diagrama 3.3: espaço semi-público geralmente é ocupado por vagas.	115		
• Diagrama 3.4: Percepção humana em relação ao espaço semi-público ocupado por carros.	115		
• Diagrama 3.5: Espaço semi-público geralmente é ocupado por estacionamento no shopping center.	116		
• Diagrama 3.6: Percepção humana em relação a fachada cega do shopping.	116		
• Diagrama 3.7: Situação antes - praça inativa. Sem fachadas ativas e sem olhos para a praça. Espaço público como “terra de ninguém”	137		

pedestres.	151
• Diagrama 3.21: No caso do Paissandu tinha essa característica de passagem, muita área de circulação e pouca área de estar. O desejo era encontrar uma escala de ‘praça de interior’ no meio do Centro de São Paulo.	151
• Diagrama 3.22: Analogia as centralidades de São Paulo atualmente: em pontos e as suas conexões (linhas) de forma desencontrada.	153
• Diagrama 3.23: Nova reorganização que se busca através de ciclovias e corredores na cidade. Trajetos mais efetivos e um novo equilíbrio.	153
• Diagrama 3.24: Esquema de centralidades de São Paulo e conexões previstas e existentes por corredores e ciclovias.	153
• Diagrama 4.1.: Processo de expansão de novas ideias, desde o momento da inspiração, passando pela conscientização e finalmente, a ação.	164

SUMÁRIO

1.	URBANISMO TÁTICO: INTRODUÇÃO, CONCEITOS E TRANSVERSALIDADES	29		
	1.1. Introdução: a Sincronicidade	29		
	1.2. Temporalidades: O Efêmero, o Temporário e o Permanente	31		
	1.3. Espacialidades: Espaço Social, Lugar e não-Lugar	37		
	1.4. De Pedestre a Cidadão: Histórico da reclusão e reintegração das pessoas na cidade no século XX	43		
	1.5. A Teoria dos Sistemas, o biopoder e sua aplicação nas cidades	48		
	1.5.1. A Teoria Geral dos Sistemas	48		
	1.5.2. Biopoder: o indivíduo consciente com a força do coletivo	51		
	1.5.3. Compreendendo a Cidade como um sistema dinâmico	59		
2.	AS DIFERENTES DINÂMICAS DO URBANISMO TÁTICO	69		
	2.1. Urbanismo Cartesiano e Urbanismo Tático	69		
	2.2. Placemaking: investimento de baixo custo, mudanças de alto impacto	77		
	2.3. Project for Public Spaces: início e expansão do placemaking	80		
	2.4. Dinâmicas e Experiências “Bottom Up”	81		
	2.4.1. The Better Block	84		
	2.4.2. La Liga Peatonal e Peatónito	86		
	2.5. Dinâmicas e Metodologias Bottom Up + Top Down	88		
	2.5.1. Programa NYC Plazas (NYC DOT)	89		
	2.5.2. Projetos Urbanos Integrais nas Comunidades de Medellin (PUI)	94		
3.	SÃO PAULO: UM SISTEMA EM DESEQUILÍBRIO A SER REPROGRAMADO	99		
	3.1. Breve Histórico do Desenvolvimento urbano Paulistano	99		
	3.2. Interações bloqueadas pelo medo: O Público e o Privado em Conflito	108		
	3.3. Feedback: Movimentos Sociopolíticos e Reivindicações pelo Espaço Público	118		
	3.4. Um Novo Programa: O Plano Diretor Estratégico 2014	124		
	3.5. O Urbanismo Tático: estimulando a reprogramação contínua de uma nova lógica de cidade	130		
	3.5.1. São Paulo em Pontos e Linhas	133		
	3.5.2. Ativando Pontos na Cidade - interações com os espaços	134		
	Rua ao Cubo	136		
	GVT na Praça	138		
	Favela Mauro	140		
	A Batata Precisa de Você	142		
	3.5.3. Organizando Fluxos na cidade - interações entre os espaços	145		
	Curativos Urbanos	146		
	Parklets	148		
	Centro Aberto	150		
	Faixas exclusivas de ônibus e bicicletas	152		
4.	REFLEXÕES, PROVOCAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	158		
5.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	171		

1.1. INTRODUÇÃO: SINCRONICIDADE

"Após conversar com Albert Einstein, Carl G. Jung desenvolveu o conceito de Sincronicidade. Quando duas coisas acontecem simultaneamente, dando-nos a impressão de coincidência, na verdade elas estão intimamente interligadas de forma significativa. O universo está todo ele interligado, tanto no campo físico como no psíquico, sendo que o campo físico e o campo psíquico também estão completamente interligados, são inseparáveis. Então, quando duas ou mais experiências acontecem ao mesmo tempo e apresentam significado para duas ou mais pessoas que vivenciaram esta(s) experiência(s), isto não é uma simples coincidência, mas aquilo que Jung nomeou como Sincronicidade, a tomada de consciência de relações que, em grande parte do tempo, permanecem imersas no Inconsciente Coletivo."

Denis Plapler em 22/12/2015. Portal do educador. Artigo

"Pela primeira vez na história, MEC reconhece outras formas de organizar a escola". Dezembro de 2015.

Figura 1.1: Estudantes correm com as carteiras pelas ruas de São Paulo em manifestação contra a reorganização das escolas estaduais. Fonte: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/professores-fazem-assembleia-apos-decisao-de-alckmin> (01/2016).



O presente trabalho vem com intuito de buscar reflexões e inspirando novas soluções para desafios que se apresentam a cada dia através do Urbanismo Tático. Para tanto, inicia seu primeiro capítulo com conceitos gerais como temporalidade e sua influência no cotidiano, visto que a alta velocidade do mundo virtual se mesclou com o mundo físico, mudando completamente a ideia que se tinha de espaço-tempo de 15, 50, 100 anos atrás – a fácil acessibilidade e compartilhamento de informações e acesso a lugares diferentes, dá a impressão de se estar em diversos lugares simultaneamente. A espacialidade e a compreensão do papel do “lugar” para as pessoas na cidade e como se transformou ao longo do século XX, o momento atual de transição pelo qual o mundo está passando e o levante do Biopoder, onde cada indivíduo se vê como autor de sua realidade. Essa facilidade de conexão e acesso fez com o que o ser humano de certa forma se empoderasse como indivíduo capaz de mudar sua própria realidade.

Ainda está em curso essa transição, está ocorrendo em tempo real: todos conectados expandindo e compartilhando cada um seus “universos individuais”. Esta noção do indivíduo como protagonista de seu universo detentor de espirito crítico e transformador é explicitada pelo pensador situacionista Guy Debord quando teoriza para o conceito de “Deriva”, criada nos meados dos anos 60. A ideia é “superar a visão do território como terreno de atividades massificadas e previsíveis, e estimular a participação dos seres humanos enquanto personagens vivedores e não simples atores figurantes. Para Debord, apesar de ser inúmeros os procedimentos de deriva, ela possui um objetivo, que é transformar o urbanismo, a arquitetura e a cidade. Ou seja, construir um espaço onde todos seriam agentes construtores e a cidade será a soma de tudo.

Porém, sendo as cidades elementos de grande complexidade, é preciso ter uma visão mais clara dos elementos que compõe este sistema. Essa definição vem através da Teoria dos Sistemas, onde a cidade é sobreposta e são explicitados de que forma as interações de seus componentes resultam na conformação de sua economia, instituições e quadro físico, clarificando as relações entre top down e bottom up.

Sendo o Urbanismo Tático uma estratégia Bottom up, é necessário compreender esta relação com o Top down, para visualizar de que forma ele pode ser capaz de alterar o modus operandi das cidades. Para exemplificar este processo, utilizei a cidade de São Paulo como estudo de caso, analisando desde seu histórico, passando pela situação atual de suas interrelações e meio fisico, até finalmente visualizar os movimentos táticos presentes na cidade de maneira sistêmica.

1.2. TEMPORALIDADES: O EFÊMERO, O TEMPORÁRIO E O PERMANENTE

No livro “Temporary Urban Spaces”, Robert Temel nos apresenta uma intrigante questão no texto “The Temporary in the City”: “Cidades têm uma vida longa, e o planejamento urbano tem efeitos de longo prazo, então qual a relevância do temporário na cidade? ” (TEMEL. Pag. 55).

Inicialmente é necessário definir o conceito de temporalidade. Robert Temel nos indica um caminho ao apresentar a ideia de efêmero e provisório. O efêmero é um termo da biologia que se refere a criaturas que vivem por apenas um dia. “Efemeralidade”, portanto, é uma existência temporária que não pode ser prolongada. Já o provisório refere-se a algo que no princípio tem uma vida curta, mas que com frequência permanece por mais algum tempo. Também pode ser entendido como um substituto de algo duradouro, que fica no lugar de algo necessário, porém não supre todas as necessidades que serão possíveis em um determinado ponto. O temporário se encontra entre essas duas posições. Por um lado, tem a vida curta do efêmero, mas pode ter seu tempo estendido prolongando sua existência, característica do provisório. Porém, o temporário não deve ser encarado como um mero substituto do que seria mais adequado.

O adjetivo “temporário” pode ser atribuído a conceitos que normalmente são vistos como duradouros, como por exemplo, edifícios temporários, criados em primeira instância para durar um curto espaço de tempo. Portanto, utilizar o conceito de temporalidade nas cidades, abre novas perspectivas para o uso urbano que provavelmente pareceriam improváveis vistas apenas pelo prisma do fixo e estável.

Segundo Castells, no livro “The Informational City” (1989), a cidade



Diagrama 1.1: Definições de temporalidade. Fonte: Própria.

contemporânea é soma da cidade física tradicional com uma nova cidade, a virtual, nascida da era da comunicação digital, onde as informações transitam por redes a todo instante. A cidade virtual causou grandes mudanças na cidade física, principalmente sobre a percepção do tempo. No virtual, tudo acontece com rapidez. Por essa razão a cidade física, na tentativa de assimilar esta velocidade, passa por uma fase de transição. Para atender as demandas e as diversas variedades de programas necessários à população, estratégias flexíveis e integradas podem permitir um processo mais aberto de intervenções múltiplas, estratégicas ou efêmeras.

Um exemplo de arquitetura efêmera em espaços públicos é o Add on, construído

em Wallensteinplatz – Viena em 2005 permanecendo por 6 semanas. Também chamada de “escultura add on” (www.add-on.at), esta instalação tinha por objetivo a promoção da arte no espaço público durante o verão. Se tratava de um espaço convidativo, fazendo com que as pessoas o explorassem. E não somente isso, como também o add on transformou o local em que estava inserido em um centro de apresentações artísticas, mesmo que por apenas um verão (HAYDN. Temporary Urban Spaces, 2006. Pag 206).

Construções que inicialmente têm a intenção de serem temporárias podem



Figura 1.2: ADD-ON construído no espaço público. Fonte: www.add-on.at (2006)



Figura 1.3: ADD-ON construído no espaço público. Fonte: www.add-on.at (2006)

sistematicamente se tornarem fixas. É o caso do “Bed by night” (HAYDN. Temporary Urban Spaces, 2006. Pag. 234), que são acomodações com capacidade para 150 jovens desabrigados feitas para passarem a noite, comerem e terem alguma proteção (<http://www.hannover.de/bed-by-night>). Totalmente pensada em módulos, é constituída por 21 contêineres, o que facilita eventuais reparos, trocas ou adições. Construída em um pequeno parque em Hannover, Alemanha, foi promovida pela própria cidade desde 2002, com a intenção de permanecer de 5 a 10 anos. Atualmente, passados 13 anos é um programa exemplar que continua atendendo a crianças de rua, por uma série de razões e dentre elas sua resposta rápida a situações de



Figura 1.4: Bad by Night. Fonte: <http://images.cdn.baunetz.de/img/1/1/2/2/8/5bdbcf2eb9812dd0.jpg> (12/03/2016)

confílio, fornecimento de serviço básico de qualidade. O temporário sempre pode ser prolongado.

Visto isso, torna-se mais clara a transformação de ideias de estabilidade. O tempo é algo relativo. Algo fixo pode ter a vida útil de um ano ou de meses, e ao mesmo tempo, o que é temporário pode ter sua vida planejada para dez anos. Afinal a cidade física contemporânea foi contaminada pela cidade virtual, e o estável tende a ser tornar mutável e dinâmico, pois não se sabe mais ao certo o tempo de duração das coisas. "Temporalidade é um termo difícil de se definir; ultimamente todos os usos urbanos estão limitados no tempo, e um enorme número de usos existem por períodos muito curtos." (HAYDN. *Temporary Urban Spaces*, 2006. Pag. 77)

Podemos perceber esses aspectos de forma concisa, na cidade informal, onde camelôs e vendedores ambulantes não possuem pontos fixos de apoio e estão sempre prontos para se deslocar em meio à multidão de potenciais consumidores. O conceito de temporário já faz parte da vida dos moradores dos grandes centros urbanos, mesmo que muitas vezes esse aspecto transitório e mutante não seja percebido ou valorizado.

Figura 1.5: Favela Santa Marta. RJ. Repensando a informalidade - Projeto de vida autônomo.

Fonte:<http://misturaurbana.com/2014/10/favela-santa-marta-em-constante-transformacao-atraves-das-cores-e-da-arte/>



Figura 1.6: Camelôs na Rua 25 de Março - a frequência contínua, pode trazer obras futuras de melhoria a área. Fonte: <https://modasmodos.files.wordpress.com/2014/04/25marco-8b.jpg>

Deste modo, todos os elementos que constituem a cidade, alguns com mais intensidade que outros, apresentam características de dinamismo e mobilidade. As cidades contemporâneas estão constantemente passando por processos de mudanças, o que justifica a preocupação dos planejadores em ter controle deste processo. Transformações em escalas maiores como parques, estádios e centros de convenções são projetos urbanos que têm altos rendimentos e facilmente concentram maior atenção. Porém, projetos desse porte requerem um grande investimento de tempo, e também uma reserva considerável de capital político, social e econômico. Junto com isso, os benefícios socioeconômicos de longo prazo desses projetos não há garantia de que estarão ao alcance de todos.

Além disso, o processo de globalização e a rapidez da circulação de informação depois da internet, deixam claro a ineficiência do ideal estratégico. Especialmente em países em desenvolvimento, como o Brasil, onde a infraestrutura de base e questões de gestão são tão problemáticas, e atualmente entrando em real situação de colapso.

Portanto na falta de infraestruturas como saneamento, iluminação e pavimentação, como exigir do espaço público vocação social e estética?



Figura 1.7: Foodtrucks na rua – experimentação e prática – nem sempre o fixo é a solução mais adequada.

Fonte: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/49/17/8c/49178c7091799e94f8ada36cbab6a562.jpg> (01/2016)

O que acontece até o momento, é que ao invés de convidar o público a participar e contribuir para uma melhoria substancial em seus bairros, o que ocorre é o oposto – a população normalmente reage a propostas que não compreendem numa escala urbana a qual tem pouco controle. A escala humana foi deixada de lado. A sociedade realizar mudanças na cidade parece um desafio difícil de cumprir, principalmente se a postura passiva frente ao poder público perdurar. Porém a superação destes desafios inerentes a esse processo “público” tem sido uma tarefa árdua.

Para atender as demandas e as diversas variedades de programas necessários à população, estratégias flexíveis e integradas podem permitir um processo mais aberto de intervenções múltiplas, estratégicas ou efêmeras.

1.3. ESPACIALIDADES: ESPAÇO SOCIAL, LUGAR E NÃO-LUGAR

“Espaço tem sido visto como uma distinção de lugar, como uma área sem significado (...). Quando seres humanos atribuem significado ao espaço, e de alguma maneira tornam-se conectados a ele (a atribuição de um nome é um exemplo), este espaço torna-se um ‘lugar’. Apesar desse dualismo dos conceitos de espaço e lugar estar presente na geografia desde a década de 70, ele tem sido confundido com a ideia de espaço social – ou o espaço produzido pela interação social – que em muitos aspectos tem o mesmo papel de ‘lugar’.”

(Edward Relph. “Place and Placelessness”)

O geógrafo canadense Edward Relph em seu livro “Place and Placelessness”, identifica três componentes de lugar: o espaço físico, as atividades que nele acontecem e o significado que ele adquire. E destes três componentes, o autor diz que provavelmente o mais difícil de ser compreendido é o significado, pois este leva tempo para se desenvolver e espaços precisam desse tempo para que se configurem como lugares.

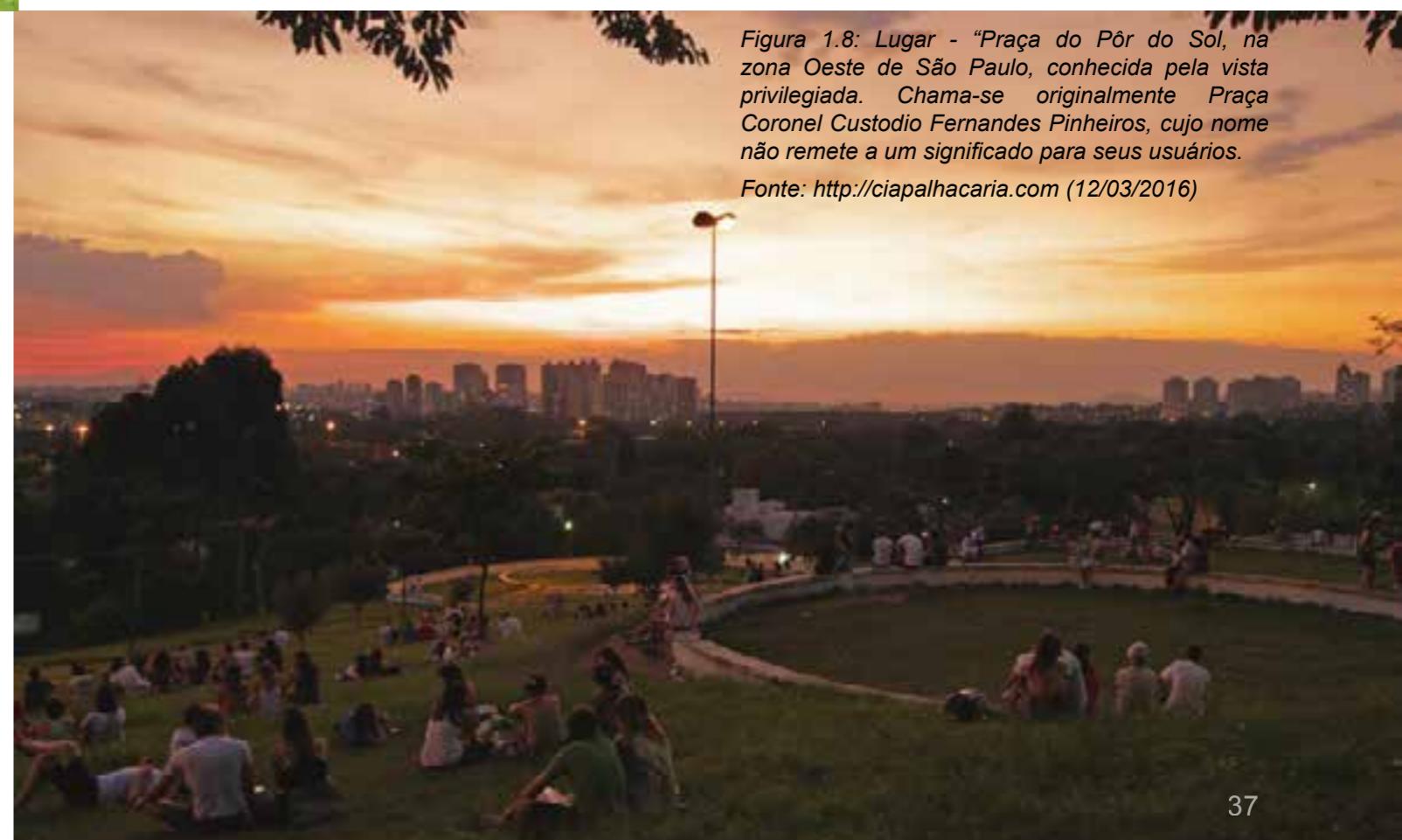


Figura 1.8: Lugar - “Praça do Pôr do Sol, na zona Oeste de São Paulo, conhecida pela vista privilegiada. Chama-se originalmente Praça Coronel Custodio Fernandes Pinheiros, cujo nome não remete a um significado para seus usuários.

Fonte: <http://ciapalhacaria.com> (12/03/2016)



Figura 1.9: Shopping Center, modelo pasteurizado de espaço privado que imita o espaço público.

Fonte:http://meular.properati.com.br/wp-content/uploads/2016/03/Villach_Atrio_Shopping_Center_11082007_11.jpg (27/07/2016)

Elaborou então o conceito de “deslugar” que associa ao mundo moderno a perda da diversidade e do significado destes lugares, transformando-os em apenas espaços sem identidade, genéricos, vazios de conteúdo, sem história e neutros. Exemplo de deslugar ou não-lugar são os shoppings centers, os hipermercados, espaços entre condomínios, ou os próprios condomínios, aeroportos, os grandes monumentos. Alguns autores como Rem Koolhas, em “Cidade Genérica” (1995), ampliam a questão de não-lugar para a cidade como um todo – diversas cidades pelo mundo formadas por estes grandes equipamentos, tornaram-se cidades genéricas.

Figura 1.10: Shopping Center Norte em São Paulo - Modelo de shopping isolado, sem relação com o seu entorno - não possui contexto.

Fonte: <https://i.ytimg.com/vi/wTl6CdARPxg/maxresdefault.jpg> (03/2016)



"Seria a cidade contemporânea como os aeroportos – todas iguais? Esta convergência só é possível com a ausência da identidade – o que é visto usualmente como uma perda. No entanto, na escala em que ocorre, este processo deve significar alguma coisa. Quais são as desvantagens da identidade e as vantagens da ausência? E se este processo de homogeneização, aparentemente acidental fosse intencional, um movimento consciente de saída das diferenças em direção às semelhanças? E se estivéssemos testemunhando um movimento de liberação global: ‘fora com a personalidade’! O que resta depois que a identidade é despida? O genérico?" (KOOLHAS.Cidade genérica. 1995)

Existe, porém, uma diferença conceitual entre lugar e espaço social. A diferença entre ambos é que, desde que haja significado, o lugar existe sempre, com ou sem atividade social. Já o espaço social só existe quando há interação social. Lugares precisam de conexões urbanas, precisam fazer parte de cotidianos urbanos, precisam ter qualidades apreciadas pela população e então desenvolvam uma ligação especial com essas áreas, praças, cantos, e que podem ter variações de nomes de acordo com seu significado para os moradores.

“Um lugar apresenta como uma das suas características a linearidade da ocupação – a sua horizontalidade – a expansão do uso do solo a partir de atividades específicas de cada lugar”.

(HEMPE, Cléa. LUGAR: DIFERENTES SIGNIFICADOS. 2011)

Figura 1.11: Walmart – Hipermercados genéricos - Não há significado afetivo para as pessoas como os pequenos mercados de bairro.

Fonte: www.inc.com (02/12/2015)





Figura 1.12: Rouse Hill Town Centre - Sydney - Australia.

Exemplo de novo conceito de “shopping” - integrado a malha urbana, térreo ativo e espaços públicos - escala do pedestre.

Fonte:<http://www.mckenzie-group.com.au/wp-content/uploads/2013/08/Rouse-Hill-Town-Centre.gif> (03/2016)

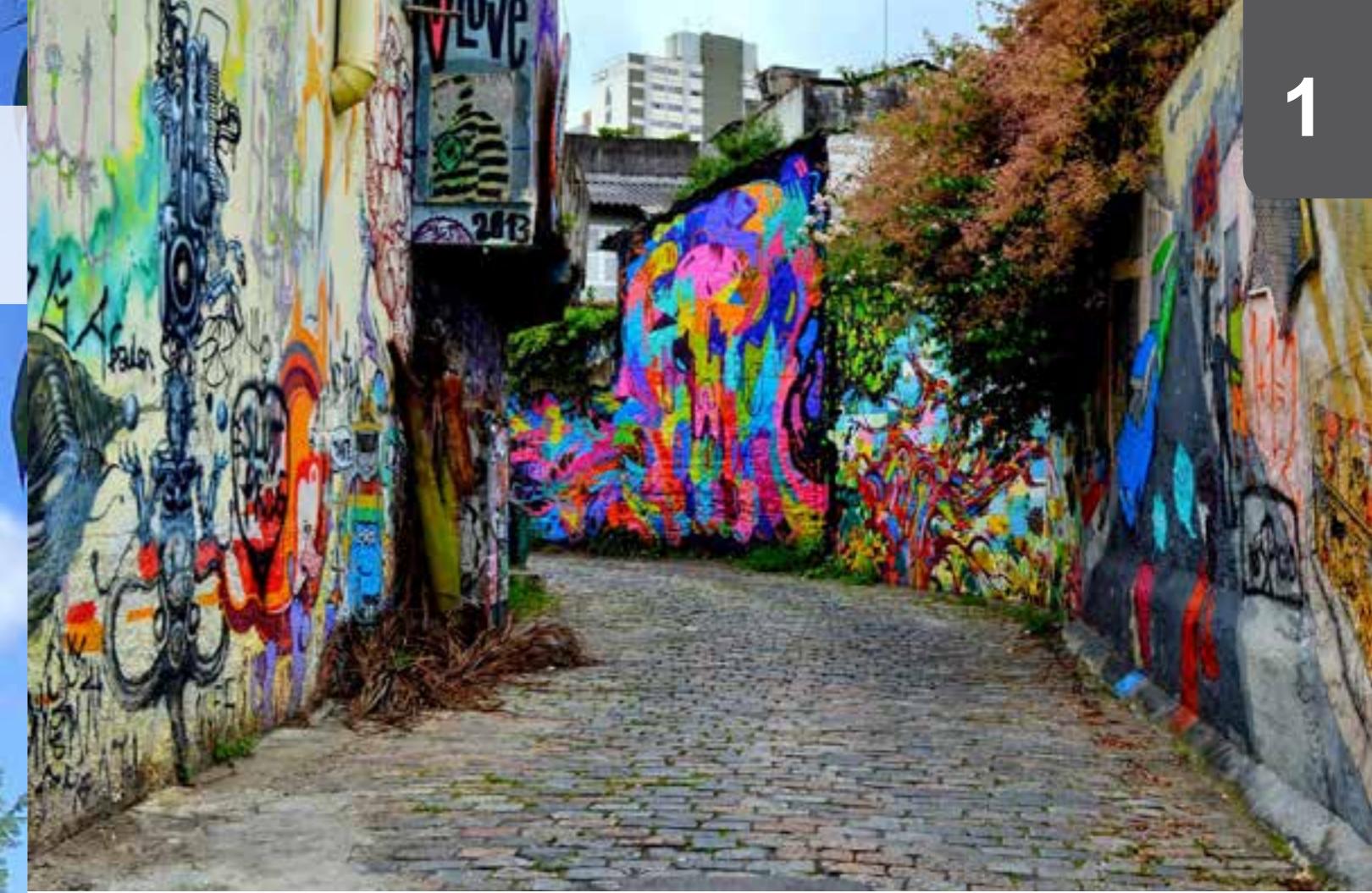


Figura 1.13: Em São Paulo, o Beco do Batman. Local acolhido pela cidade pelas suas características, singulares. Experimentação de grafites.

Fonte: http://2.bp.blogspot.com/-DaLlje_JpzY/VVlb61ji7vl/AAAAAAAAl8/rep61NXoKV4/s1600/beco_do_batman_gabriele_goncalves.JPG(27/07/2016)

Em São Paulo, um exemplo de lugar que ganhou significado é o “Beco do Batman”. Sua história iniciou na década de 80, quando foi encontrado nas paredes do bairro um desenho do homem-morcego dos quadrinhos. O acontecimento atraiu estudantes de artes plásticas, que começaram a fazer desenhos de influência cubista e psicodélica nas paredes do Beco, formando a galeria de paredes totalmente cobertas.

Atualmente, os desenhos são renovados constantemente por grafiteiros e a comunidade ajuda a conservar as paredes que são disputadíssimas pelos artistas. O Beco tornou-se um ponto turístico obrigatório para os amantes das artes urbanas. A cada visita, uma nova pintura é encontrada no local, o que faz que o visitante retorne mais de uma vez para apreciar as obras. É um lugar em constante dinâmica, não previamente planejado, mas que foi acolhido pela comunidade e largamente visitado por turistas, por possuir um significado singular.



Figura 1.14: Lugar – os Hutongs em Beijing. Em meio a uma cidade de 23 milhões de habitantes e edifícios monumentais, existem ainda os hutongs, ruas estreitas de bairros residenciais tradicionais. Cada uma possui características próprias, com pequenos comércios, pessoas ocupando de forma espontânea. Ainda preservados e valorizados como locais históricos.

Fonte: Própria.

Para que se construa um lugar para a comunidade, ou um senso de lugar, é preciso haver certa permanência, para que dê tempo à comunidade desenvolva e assimile os significados atribuídos a ele.

Uma alternativa possível aos espaços efêmeros, para que sejam realmente ativados e ganhem significado de lugar, é o planejamento de atividades sociais por um período suficientemente longo, um espaço de tempo que sirva de âncora para que comunidade e autoridades locais percebam o valor da área, invistam nela e a tornem permanentemente viva.

Senso de lugar refere-se ao que o espaço tem de único, que não é replicável, e cabe aos urbanistas entender quem são os usuários da cidade, como eles vivem, o que eles gostam de fazer, o que diferencia uma comunidade da outra, e traduzir esses aspectos em projetos urbanos eficazes e permanentes. Essas dimensões deveriam ser incorporadas em políticas públicas e levadas em consideração desde os primeiros passos do planejamento e desenho urbanos.

1.4. DE PEDESTRE A CIDADÃO: RECLUSÃO E REINTEGRAÇÃO DAS PESSOAS NA CIDADE

Ao longo do século XX, a inversão de regras na ocupação do espaço urbano se deu gradativamente com o surgimento do carro, fazendo com que as pessoas passassem a habitar em segundo plano os espaços públicos, caracterizadas como “pedestres” e reclusas apenas ao espaço de calçada.

Nos últimos 50 anos, diversas cidades pelo mundo iniciaram um processo de reversão dessas políticas, trazendo de volta as pessoas como protagonistas da cidade, como cidadãos que participam da vida urbana utilizando o espaço público para o encontro e compartilhamento.

Jane Jacobs abordou, há 54 anos, em “Morte e Vida das grandes cidades”, sintomas da realidade das cidades atuais. Descreveu tópicos de extrema importância para a manutenção da vida: “Os usos das calçadas: segurança, contato, integrando as crianças”, “a necessidade de usos principais combinados”, “a necessidade de edifícios antigos”, e fez duras críticas as novas políticas instauradas nos Estados Unidos: “separação das funções/zoneamento, a lógica da circulação pela exaltação do sistema viário”, “erosão das cidades ou redução dos automóveis”, que trazia os novos valores modernos.

Retornando aos anos 60 nos movimentos modernistas, e cidades como Brasília foram construídas, não havia consciência, parâmetros, pesquisas até então que relacionasse a maneira como se constrói as cidades com o estilo e condições de vida de sua população. Baseada em espaços construídos originalmente para pessoas, pensava-se que assim seguiriam mesmo invertendo sua lógica, construindo espaços que beneficiavam os carros – setorização de funções, térreo inativo, perda de escala humana e grandes rodovias, moldaram o novo modelo de cidade e as pessoas.

“O propósito da cidade é fazer as pessoas e não os carros, felizes.”
(Jan Gehl)

O urbanista dinamarquês Jan Gehl define em “Novos Espaços Urbanos”, que existem três tipos de cidade: a tradicional, a invadida e a reconquistada.

BARCELONA CIDADE TRADICIONAL

A chamada **tradicional**, é o modelo focado em torno do fator humano, que seriam as cidades antes da década de 60 – pessoas, bondes e primeiros automóveis (no início do século XX ainda eram apenas dezenas) conseguiam compartilhar espaços comuns. Estava claro que na dinâmica urbana, as pessoas eram prioridade - a velocidade reduzida dos automóveis não causava insegurança nas vias, e crianças brincavam nas ruas. Atropelamentos eram raros, mas quando aconteciam, causavam comoção social, considerado ato absurdo.

Figura 1.15: Vista aérea de Barcelona. Fonte: http://www.arquiscopio.com/pensamiento/wp-content/uploads/2013/10/131015_EixampleAerea.jpg (04/04/2016)

HOUSTON CIDADE INVADIDA

A cidade invadida, modelo moldado pelo automóvel, mudou gradativa e complementarmente a lógica anterior – o aumento do número e velocidade dos automóveis transformou o modo de se utilizar o espaço público. A partir de 1929, os cidadãos que caminhavam, foram então convertidos a “pedestres”, termo criado com o intuito de facilitar esta transição. Foram reclusos apenas as bordas dos quarteirões, as calçadas, perdendo assim o direito à livre travessia.

Menos espaços para encontros, para brincadeiras e ao acaso: passeios que antes eram “eventos”, agora com o carro possuem função apenas de deslocamento de A para B – homogeneização dos espaços, das pessoas e do cotidiano. As crianças perderam seu grande playground que era a cidade – agora setorizada, em que há um local definido para brincadeira. A rua se tornou perigosa demais. Acessibilidade do caminhar se torna algo secundário – os idosos, perderam o poder de circulação e sua participação diminuiu consideravelmente nas cidades.

Figura 1.16: Vista aérea de Houston. Fonte: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/5a/df/e7/5adfe765dcf94c2968fc2f3f15d0dc8c.jpg>

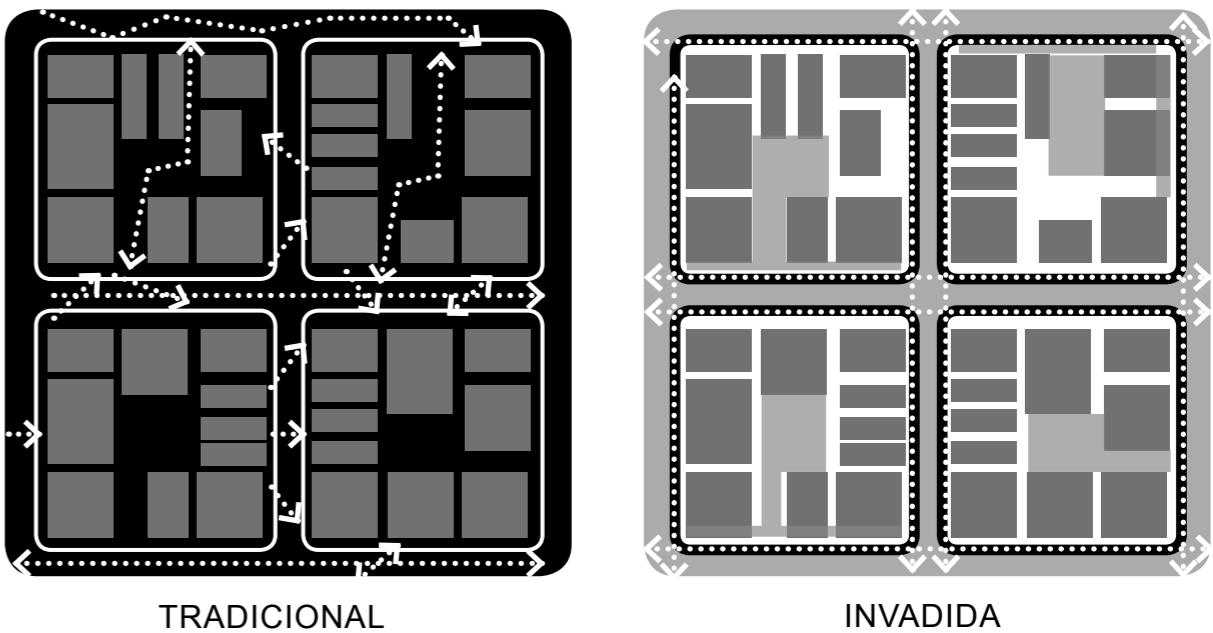


Diagrama 1.2: Diagrama comparativo das áreas ocupadas por pessoas (preto) e exclusivamente por automóveis (cinza) e alterações de fluxos das pessoas em relação a liberdade de travessia (setas) – antes e depois da mudança de regime dos espaços públicos. “Ao lado do medo vem a regulamentação – concebido a partir da circulação, não da cidade”.

Fonte: Alfonso Sanz. Seminário Cidades a Pé – Palestra “Pedestres tornam-se cidadãos”

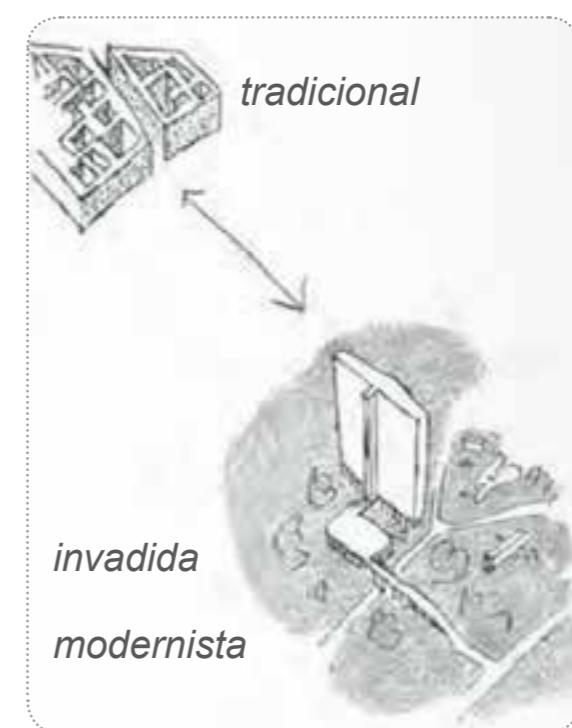


Diagrama 1.3: Diagrama de Jan Gehl representando a transição da diferença de escala entre a cidade tradicional e a invadida, que surgiu com o modernismo.

Fonte: Cidade Para Pessoas. pag 04.

Por fim, a cidade reconquistada, simboliza a retomada do espaço pelas pessoas, o retorno dos valores humanos. Há cerca de 50 anos a reversão de políticas de ocupação do espaço vem ocorrendo em algumas cidades. Segundo Gehl, estas cidades (Copenhague na Europa e Curitiba, no Brasil, por exemplo) se caracterizam principalmente pela busca de um bom equilíbrio entre três funções: “um lugar de encontro para as pessoas, um lugar de mercado de bens e serviços e um lugar de mobilidade, onde se pode conectar diferentes espaços”.

Com a chegada dos carros, a função mobilidade passou a se sobrepor em relação as demais – caminhada, transporte público, bicicletas se tornaram menos importantes do que o automóvel particular, bastante valorizado. “Depois de um tempo a cidade ganhou uma feição tal que parecia que a razão de sua existência era apenas se mover e não o encontro entre pessoas e as trocas comerciais.” (Jan Gehl)

Poder caminhar, sentar, olhar, conversar e compartilhar no espaço público é extremamente importante para a vida humana. O homem está feliz por estar perto de outras pessoas.

É uma questão de tempo e de tomada de consciência pela população em geral, a necessidade de reajustar o equilíbrio como estão fazendo algumas cidades pelo mundo, que não se resumem a apenas Europa: Barcelona, Lyon, Bruxelas, Curitiba, Budapeste, Rio de Janeiro, Cidade do México, Seoul, Melbourne, que vem realizando grandes transformações nos espaços.

Figura 1.17: Pôster do Departamento de transito de Munique em 2001, fazendo comparativo dos modos de transporte publico X automóvel

Fonte:http://midias.gazetaonline.com.br/_midias/jpg/2014/09/01/poster_min_fefbc-1466721.jpg
(04/04/2016)

ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: ÔNIBUS BICICLETA CARRO



Figura 1.18: Budapeste. Mudança radical de paradigma de cidade.

Fonte: www.urb-i.com/antes-depois. Google StreetView. (12/03/2016)

Figura 1.19: Seoul. Fonte: Galeria Antes e Depois" Urb-i.

Fonte: www.urb-i.com/antes-depois. Google StreetView. (12/03/2016)



1.5. TEORIA DOS SISTEMAS, O BIOPODER E SUA APLICAÇÃO NAS CIDADES

1.5.1. A Teoria dos Sistemas

"Este sistema vive, desenvolve-se, mantendo sua organização estrutural no quadro e à custa do ambiente de que ele próprio é indissociável. O próprio ambiente tem características específicas porque integra, simultaneamente, o meio físico e a ação da sociedade. Por outro lado, este sistema inclui subsistemas móveis e evolutivos (homens, capitais, mercadorias) numa organização espacial fixa, mas cujos limites são variáveis (a cidade)."

O sistema urbano não é redutível à soma das partes."

(BEAUJEU-GARNIER, Geografia Urbana.1980, p.34)

Segundo W. Liimaa (Princípios Quânticos do Cotidiano. p. 20), um paradigma é um modelo da realidade aceito pela maioria da comunidade científica, que, baseada em valores e crenças, nem sempre corresponde à realidade. O paradigma chamado clássico permeia, ainda hoje, todas as áreas do conhecimento, bem como o modo de ver o mundo e as relações humanas de parte significativa da humanidade.

Iniciado no século 17, com o sucesso da mecânica newtoniana e das teses filosóficas de René Descartes, o mundo ocidental foi marcado por esse modelo.

Esta visão tem como princípios o cartesianismo (separação da mente da matéria), o mecanicismo (ver um organismo como máquina), a localidade, o determinismo (imutabilidade), a continuidade (estabilidade do movimento), objetividade (o mundo pode ser descrito independente do observador), materialismo, reducionismo (redução da complexidade), epifenomenalismo (o nível de consciência não influencia na matéria), o individualismo e a dominação do homem sobre a natureza.

Hoje, ainda é o pensamento predominante em diversas áreas que regem a cultura ocidental e influenciam o meio ambiente e o estilo de vida das pessoas na economia, política, psicologia, educação, ou seja, nas relações sociais de um modo geral, tomando-se como regra, tamanha foi o seu enraizamento na formação da civilização ocidental.

Liimaa ainda afirma que a visão reducionista apela para a fragmentação, perdendo-se a referência do todo. A visão mecanicista, excessivamente tecnológica, trata o ser humano como uma máquina, capaz de ser consertada através de medicamentos que corrigem os defeitos das suas engrenagens (órgãos, tecidos etc.).

Ou seja, o cartesianismo, base do paradigma clássico, é um modelo de desenvolvimento que limita os horizontes do ser humano, pois não o contempla a sua complexidade, não o aproxima da natureza nem de si mesmo da compreensão de sua existência.

Atualmente, em todas as áreas do conhecimento, está emergindo um novo paradigma: o holístico, também conhecido como ecológico, quântico, sistêmico ou integral. A visão holística (holos, em grego, que dizer totalidade) se propõe a investigar a realidade em todos os seus aspectos, buscando a compreensão da sua totalidade. Daí então a definição de J. Beajeau-Garnier (Geografia Urbana. 1980) de que "o todo formado por um sistema é superior à mera soma das suas partes".

Sistema ou síntese se define como: "[...] conjunto unificado, constituído de partes solidárias, de alguma forma articulado entre si e não reunidas por acaso." (BRANCO, 1989, p. 56).

A Teoria dos Sistemas foi levado ao campo da biologia através do biólogo V. L. Bertalanffy, que afirmava que os princípios da Teoria dos Sistemas são gerais, independente dos elementos que o compõe ou as relações existentes entre eles.

Durand (1981), define as quatro propriedades fundamentais em:

Complexidade - Relacionada ao número de elementos e os tipos de relações que existem entre si. Mede a quantidade de informações contidas no sistema.

Interação - Relação de via-dupla de causa e efeito, de troca entre elementos. Seriam os feedbacks e relações temporais de um evento para outro.

Organização - Seria o arranjo entre os elementos, que cria uma unidade, que possui todas as propriedades de seus componentes. Implica em aspectos estruturais e organizacionais de acordo com a sua estabilidade.

Totalidade - O todo é mais complexo, pois apresenta qualidades que não existem individualmente nas partes. Noção de hierarquia nos sistemas, desde os mais simples aos mais complexos, conforme a diversidade dos elementos que o compõe.

Segundo Oliveira (2008), cada sistema transforma inputs em outputs, em uma relação de dinamismo com o meio ambiente que se encontra. Sendo ele aberto, pode encontrar estados de equilíbrio com o respectivo ambiente no que chama equilíbrio dinâmico. Dessa forma, estará permanentemente recebendo os resultados das suas ações, o feedback, seja ele positivo ou negativo. Fazendo uma analogia as dinâmicas sociais, uma manifestação popular pode ser considerada um feedback de um modelo que está desestabilizado, necessitando de mudanças.

Branco (1989), em seu ensaio, afirma que um sistema é constituído por características estruturais e funcionais. As características estruturais podem ser compreendidas, numa definição organicista, como os órgãos de um corpo, ou seja, instrumentos ou ferramentas que vão se organizar de acordo com funções específicas ou grupos de funções. São aqueles que definem as fronteiras do sistema com o exterior, componentes que podem ser agrupados segundo categorias ou famílias. Já a funcional seria a “mente” deste corpo, responsável pela cognição, comportamento e interação, ou seja, aquele que organiza todo o sistema buscando formas de manter o equilíbrio geral.

Portanto, um Sistema ou “síntese”, pode ser definido como uma “complexidade organizada” ou um conjunto de elementos sob “fortes interações”, composto por subsistemas ou componentes, integrado a um supersistema.

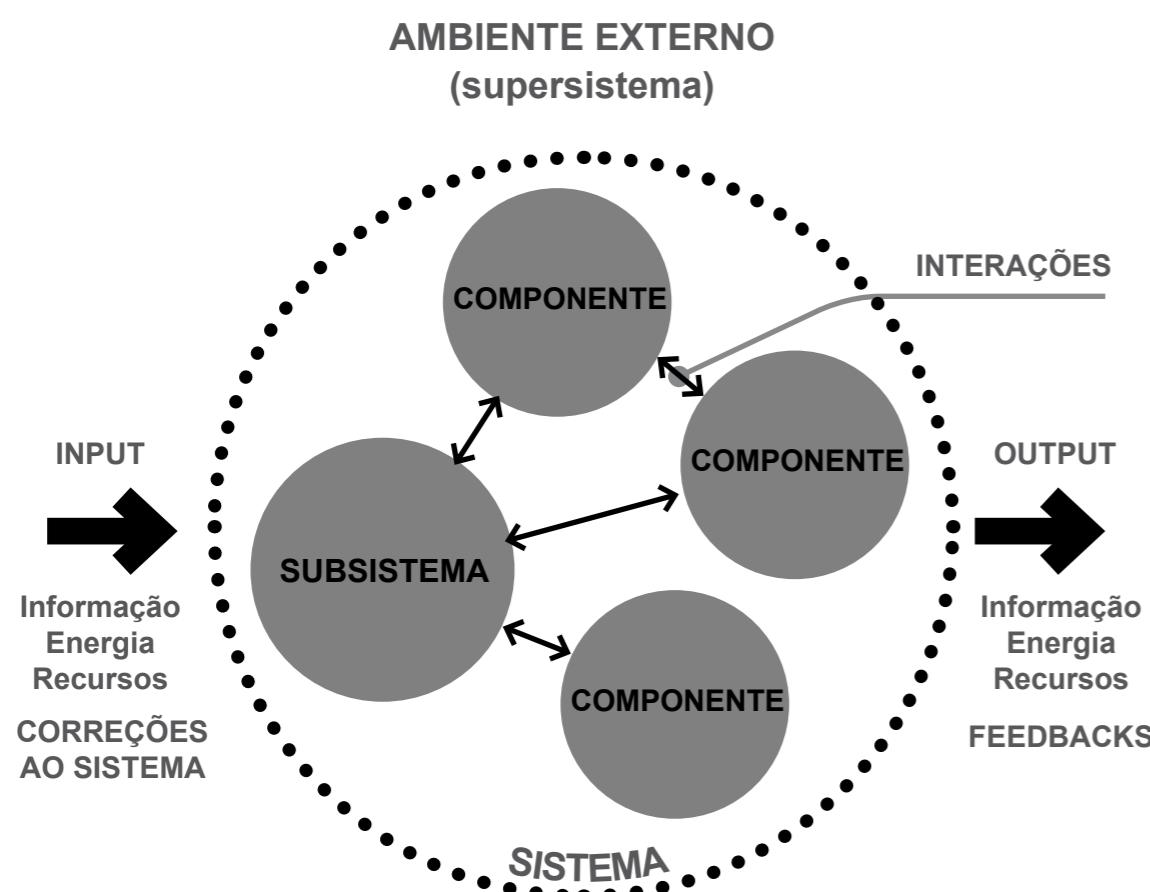


Diagrama 1.4. As quatro propriedades do sistema urbano e suas inter-relações.

Fonte: Própria.

1.5.2. Biopoder: o indivíduo consciente da força do coletivo

A compreensão do paradigma holístico ou integral, possibilita entender por exemplo, porque a humanidade adoce cada vez mais, bem como podemos nos tornar criadores conscientes da realidade que nos cerca e aprender a fazer as melhores escolhas, sabendo que a realidade nada mais é do que a projeção da nossa própria percepção do mundo.

Fazendo uma analogia ao ser humano e seu organismo, a abordagem quântica (holística) o contempla em todas as dimensões: física, mental, emocional e espiritual. Por esta perspectiva, o sintoma de uma doença, por exemplo, transforma-se em oportunidade das pessoas se olharem integralmente, ou seja, agir dentro de uma perspectiva de prevenir a doença e ter atitudes que promovam a saúde ou tratá-la na sua origem, ao invés de somente suprimir os sintomas. A doença pode ser considerada um aviso de um desequilíbrio do corpo, um feedback.

O foco passa a ser a solução e não o problema, a origem e não os sintomas da doença, promovendo a cura através de estímulos, tratamentos não invasivos como Acupuntura, frequência de luz, homeopatia, exercícios, alimentos e terapia, que culminam em mudanças de atitudes e hábitos cotidianos. Sendo assim, uma reprogramação dentro do próprio corpo irá acontecer, sendo que as informações contidas no DNA vão sofrer alterações, fazendo sintetizar materiais diferentes do que estavam sendo produzidos antes.

Liimaa (Princípios Quânticos do Cotidiano. 2000) aborda que diversos experimentos científicos já foram realizados comprovando que os pensamentos, as energias que emanam do ser humano em determinadas frequências, afetam a matéria e seu entorno, se materializam tornando parte de sua realidade. Este é um princípio quântico importante, pois conclui-se cientificamente que o ser humano é capaz, de criar ambientes positivos e negativos, passando a ter uma postura pró-ativa e não mais passiva diante do mundo e suas dificuldades.

Somos então emissores e receptores de frequências e precisamos aprender a filtrar e afinar os nossos instrumentos vitais para atrairmos as melhores melodias para as nossas vidas.



Figura 1.20: As diferenças entre os paradigmas cartesianos e os holísiticos.

Fonte:<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=955590317853798&set=a.128693087210196.33089.100002085169301&type=3&theater>
(04/04/2016)

O excesso de individualismo vigente, estimulado por interesses meramente econômicos, motor do modelo capitalista, é ditado pelo “ter”, pelo “eu”, pelo “consumir”, ao invés do “ser”, do “nós”, do “compartilhar” e do autoconhecimento. Esta nova visão está fazendo o homem criar novos meios de se relacionar coletivamente e buscar a sua integridade. Isto é o biopoder.

O conceito de biopoder (PELBART, 2011) está ligado a uma mudança fundamental de atitude do ser humano na relação entre poder e vida. Na concepção de Foucault, o biopoder é interessado pela vida (existência), pela produção, reprodução, controle e ordenamento de forças. A ele compete duas estratégias principais: a disciplina (que adestra o corpo e dociliza o indivíduo para otimizar suas forças) e a biopolítica, que entende o homem tenta gerir sua vida coletivamente. Pode ser comparado a uma nova programação de um DNA, que está em constante construção.

Nesse sentido, a vida passa a ser controlada de maneira integral ao mesmo tempo que se vivencia a crescente expansão das tecnologias digitais de comunicação e sua consequente integração às biopolíticas, como elementos intimamente ligados a dimensão físico-territorial. Hoje na era virtual de hiperconexão, o indivíduo toma consciência que pode mudar sua realidade, que consequentemente está ligada ao território urbano que ele habita e participa de forma ativa.

Em palestra “Urbanismo tático e a produção do comum na metrópole biopolítica” (XVI ENANPUR, 2015), Marcelo Maia explica que a contaminação da sociabilidade humana pelas redes digitais de comunicação se manifesta diretamente relacionada às transformações em curso nos modos de produção, de trabalho e de consumo. Vivemos em fase de grande transição no modo de gerir e participar com oportunidades para a aplicação desses recursos em iniciativas de articulação cidadã e de livre disseminação do conhecimento, revelando o potencial democratizante do desenvolvimento tecnológico. O acesso à internet desempenha papel fundamental na consolidação desses fenômenos e apenas agora estamos aprendendo como utilizá-la a favor da sociedade.

A oportunidade de novas conexões tem expandido a consciência da necessidade de uma visão integral de cidade levando em conta relações com a natureza, sociedade, modos de produção, instituições. A internet possibilitou maior conexão entre os componentes de um sistema altamente complexo, fazendo com que novas interações fossem feitas e mais informações fossem trocadas. Dessa forma, o sistema social como um todo, está em processo de evolução para um novo estado, passando de um modelo mecanicista e centralizador, para uma descentralização gradativa evoluindo para um modelo distribuído e orgânico.

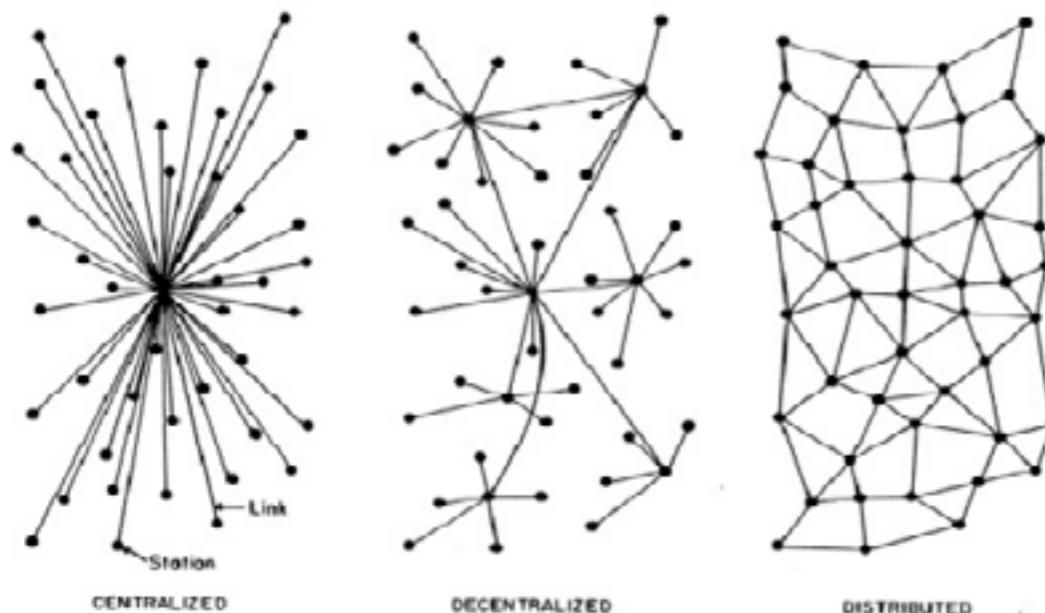


Diagrama 1.5: Redes de poder de Paul Baran - Evolução das relações de poder no mundo – Desconstrução do modelo centralizador, caminhando em direção ao compartilhamento de redes (distribuído)

Fonte: <http://pt.slideshare.net/fabiomalini/genealogia-da-internet-parte-ii>. (30/12/2015)

Os movimentos de insurgência popular e revolucionárias possuem um caráter de dúvida de feedback e correção, sendo considerado um forma de interação diante de um sistema fora de equilíbrio. Os movimentos populares que ganharam visibilidade a partir de junho de 2010, como a Primavera Árabe no Oriente Médio e Norte da África, Occupy Wall Street nos Estados Unidos em 2011 e no Brasil, as Jornadas de Junho de 2013, articularam-se prioritariamente em torno de pautas urbanas sinalizando grande insatisfação com os mecanismos de participação e de representação disponíveis para abordar tais questões.

Acredita-se então, que é urgente aliar o que há de mais avançado na investigação em tecnologia da informação à pesquisa urbana em sua dimensão multidisciplinar – reunindo grupos diversificados em busca da criação de dispositivos tecnopolíticos para a atuação nas metrópoles, criando uma rede forte de compartilhamento e maior efetividade na resolução dos diversos e complexos problemas das metrópoles.

A partir dessa produção, auxiliar não somente as comunidades e os grupos organizados da sociedade civil, mas também o Estado, na constituição de plataformas colaborativas que dêem suporte a processos de participação mais eficazes. Iniciativas como o Marco Civil da internet demonstram que o Brasil está na vanguarda das políticas públicas para as redes digitais, revelando uma necessidade de se formar grupos de investigação de excelência na área das tecnopolíticas e de ampliar seu alcance para a esfera do planejamento urbano envolvendo universidades, Estado e sociedade.

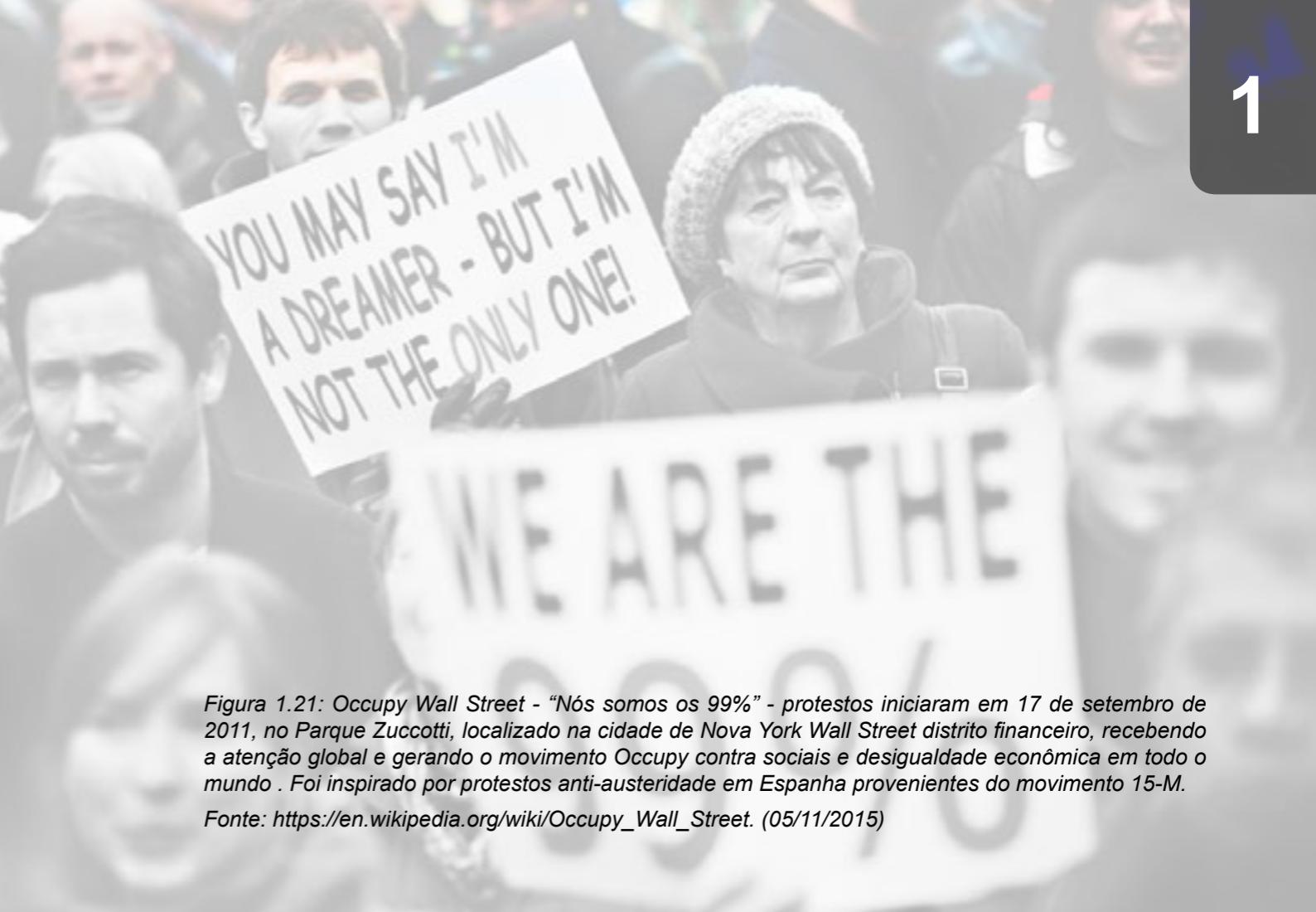


Figura 1.21: Occupy Wall Street - “Nós somos os 99%” - protestos iniciaram em 17 de setembro de 2011, no Parque Zuccotti, localizado na cidade de Nova York Wall Street distrito financeiro, recebendo a atenção global e gerando o movimento Occupy contra sociais e desigualdade econômica em todo o mundo . Foi inspirado por protestos anti-austeridade em Espanha provenientes do movimento 15-M.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Occupy_Wall_Street. (05/11/2015)



Figura 1.22: Primavera Árabe - “onda revolucionária de manifestações e protestos que ocorreram no Oriente Médio e no Norte da África a partir de 18 de dezembro de 2010. O movimento não teria tido a mesma proporção sem os recursos proporcionados pela internet. Os protestos compartilharam técnicas de resistência civil em campanhas sustentadas envolvendo greves, manifestações, passeatas e comícios, bem como o uso das mídias sociais, como Facebook, Twitter e Youtube, para organizar, comunicar e sensibilizar a população e a comunidade internacional em face de tentativas de repressão e censura na Internet realizada pelos Estados.”

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Primavera_%C3%81rabe . (05/11/2015)



*Diagrama 1.6:
Compartilhamento de redes - nova
tendência na era Tecnologica.*

Fonte:[\(04/01/2016\)](http://pt.dreamstime.com/ilustra%C3%A7%C3%A3o-stock-consumo-colaborador-e-ilustra%C3%A7%C3%A3o-compartilhada-conceito-economia-image52592573)

economia do compartilhamento está mudando não só o modo como entendemos oferta e demanda e a nossa relação com os bens materiais, mas também nossas relações pessoais, a chamada Wiki economia.

A tecnologia que em algum momento causou um “afastamento” entre as pessoas, uma introspecção, agora coloca a sociedade de volta a um movimento em que se comporta como uma vila, na base da confiança, porém com laços que acontecem

Diagrama 1.7: As diversas formas de economia compartilhada surgindo pelo mundo.

Fonte:[\(04/01/2016\)](https://www.mundodomarketing.com.br/images/destaques/md7a6c2ec4cdb6b8b2d2564878f96b7c1.jpg)

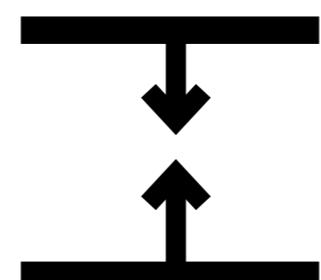


Domenico di Siena (Seminário Tecnopolíticas, democracia e urbanismo tático. 2014) define o que a Tecnopolítica vêm a oferecer como instrumento de participação social. Exemplo do movimento open source e wiki economia, que promovem o livre compartilhamento de conhecimento a partir de novos modelos de licenciamento de conteúdo. Ele acredita que a ampla disseminação da informação produzida é premissa fundamental para uma contribuição mais efetiva às práticas de desenvolvimento urbano sustentável no país.

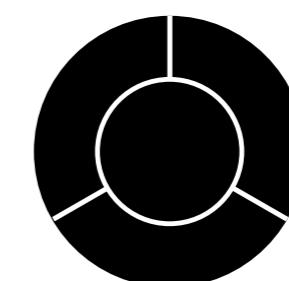
Porém, não é somente a visão de planejamento urbano que está em transformação. Com a cultura de compartilhamento criada na nova era digital, a forma de consumir e de se relacionar também estão se transformando. A

em escala global. A reputação volta a ganhar importância, os valores mudam e conhecer pessoas no meio desse caminho enriquece as experiências. O uso continuo de smartphones impulsionou startups e hoje, é possível compartilhar a casa (Arbnb, Couchsurfing), o carro (carsharing, Uber, Caronetas), filmes (Netflix, Popcorntime), entre outros serviços. A mudança vem de modo contundente e está afetando a economia vigente. O Uber é um caso de resistência em diversos países por trazer a tona este novo conceito, concorrendo com os taxis, por conta da sua regulamentação. Já a empresa de logística DHL, viu seu faturamento despencar, porém para se reerguer lançou o app “My Ways”, capaz de conectar remetentes e destinatários, possibilitando que os próprios clientes fizessem o transporte das encomendas.

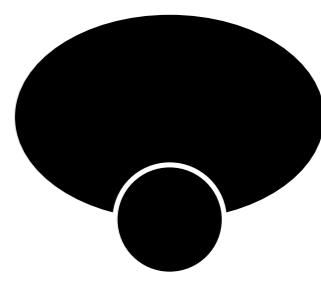
De tempos em tempos revoluções emergem, capazes de mudar do modo como nos relacionamos. O mundo está passando por uma transição de estado e qualquer reflexão feita hoje, pode fazer menos sentido amanhã. Portanto, é importante visualizar as oportunidades que a economia do compartilhamento oferece para não só sobreviver, como também sair ainda melhores das crises econômicas (resiliência) que vem colocando em xeque o modo como é entendido mercado e a economia. Esse tipo de economia tende a se tornar um novo estilo de vida, com mais flexibilidade, criatividade, desapego e trocas, beneficiando o bem estar das pessoas.



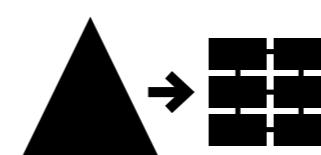
DE CIMA PRA BAIXO
DE BAIXO PRA CIMA



ATUAR EM VÁRIAS
ESFERAS
MULTIDISCIPLINAR



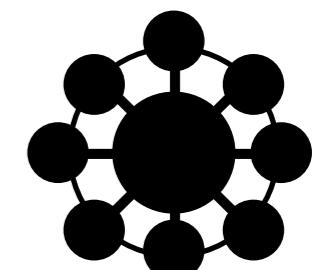
FAZER PARTE DE ALGO
MAIOR



DESPIRAMIDAÇÃO
HORIZONTALIDADE



SINERGIA ENTRE AS
GERAÇÕES



COMPARTILHAMENTO
REDE SOCIAL

Diagrama 1.8: Representação das novas tendências da era tecnologica - o indivíduo ganhou força através do coletivo. Gerações devem buscar interconexão entre si e trocar experiências.

Fonte: própria.

Nessa nova proposta, “acessar” é mais importante que “possuir” (base fundamental do capitalismo) e qualquer pessoa pode ser fornecedora e/ou consumidora ao mesmo tempo, garantindo uma autonomia financeira maior e descentralizando o fluxo entre clientes e empresas.

Segundo a especialista Rachel Botsman, a economia compartilhada contempla 3 possíveis sistemas:

Mercados de redistribuição: ocorre quando um item usado passa de um local onde ele não é mais necessário para onde ele é. Baseia-se no princípio do “reduza, re-use, recicle, repare e redistribua”.

Lifestyles colaborativos: baseia-se no compartilhamento de recursos, tais como dinheiro, habilidades e tempo.

Sistemas de produtos e serviços: ocorre quando o consumidor paga pelo benefício do produto e não pelo produto em si. Tem como base o princípio de que aquilo que precisamos não é um CD e sim a música que toca nele, o que precisamos é um buraco na parede e não uma furadeira, e se aplica a praticamente qualquer bem. (conceitos de sistemas retirados de <http://consumocolaborativo.cc/entendendo-o-conceito-o-que-e-economia-compartilhada/>)

O Urbanismo Tático, entra em cena na busca de formas de suprir este vácuo existente entre escala, gestão e viabilização, onde o poder público e iniciativa privada não estão atendendo as necessidades da população, configurando uma desconexão entre os diversos atores. Transformar a cidade no menor tempo e custo menos oneroso possível, utilizando como principais ferramentas a experimentação e a participação popular e economia colaborativa, se tornou viável mesmo ainda sofrendo resistências do conservadorismo e tendo que ultrapassar obstáculos de um modelo hiper consumista em vigência e que não é mais sustentável.

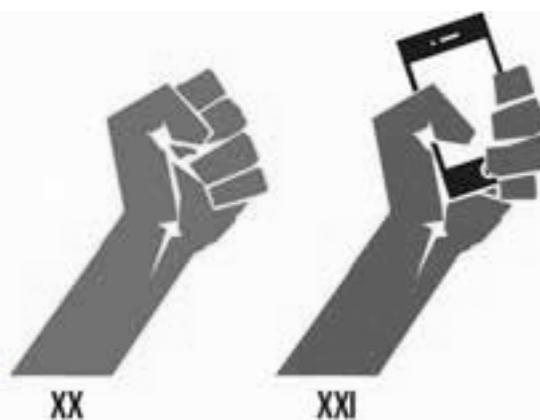


Figura 1.23: A Tecnologia no século XXI trouxe poder ao indivíduo que se conecta e forma uma grande rede empoderando a sociedade e formando uma consciência coletiva.

Fonte: <https://xnet-x.net/img/social-network-img-300x166.jpg> (04/04/2016)

1.5.3. Compreendendo a Cidade como um Sistema Dinâmico

“Uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor do seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa (...). As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas.

De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.

- Ou as perguntas que nos colocamos para nos obrigar a responder, como Tebas na boca da Esfinge.”

(As Cidades Invisíveis, Ítalo Calvino. Pag 44)

A citação retirada do livro “Cidades Invisíveis” (1972), de Ítalo Calvino, é nada mais do que uma analogia a percepção das pessoas em relação as cidades. Cada indivíduo tem suas crenças, vivências e necessidades – cada um é um universo inteiro de percepções.

Chombart de Lauwe em “Paris e a aglomeração parisiense” (1952) explica que um bairro urbano não está determinado somente pelos fatores geográficos e econômicos, mas também pela representação que seus habitantes e aqueles dos outros bairros têm a respeito dele”.

As cidades são tratadas como sistemas há cerca sessenta anos, quando a teoria do Geral dos Sistemas começou a ser aplicada no campo das Ciências Sociais. Mas foi apenas nos últimos trinta anos, é que houveram maiores mudanças de paradigmas, passando de uma abordagem de sistema centralizado, cujas decisões ocorriam de cima para baixo, para sistemas mais evoluídos, descentralizados, multidisciplinares, cuja estrutura se funde de baixo para cima.

Nos anos 50, essas idéias foram adotadas no âmbito urbano como base para modelagem de transportes. Abordagens em sociologia e ciência política também forneceram apoio para a idéia de cidades como sistemas organizacionais, base essa usada para a gestão, política e controle das cidades adotando como uma analogia em seu planejamento (CHADWICK. 1971).

Um fator essencial para mudanças de paradigmas, foi o crescimento populacional ocorrido de forma exponencial ao longo do século XX, principalmente após a Terceira Revolução Industrial / Tecnológica nos anos 70 (globalização). Durante este período, além da população ter se multiplicado geométricamente, houve grande mudança no aglomerado urbano, que então se tornou um novo foco de moradia.

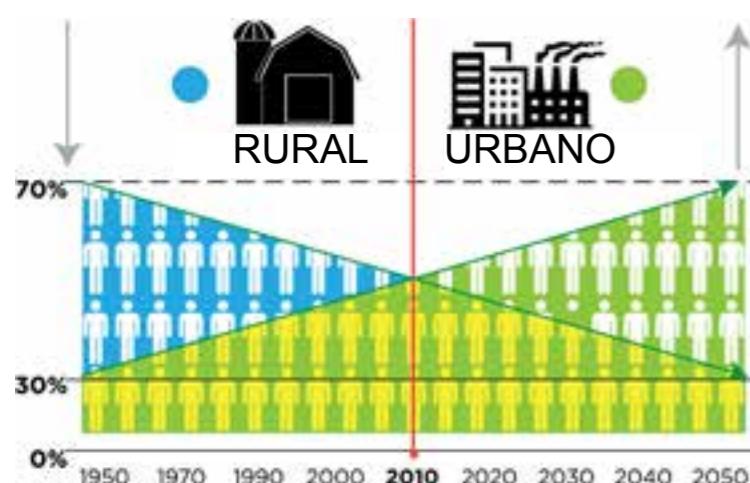


Diagrama 1.9: Porcentagem de População Rural e Urbana ao longo do século XX.

Fonte: <http://msutoday.msu.edu/news/2012/msu-to-lead-global-food-system-innovation-center> (02/01/2016)

Esta foi uma variável importante na evolução da teoria dos sistemas e sua aplicação no meio urbano. A cidade se tornou um organismo mais complexo, porém, a forma de planejamento não acompanhou esta complexidade nos vários ambitos: gestão, morfologia, economia, utilização de recursos naturais e desconsiderando por completo a escala humana nessa formação deste sistema em suas várias escalas. Compreendendo que os problemas identificados nas cidades estão presentes desde cidades pequenas, passando pelas médias até cidades grandes, na segunda metade do século XX o mundo se depara com uma nova escala - as Megacidades.

De um modo geral, as cidades crescem a partir de um único ponto (como uma célula e seu núcleo original), que geralmente se mantém como o centro histórico. Deste ponto em diante passa a crescer de forma radial do centro, se desenvolvendo e criando bairros com densidades menores e centralidades secundárias, porém mantendo uma estrutura monocêntrica com um centro original e único bem conectado ao transporte. A partir de um determinado tamanho, esta fórmula não se aplica mais. É o caso das Megacidades, que cresceram muito além da sua capacidade de suportar somente um único centro consolidado, formando assim mais centralidades com peso econômico semelhantes ao centro histórico original, que tornam as trocas e dinâmicas mais eficientes entre si, ou seja, melhor distribuídas.

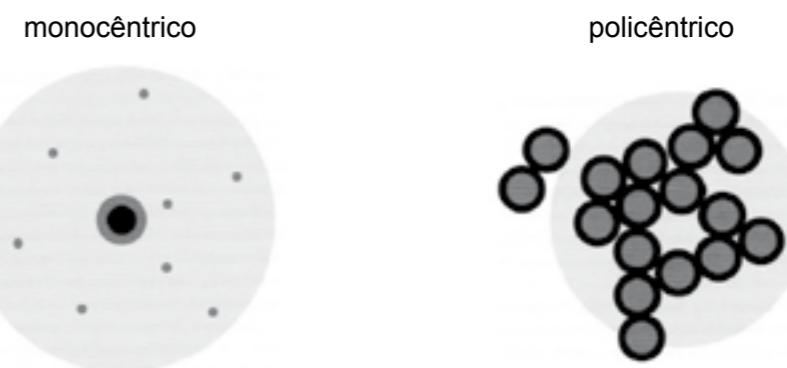


Diagrama 1.10 : Conceito de Monocêntrico e Policêntrico. Fonte: Learning from Japanese Cities, Barrie Shelton

O mesmo pensamento caminha para as novas formas de gestão de uma cidade.

Portanto, a cidade como sistema aberto e extremamente complexo, pode encontrar estado de equilíbrio considerado dinâmico com o seu respectivo ambiente, pois cada sistema está permanentemente recebendo os resultados das suas ações, o chamado feedback: que pode ser tanto positivo, quando encontra harmonia em seus procedimentos, como também negativo, quando se desvia da organização ou do equilíbrio dinâmico. (De Oliveira. 1998).

Segundo J.P. de Oliveira (Cidade e meio ambiente sob um enfoque sistêmico. 1998), a análise urbana fundamentada no conceito de sistemas procura inter-relacionar a estrutura física flexível ou mutável com a dinâmica ambiental, cuja a relação é indissociável do espaço-tempo, ou seja, a boa qualidade das conexões das variáveis e sua evolução, em um espaço de tempo.

A autora afirma também que desde as aplicações iniciais da teoria geral dos sistemas, o paradigma mudou fundamentalmente de um mundo onde os sistemas eram vistos como uma organização centralizada, de cima para baixo (top down), para agora considerar os sistemas serem estruturados a partir de baixo para cima (bottom up), desconstruindo aos poucos a relação de poder do modelo centralizado, para um processo de descentralização que caminha para um modelo distribuído. Analisando certas estruturas de comportamentos e organizações foi observado que há uma variação de acordo com o seu centro controle e sobre como os sistemas mantêm a sua integridade de baixo para cima.

As comparações efetuadas por esta pesquisa constataram as convergências entre os autores que têm produzido análises urbanas à luz da Teoria Geral dos Sistemas, tanto no que se refere ao entendimento da cidade segundo as quatro propriedades da teoria dos sistemas – interação, totalidade, organização e complexidade – fazendo uma analogia ao sistema urbano, A.W. Steiss (Models for the analysis and planning of

urban systems. 1974) distingue em cinco subsistemas - Social, econômico, político, comportamental e quadro físico:

Social | (interação) O trabalho e as condições naturais constituem os elementos das forças produtivas de qualquer sociedade. (BEAUJEU-GARNIER.1980). Envolve condições demográficas, grau de eficiência e educacional, o grau de complexidade dos seus componentes.

Econômico | (totalidade) O capital é necessário para o crescimento. Tem uma influência contínua no meio urbano, em ritmo diferente do rural (lento).

Político | (organização) Conjunto de decisões legislativas e financeiras que influenciam na existência da cidade. Faz relação com os vários atores que regem estas decisões. A sociedade age de forma heterogênea e muitas vezes não lógica, cabendo ao acaso a definição de soluções. Sofrem ação e reação diante da coletividade.

Comportamental | (complexidade) As atitudes individuais e coletivas que agem de forma independente e conflituosa diante dos outros subsistemas. É necessário entender as necessidades mentais e emocionais que o ambiente urbano deve satisfazer assim como o comportamento que as pessoas têm face ao meio que lhes é oferecido.

Quadro físico | É o território urbano. Reflexo físico das ações dos demais subsistemas.

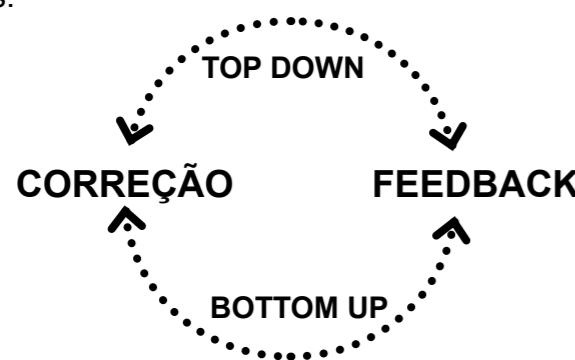


Diagrama 1.11: Dinâmica complementar do Bottom up e Top Down.
Fonte: Própria.

O input, ou seja, a entrada desse sistema, conta com a energia, a informação, as matérias-primas, os produtos alimentares. E o output, a “saída” dele, encontra-se a inovação, os resíduos, os produtos fabricados.

As cidades se tornaram-se insustentáveis porque essa “energia pura” (os nutrientes, os combustíveis fósseis, a água, etc.) um dia acaba dando lugar à “energia saturada” (resíduos). Ao mesmo tempo, um sistema fechado, está fadado à degeneração ou à insustentabilidade, pois não é possível o seu isolamento completo. Portanto, as cidades caminham para um modelo híbrido de um sistema aberto com

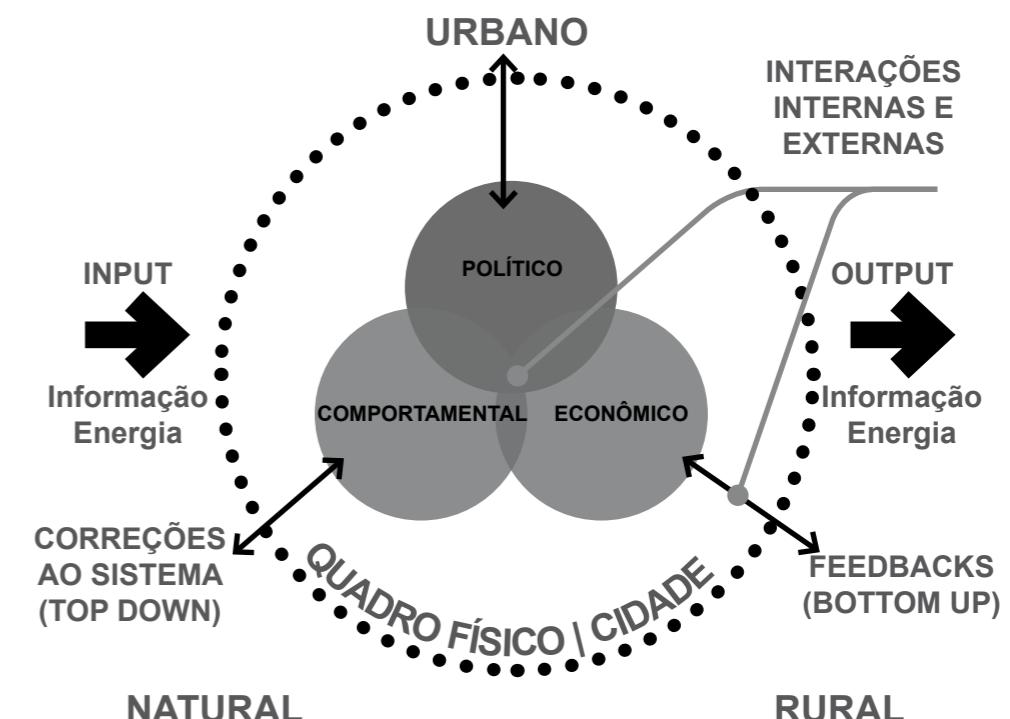


Diagrama 1.12: As quatro propriedades do sistema urbano. Fonte: Própria

o fechado, graças ao desenvolvimento de energias renováveis, configurando um sistema sustentável.

Em estudo realizado pelo Center of Active Design nos EUA, foi feita uma relação entre obesidade x estilo de vida urbana. As doenças crônicas são as maiores epidemias de saúde na atualidade, com efeitos onerosos sobre todos nós e estão aumentando rapidamente. Com isso, os custos econômicos associados com a obesidade por si só prevê uma duplicação a cada década, a uma valor de quase um trilhão de dólares por ano até 2030, se as tendências atuais continuarem. Os custos humanos são igualmente urgentes. As doenças crônicas estão causando 7 de cada 10 mortes em os EUA e quase 60% de todas as mortes no mundo inteiro. O espaço físico se tornou cada vez mais limitado, não estimulante para o caminhar, seguindo um modelo para o transporte individual que levou ao sedentarismo. O problema é que chegou a um nível que está adoecendo e matando pessoas - pessoas doentes, cidades doentes.

Seguindo os preceitos de Robert Cervero (The Transit Metropolis. 2013), a cidade compacta se caracteriza pela multifuncionalidade e visão holística, sendo considerada um caminho mais sustentável. Possui uma abordagem orgânica, planejando o sistema de transporte integrado com o desenvolvimento da cidade, ou seja, desenvolvimento orientado pelo transporte (DOT ou TOD). A sistema é composto por um centro maior envolto por centralidades bem conectadas (subsistemas), que

por sua vez, acontecem ao longo dos corredores (interações), havendo um equilíbrio melhor entre energia investida e a população “alimentada” por ela.

Já no modelo modernista ou espraiado, o “input” de energia precisa ser grande para sustentá-lo. Numa cidade setorizada e cartesiana, é exigido um esforço muito maior, ou seja, a quantidade de transporte motorizado é maior e mais gastos de energia com deslocamentos se comparada a uma cidade onde há a multifuncionalidade de usos dos bairros ou da área central: residencial, comercial, industrial, serviços, recreação e lazer, o nível de poluição podem ser menos impactantes. Possui um padrão aparentemente aleatório em seu sistema de mobilidade.

Existe a situação na qual as viagens cotidianas tem pontos de partida e destino espalhados por toda a cidade. Nessa situação, há uma complexidade em oferecer uma rede de transporte público que possa competir com a eficiência do carro, que ainda tem a vantagem de levar o usuário de porta-a-porta. Há a necessidade imediata de mudar a lógica de produção urbana, visando a formação de novos hábitos e alterar a morfologia e interações dentro e entre as cidades. Essa nova tendência do urbanismo tem buscado soluções evidenciando a influência das relações morfológicas presentes na cidade tradicional.

Numa cidade pensada de forma compacta, é impossível pensar eixos de transportes sem pensar em zoneamento e no desenvolvimento simultaneamente. Estas centralidades conectadas ao transporte público são chamadas DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte), na qual há adensamento e aproveitamento maior no entorno das estações, misturando usos nas praças públicas combinadas a áreas projetadas especificamente para o pedestre, organizando de forma mais coerente o investimento de transportes e número de pessoas.

A dimensão das centralidades pode ser definida através da capacidade e modos de transporte - trem / metrô com distâncias maiores entre estações, VLT ou BRT com distâncias menores. Os corredores são constituídos por uma série de centralidades ao longo do eixo, chamadas TOC (Transit Oriented Corridor).

De acordo com M. Batty (*The Complex of Cities*. 2008), as novas ciências da complexidade estão revendo a teoria dos sistemas chamando agora os subsistemas que o compõe, como atores ou agentes, ligados através de interações que determinam os processos de comportamento que irá manter o sistema em equilíbrio e movê-lo para novos estados.



Diagrama 1.13: O modelo Modernista (espraiado) não preconiza a fluidez e interação de modo natural, dispensando grande gasto de energia para funcionar. O modelo compacto procura estimular de forma natural a mistura de atividades, de forma mais orgânica e sustentável.

Fonte: Própria.

“os arquitetos querem terminar a cidade como se termina uma construção.

Ora, em sentido oposto, a cidade, de fato, é um eterno inacabado. (...).

A cidade terminada não é senão ou a cidade morta ou a cidade impossível; são os grandes conjuntos.” (Grumbach, 1996: 75)

Cidades planejadas na realidade, são a exceção e não a regra. Quando diretamente planejadas, elas só assim permanecem por períodos curtos de tempo, pois na nova escala é impossível obter o controle absoluto de cada ação e reação.

De acordo com o autor, este subsistemas estão intimamente ligados ao mesmo tempo por laços físicos (transportes, comunicações), econômicos (fluxos de capital e bens de consumo), psicossociológicos (fluxos de informação, organizações de grupos).

A introdução do bottom up nesta dinâmica, abre a possibilidade de uma copilação de um maior numero de dados e variáveis que sobrepostos formulam novas bases de conhecimento e identificação de padrões. Parte deste paradigma emergente é a idéia de que novas estruturas e comportamentos que surgem são muitas vezes inesperados e surpreendentes - eles são desorganizados, mas crescendo organicamente de baixo para cima.

Portanto, numa cidade é essencial melhorar a eficiência das interações entre usos da terra e o cumprimento de metas que envolvam a igualdade socio-espacial e os diversos atores que agem sobre os meios. Os modelos de organização de transporte e moradia são de vital importância na adoção de argumentos que defendam que

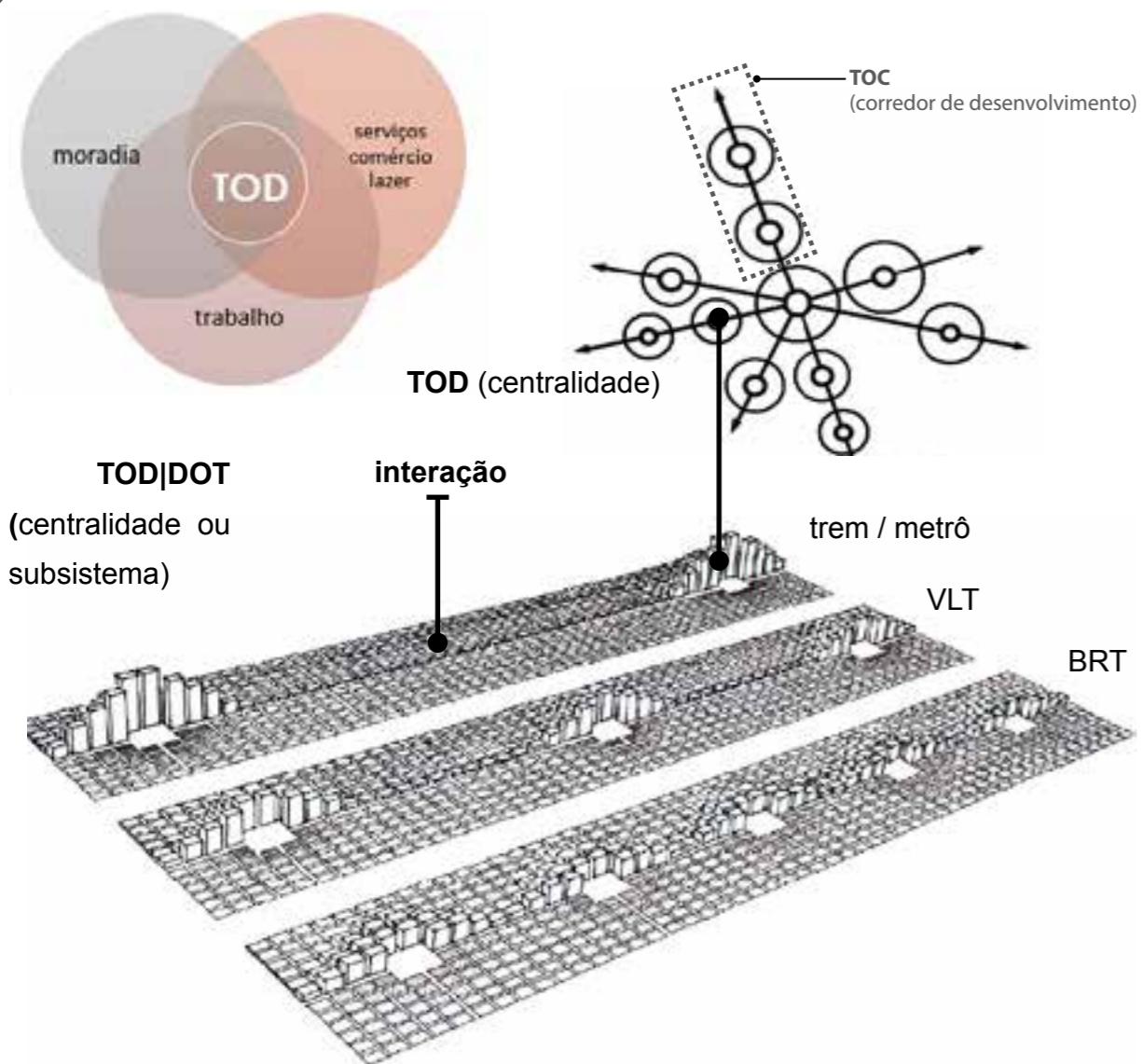


Figura 1.24: Representação do modelo de Desenvolvimento orientado pelo transporte.

Fonte: *The Transit Metropolis*, Robert Cervero

as cidades devem ser tratadas como sistemas gerais e dirigidas de acordo com os princípios da cibernetica, ou seja, na contínua correção dos erros cometidos pelo sistema ou *feedbacks*.

O urbanismo tático, torna possível a construção desta interação da micro com a macro escala, chamando atenção para as diversas relações dos objetivos sociais com o espaço urbano. Permitirá a fusão e evolução para um novo modelo de gestão de cidade que se refletirá no território urbano - pequenas ações que introjetadas podem ser acolhidas para outras escalas, configurando um novo “hábito” urbano, ou seja, novas programações estão sendo formuladas para melhorar o desempenho da cidade.

Porém ainda estas ações ocorrem de maneira esparça e sem aparente organização ou síntese. Na criação de espaços públicos, por exemplo, o conceito de



Figura 1.25: Pioneira na implantação de sistemas de BRT no mundo (Bus Rapid Transit), com canaletas exclusivas para circulação de ônibus (RIT Rede Integrada de Transportes). Curitiba criou desde os anos 70, 81 km de corredores. O sistema foi projetado para que não apenas transportasse pessoas, mas conduzisse o crescimento urbano. No entanto, o sucesso da rede e o crescimento populacional aumentaram a demanda, o que fez com que a RIT começasse a apresentar sinais de saturação nos últimos anos.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Curitiba_Centro.jpg (04/04/2016)

placemaking, sugere um modelo que busca o retorno da escala humana no espaço público com o processo de criação dos mesmos com a participação da comunidade, com *feedbacks* contínuos.

Baseado na visão sistemica de uma cidade e tudo que ela abrange e o conceito de cidade compacta, quais referências teríamos do que seria considerado uma cidade boa para se viver? Quais interrelações deveríamos considerar? Sabemos que é um processo em curso e que novas variáveis serão consideradas ao passo que a consciencia de que fazemos parte de um sistema trará novas perguntas.



Figura 2.1: Antes e depois das transformações sofridas pela Times Square em 2009.

Fonte: <http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/urbanidades/files/2014/09/Times-Square-Before-and-After-1.jpg> (04/04/2016)

2 AS DIFERENTES DINÂMICAS DO URBANISMO TÁTICO

"Urbanismo tático – criação de projetos urbanos de baixo custo, rápidos de construir e temporários, com o objetivo de atrair pessoas e tornar cidades mais amigáveis aos seus moradores. Motivar a repensar hábitos com a interação que estes novos espaços possibilitam."

(Urbanismo Táctico 2 – Street Plans. 2012)

Com as mudanças de paradigmas apresentados, vemos que o urbanismo, bem como a economia, a política, ou seja, os modos de se relacionar, passam por um momento de transição. Busca-se o resgate da escala e de valores humanos no espaço urbano, há décadas perdida nos tempos do urbanismo moderno, em que houve uma inversão de valores e o automóvel tomou o espaço das pessoas no dia-a-dia.

Surge a necessidade de tornar as cidades mais 'caminháveis' e os espaços agradáveis para as pessoas, beneficiando interações, sejam elas em cidades pequenas, médias ou metrópoles. Nas últimas décadas, o foco de ações urbanas foi relacionado à adaptação às mudanças climáticas, segurança, mobilidade, acessibilidade, resiliência e, agora, tem se voltado para as necessidades dos bairros e seus moradores. A complexidade das cidades e da sociedade, leva a necessidade de interrelações multidisciplinares agindo simultaneamente: visão integral.

2.1. URBANISMO CARTESIANO E URBANISMO TÁTICO

As cidades como sistemas complexos e diante de um modelo saturado e engessado, se tornou difícil a resolução de questões urbanas vindas "de cima para baixo" (top down), refletidas fortemente no *modus operandi* das instituições públicas e na iniciativa privada. É necessário o imput de novas ideias para trazer novas soluções e formular uma nova lógica. A abordagem de 'baixo para cima' (bottom up), se tornou fundamental para complementar esta dinâmica e se reaproximar da escala humana. Para que se obtenha sucesso nessas ações, nada melhor do que transformar os não-lugares e construir 'lugares', utilizando-se de metodologias como o placemaking.

Em diversas cidades pelo mundo, o urbanismo que pode ser definido como cartesiano (top down), reproduziu um modelo de cidade no qual os "espaços públicos" de qualidade se restringiram a condomínios fechados, privatizados e destinados a uma população selecionada, barrando a diversidade.

Os espaços entre um condomínio e outro são áreas residuais: sendo público, não é valorizado e mantido adequadamente, gerando abandono e piorando situações de insegurança e violência.

O urbanismo tático, surge deste contexto “residual” e verdadeiramente público, impulsionado pela sociedade, em um modelo urbano que precisa ser reestruturado com urgência. A união de ambos traria novas soluções em maior velocidade, visualizando a cidade em sua totalidade, holisticamente.

Diagrama 2.1:
Urbanismo
Cartesiano +
Urbanismo Tático.
Urbanismo Integral.
Fonte: Própria



Uma série de comparativos foram realizados através de diagramas com o intuito de entender as diferentes dinâmicas dos dois modelos, baseado nos paradigmas cartesiano e holístico estudados anteriormente. Uma das problemáticas do urbanismo convencional, é o critério que se mede o sucesso de um empreendimento.

Com a lógica invertida nas cidades, onde as pessoas não são valorizadas, o “Lucro” é a medida – O Estado atende aos interesses do capital, como uma “Cidade-Empresa” assim definida por David Harvey, em que tudo numa cidade tem cunho comercial, não interessando necessariamente a qualidade e sim quantidade (“sucesso em vendas - 100% vendido!”). Já no Tático, preocupa-se em construir e transformar os espaços subutilizados, ou não-lugares, em gerar novas percepções nas pessoas, estimular. A frequência e a observação do modo como as pessoas usam é a medida do sucesso, pois a partir disso, novos parâmetros devem ser criados.

Pela visão do Urbanismo Tático, sem a frequência, não existe atividade transformadora ou estímulo entre as pessoas ou lugares. É desejável que ele seja divulgado, para que se amplie a participação da sociedade e a discussão entorno da questão. A transparência do processo é antagônica a dinâmica do Top down – que se articula por canais privados e não participativos, com o intuito de divulgar para fins de viabilização e interesses particulares, e que muitas vezes, não envolve de fato interesses sociais e coletivos.

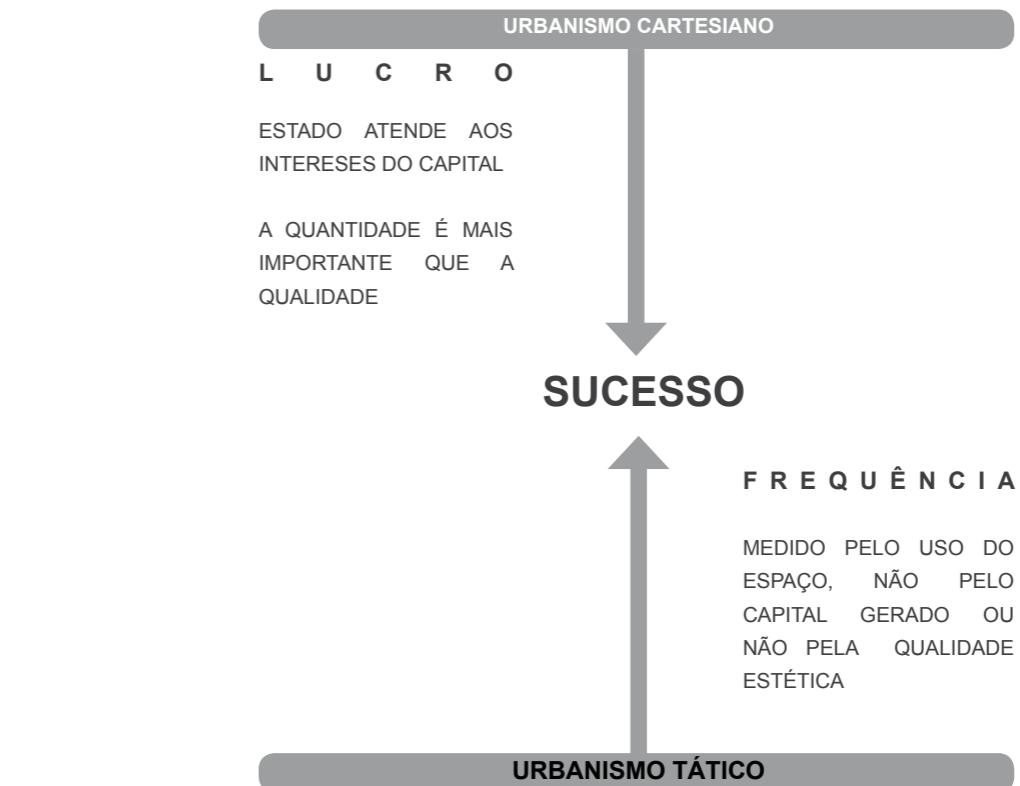


Diagrama 2.2: o Sucesso para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático. Fonte: Própria

Se incluído como parte do processo público de planejamento, o Tático pode rapidamente construir uma nova rede de confiança entre os diferentes grupos de interesse (poder público, iniciativa privada) e líderes comunitários. Diante de um cenário de lentidão e estagnação do modelo tradicional, para o público fisicamente envolvido na melhoria da cidade, são impostantes as pequenas iniciativas, tendo então, grande chance de ganhar apoio público para gerar mudanças a longo prazo. Ou seja, a formação de uma nova consciência na sociedade, criar uma nova lógica urbana.

A vantagem do envolvimento do público no teste físico das ideias, é poder oferecer pontos de vista diversos, lançando novas perspectivas quanto as expectativas dos futuros usuários. Planejamento participativo deve ir além de projetos em plantas e demonstração de tabelas de áreas: deve contemplar seus desejos, uma ideia de pertencimento. É muito importante que projeto tenha caráter participativo antes da sua definição final. Para isso, metodologias como as “Charretes” (mais comum nos EUA) e “Design Thinking” vem sendo aprimoradas, se adequando a lógica de cada local.



Diagrama 2.3: a Divulgação para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático. Fonte: Própria



Diagrama 2.4: Público Alvo para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático. Fonte: Própria

O Tático possibilita ativar novos planos em políticas públicas, aproveitando a velocidade adquirida durante o processo de planejamento inicial e promovendo ideias de forma realista e efetiva ao mesmo tempo. Torna-se maior a possibilidade de adesão de diversas esferas de atuação em projetos públicos, auxiliando na formação de metodologias formalizadas e que podem ser replicadas.

Ao longo do tempo, com estímulos contínuos ao sistema vigente e indivíduos com consciência em expansão, será possível formular um modelo de Urbanismo com visão Integral, ou seja, que tenha noção de sua complexidade e assim se organize e aja de maneira mais efetiva formando uma cidade que tenha enfoque para pessoas.

Ele pode ser usado simplesmente para aumentar a consciência pública, para identificar questões desde a menor escala e com senso de urgência. Neste processo participativo, a produção de conhecimento vem através da experimentação e recolhimento de dados dos modelos construídos, parâmetros importantes para a medição do pré-projeto, para poder fazer comparativos. Estes ainda temporários, possibilitam transformações ao longo de sua existência, para que se adeque as necessidades das pessoas.

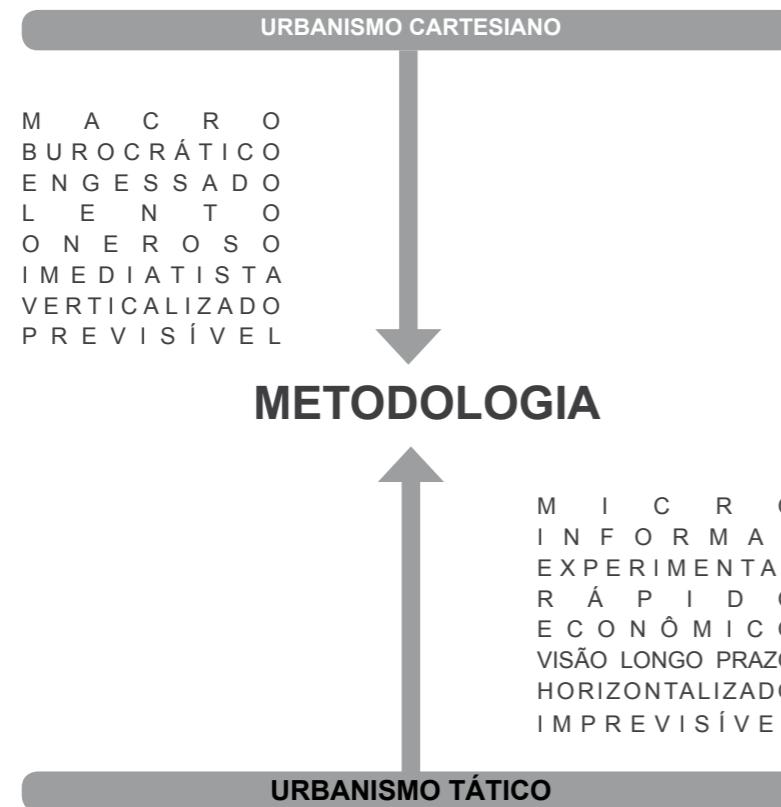


Diagrama 2.5: Metodologia para o Urbanismo Cartesiano X Urbanismo Tático. Fonte: Própria

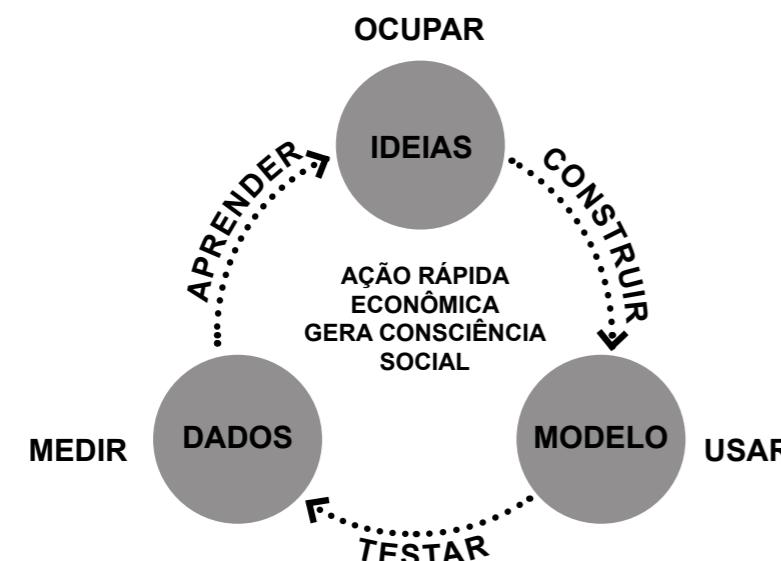


Diagrama 2.6: Conceito de formação de conhecimento e implementação através do Tático

Fonte: Baseado em diagramas retirados de *Urbanismo Táctico 2 STREET PLANS | A Batata Precisa de Você* <http://issuu.com/laurasobral/docs/publicacaobatata-final-web> (2014)

Segundo pesquisa realizada pela Street Plans, liderado por Mark Lydon em “Urbanismo Táctico 2” (2012), a expansão do Conceito de Urbanismo Tático pelo mundo, em especial nos Estados Unidos, pode ser atribuído a três tendências recentes e sobrepostas: recessão global, redefinição de comunidades, preocupações ambientais e a internet.



Diagrama 2.7: Quadro comparativo Top Down X Bottom up – vantagens e desvantagens
Fonte: Própria

RECESSÃO GLOBAL

Na última década, a recessão desacelerou a taxa de crescimento dos EUA e em diversas reoutras regiões do globo. Isso tem forçado a sociedade e o poder público a se utilizar de meios mais criativos e pró-ativos para financiar e realizar mudanças em seus meios urbanos.

REDEFINIÇÃO DE COMUNIDADES

Ao mesmo tempo, isto ocorreu à medida que mais e mais pessoas, principalmente jovens de classe média, começaram a se mudar para alguns bairros antes abandonados (em Nova Iorque, o Brooklyn por exemplo), ocupando e transformando estes locais. Estes jovens, também estão se envolvendo em posições de liderança no governo enquanto os nascidos na década de 60, estão se aposentando, ou seja, está acontecendo uma renovação da comunidade.

PREOCUPAÇÕES AMBIENTAIS

Recursos naturais cada vez mais escassos, mudanças climáticas ocorrendo em todo o mundo, baixa qualidade de vida nos grandes centros urbanos pela falta de preocupação com o meio ambiente.



Diagrama 2.8: Tendências que impulsionaram o urbanismo Tático. Fonte: Própria

INTERNET

Finalmente, a cultura vigente de compartilhamento de estratégias online tem crescido ano a ano. Grupos, coletivos, indivíduos podem através das redes sociais compartilhar suas experiências táticas e ter esta informação ser replicada em questão de minutos. Muitos grupos táticos tem se utilizado dessa ferramenta incrível para publicar, mobilizar comunidades em prol de projetos para seus bairros.

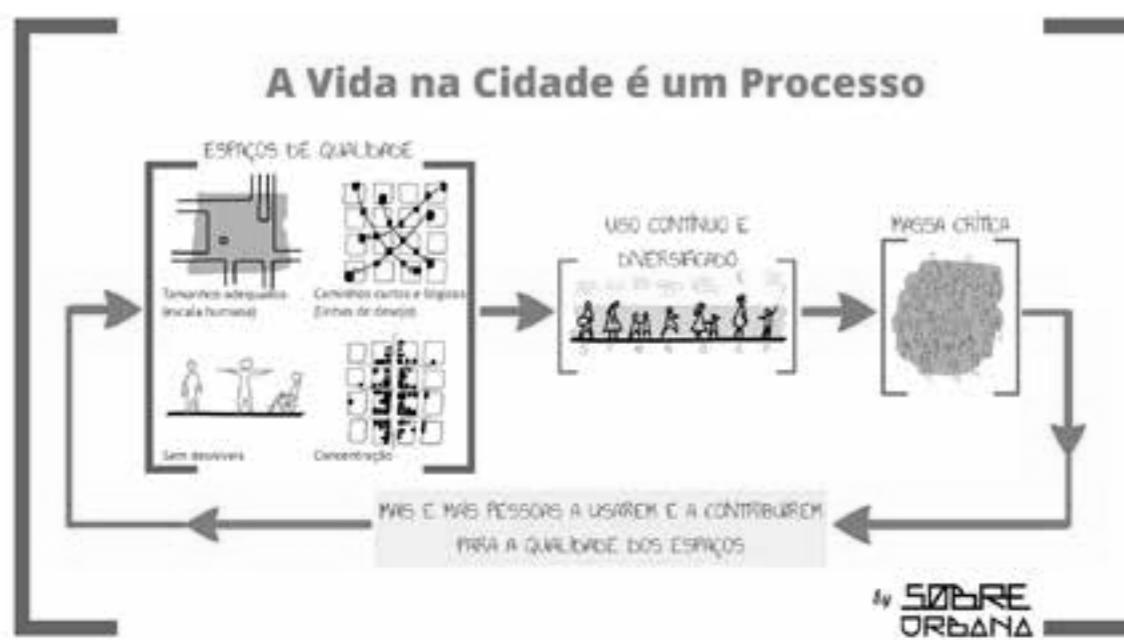


Figura 2.2: Representação do processo de transformação da Cidade para um modelo voltado a valorização de pessoas, através de feedbacks (retroação) que irão nortear novas políticas públicas e ampliar a consciência da sociedade . Fonte: <http://sobreurbana.com/blog/wp-content/uploads/2014/01/cidade-como-processo.jpg> (30/12/2015)

2.2. Placemaking: investimento de baixo custo, mudanças de alto impacto

"Placemaking é um movimento que repensa os espaços públicos como o coração de toda a comunidade, em toda a cidade. É uma abordagem transformadora que inspira pessoas a criar e desenvolver seus espaços públicos. (...) torna mais forte as conexões entre pessoas e os lugares que elas compartilham (...) é como nós moldamos coletivamente o ambiente público para maximizar valores comuns."

(Artigo de 27, Fevereiro de 2015. Cidades que Conectam Pessoas - Conexão Cultural. Fonte: www.conexaocultural.org/blog/2015/02/cidades-que-conectam-pessoas/)

A metodologia do Placemaking desde que foi concebida, visa ajudar a desenvolver e resgatar nas cidades o sentido de comunidade. É um conceito abrangente que ao longo do tempo vem trazendo desde resultados físicos, como construção de novos espaços públicos e recuperação de existentes, até experimentação e restruturação de novas metodologias de gestão. Ou seja, ele acaba interferindo em todas as instâncias: sociedade, poder público e iniciativa privada. O envolvimento de artistas neste processo, que traz variedade de atividades ligadas a arte, chama-se "Placemaking Criativo".



Diagrama 2.9: Interação entre diversos atores e participação popular cria comunidades mais resilientes. Fonte: Própria

A metodologia do Placemaking promove a instalação rápida e barata do modelo imaginado para uma determinada área. Dessa forma, quando estes experimentos tornam-se baratos e flexíveis, sendo possível modificá-los antes de ocorrer grandes investimentos de capital - investir milhares ao invés de milhões de uma vez, em projeto faseado, traz grandes benefícios a população, cidade e estado.

Diagrama 2.10: Metodologia Placemaking em etapas. Fonte: Própria



Figura 2.3: Produção de faixas para passeio de pessoas. ainda na fase temporária. Projeto Quadra Amiga – Vila Mascote/SP

Fonte: Conexão Cultural

Se o projeto não funciona como previsto inicialmente, o orçamento não fica totalmente comprometido e há a possibilidade de que projetos futuros possam ser modificados para absorver as lições aprendidas em um contexto particular e dinâmico.

Caso se obtenha sucesso, ou seja, que as pessoas usem o espaço e novas etapas sejam bem projetadas, as transformações de curto prazo podem ser o primeiro passo para fazer uma mudança permanente. Portanto, a ativação temporária de espaços pode e deve servir de laboratório e experimentação. Porém, para que os lugares vivam a longo prazo, o desenho e planejamento urbanos são fundamentais. Ativar espaços é muito importante, pois é fundamental que haja vida e dinâmica em espaços públicos, porém, é importante observar que, em muitos casos, a ativação de um espaço é necessária justamente porque houve falha no projeto. A ativação de espaços por evento é criação de espaço social, e muitas vezes quando o evento acaba, o espaço morre com ele. A criação de lugar, por outro lado, é algo mais profundo e duradouro.

Sendo assim, o planejamento tático poderá ser mais efetivo quando usado em conjunto com os esforços de longo prazo que combinem o planejamento a urgência do agora com a sabedoria de capital paciente, bem pensado e articulado.

Tentar ativar permanentemente uma área desconectada da malha urbana é mais complexo do que um espaço envolvido pelo cotidiano. Fortes conexões e relações com o entorno onde estão inseridos, fachadas ativadas através de usos comerciais no térreo, integração interno-externo, acessibilidade, conforto térmico, são alguns dos aspectos fundamentais para a consolidação de lugares e formação de identidade e afetividade. Projetos efêmeros ou mesmo temporários e escala menor são formas efetivas para teste de soluções urbanas, mas não necessariamente serão a solução, ou seja, substituto de algo mais adequado ou permanente.

Existe portanto a necessidade de unir forças entre as diversas disciplinas e esferas de atuação: placemakers, urbanistas, iniciativa privada e governantes precisam testar, compreender suas possíveis soluções, para então transformá-las em projetos permanentes.

2.3. Project for Public Spaces: início e expansão do placemaking

O Project for Public Spaces (PPS), fundado em 1975, é uma organização cujo intuito é expandir a obra de William H. Whyte, autor de “The Social Life of Small Urban Spaces” (A Vida Social nos Pequenos Espaços Urbanos) sendo a primeira a desenvolver um centro para as melhores práticas, informações e recursos sobre Placemaking. Atua também como um hub, conectando pessoas, ideias e instituições que em prol da criação de espaços de convivência para as pessoas.

Desde sua fundação, concluiu projetos em mais de 3.000 comunidades em 43 países e em todos os 50 estados dos EUA,

A Un-HABITAT (ONU) e Project for Public Spaces (PPS) assinaram em 2011 uma cooperação de 5 anos que pretende chamar a atenção internacional sobre a importância dos espaços públicos nas cidades, estimular trocas de ideias e educar uma nova geração de pessoas sobre os benefícios da “metodologia do placemaking”. Para tanto, foram publicados passos informativos sobre as medidas que as cidades e comunidades podem tomar para melhorar a qualidade de seus espaços públicos.

O processo pretende identificar e catalizar lideranças, fundos e investimentos locais, baseando-se nas qualidades e habilidades de cada comunidade, ao invés de simplesmente se basear em profissionais especialistas. Tem como premissas:

- Melhorar as ruas como espaços públicos
 - Criar praças e parques voltados a múltiplas atividades.
 - Fomentar a economia local através de mercados públicos
 - Projetar edifícios que atendam a lugares
 - Conectar a agenda de saúde pública com a agenda de espaços públicos
 - Reinventar o planejamento comunitário
 - Criar uma Agenda do Espaço Público
 - Mais leve, mais rápido, mais barato: experiências pequenas e inteligentes
 - Reestruturar o Governo para potencializar os espaços públicos.



Diagrama 2.11: Premissas do PPS para um espaço público de sucesso
Fonte: <http://www.placemaking.org.br/home/cidades-que-conectam-pessoas/>

2.4. DINÂMICAS E EXPERIÊNCIAS: BOTTOM UP

A estratégia Bottom up funciona como ações que influenciam nossa percepção através de estímulos, ou seja, se não se tem conhecimento sobre determinado assunto, estrutura cognitiva pré-definida, o estímulo recebido cria novas conexões, percepções e nova base de dados, que poderão gerar futuras soluções em diversas escalas.

O movimento é considerado novo e é mundial. Desde os anos 90, vem ganhando visibilidade e novos adeptos, na Europa e América do Norte, se expandindo mais recentemente para América Central e Latina, Oceania, e alguns poucos locais na Ásia e África.

O termo “urbanismo tático” especificamente popularizou-se nos Estados Unidos em 2010, quando na gestão do Prefeito Bloomberg em Nova Iorque, foi usado em um debate sobre a abertura para pessoas do Times Square. Junto com isso, a empresa de design e planejamento urbano The Street Plans Collaborative, de Miami e NY, liderado pelo urbanista Mike Lydon, lançou em 2011 seu primeiro manual virtual, o “Tactical Urbanism: Short-Term Action/Long-Term Change” (Ação de Curta Duração/ Mudanças

de Longo Prazo), uma compilação e descrição de projetos táticos subdivididos por categorias. Logo após, veio o Volume 2, com casos novos e então um terceiro e quartos manuais voltados para experiências na América Latina, Austrália e Nova Zelândia. Acima das particularidades desse campo em cada país, Mike Lydon afirma que “a questão crucial do urbanismo tático é tratar os problemas nas cidades com ações rápidas e facilmente executáveis, que mostram a possibilidade de mudança de longo prazo”. Essa é a ideia fundamental no coração dos projetos de urbanismo tático ao redor de todo o mundo.

Porém, anos antes do termo “Urbanismo Tático” se propagar, outros exemplos de intervenções com estas características já estavam acontecendo ao redor do mundo, conhecido como “Bottom up”.

O espanhol Santiago Cirugeda, por exemplo, realiza experimentações, que ele define como Situações Urbanas (Situaciones Urbanas. 2007), desde 1995. O arquiteto acredita que atualmente com recursos que possuímos, é possível fazer uma arquitetura mais flexível, saindo do padrão imutável que a própria arquitetura se colocou ao longo do século XX. Para ele a arquitetura urbana não necessita de raízes para cumprir sua função. Seu trabalho foi inspirado no conceito de “Instant City” criado pelo grupo de arquitetos Archigram em meados dos anos 60, projeto esse que trata a cidade como móvel e desmontável abrindo maiores possibilidades para uma nova organização social.

Mais do que transformações urbanas, o arquiteto busca em seu trabalho a

Figura 2.4: Mike Lydon pintando faixa de pedestre. Fonte: <http://www.street-plans.com/> (25/02/2016)

Figura 2.5: Experimentação de Mike com cones para corrigir a curvatura das esquinas.

Fonte: <http://www.treehugger.com/urban-design/tactical-urbanism-action-guerrilla-intervention-brings-change.html> (05/03/2016)



emancipação profissional e cidadã, ou seja, atualmente o arquiteto se encontra numa posição passiva de um contexto dominante “arquitetura do espetáculo” que dita-se regras, sempre subordinado a gestores, investidores que buscam repetir uma fórmula lucrativa, porém pouco atenta a questões sociais. Uma subversão que pretende mostrar ao poder público, alternativas viáveis de um novo modelo de cidade.

Um dos seus projetos que possuiu claros desdobramentos está o “Contenedores de Espacio Público”, criado da necessidade de proporcionar mais parques infantis em Sevilha, viabilizado pela lei que licencia as caçambas, aquelas antes utilizadas apenas para despejar entulhos. Em 2004, o arquiteto foi procurado pela Prefeitura de São Francisco e pelo Centro Pompidou de Paris. Este que pode ser considerado um protótipo do que é conhecido hoje como “Parklet”, termo que surgiu em São Francisco em forma de política pública em 2005.

Mesmo colocando Santiago como um exemplo, suas intenções provavelmente convergem com a de muitos profissionais (de áreas diversas), que veêm a construção da cidade como algo que deve criar identificação e que permita que os cidadãos encontrem entre si seus interesses comuns. Uma questão de criar consciência cidadã e responsabilidade social. Um de seus muitos benefícios, é que tais intervenções como parte do planejamento tático, definidas como ações de cidadãos que criam novos espaços públicos estão sendo incluídos em grades disciplinares de faculdades e universidades em diversos países. Estas iniciativas contribuem para que a população de crianças a idosos passem a se interessar em conhecer a sua cidade e desenvolver uma relação mais estreita com o seu espaço.

Figura 2.6: As diversas possibilidades de se utilizar uma caçamba como espaço público por Santiago Cirugeda. Fonte: <http://www.laciudadaviva.org/blogs/?p=14128> (05/03/2016)



2.4.1. The Better Block: como um fim de semana em Dallas despertou um movimento de transformação urbana

Essa metodologia tática iniciou-se em Oak Cliff , Dallas, Estados Unidos em 2010, cujo foco estava na revitalização bairros do centro da cidade. Porém, o projeto teve grande repercussão tornando-se um movimento internacional, replicando-se em locais como Melbourne, Australia e Teerã, no Irã.

A intervenção acontece em forma de charrete, ou seja, conduzido num processo de planejamento participativo e multidisciplinar, para que as comunidades possam participar ativamente no processo de construção (build out), desenvolvendo comércio pop-up (como foof truck, por exemplo) para mostrar o potencial para a atividade econômica em uma área revitalizada, e fornecer feedback em tempo real dos participantes. O idealizador do projeto é Jason Roberts, fundador da Transit Authority Oak Cliff desde 2006, que mais tarde originou Better Block Projetc; co-fundador da Art Conspiracy e Bike Friendly Oak Cliff. Sua inspiração partiu de uma experiencia durante visitas a cidades européias e imaginou que isso poderia ser realizado em seu bairro nos Estados Unidos - assim nasceu a ideia de Oak Cliff, bairro considerado a parte "ruim"da cidade.

No caso de Oak Cliff, para a primeira intervenção foi desenvolvido um plano bottom up: trabalho barato e rápido, uso de equipamentos temporários, e que interagiu com a população local através do diálogo. O objetivo era construir uma quadra modelo



Figura 2.7: Antes e depois do Projeto Oak Cliff.
Fonte:<http://cooltownstudios.com/2010/04/27/crowdsourced-street-to-become-permanent/> (04/03/2016)

Figura 2.8: Instalações nas ruas.
Fonte: www.thebetterblock.com (05/03/2016)

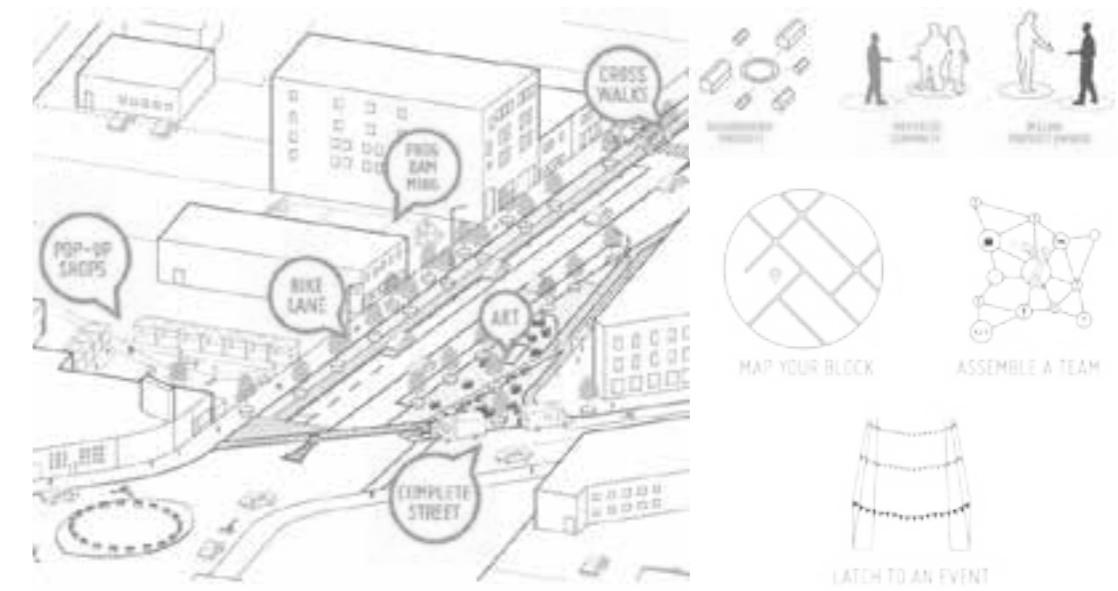


em 24 horas usando qualquer coisa que estivesse a disposição, como mobiliários e arborização por exemplo. Foi uma ação não licenciada pelo poder público, portanto havia grandes chances de vetarem o processo enquanto ele estava acontecendo. Uma série de ações e equipamentos foram planejados em grupos: Pintura e limpeza dos edifícios; ciclovias (pintura no piso); cafés e bancas; iluminação; converção de edifícios vagos para galerias de arte, floriculturas, oficinas para crianças. Durante a noite ocorreu o processo de transformação da quadra, e na manhã seguinte a rua foi revelada. Em 24 horas e com menos de US\$ 1.000, foi possível construir uma quadra. A lição aprendida desta ação foi que a visão é inútil sem ação.

A intervenção ocorreu durante um fim de semana, em que se percebeu uma diferença significativa na dinâmica da rua - pessoas passaram a caminhar e a andar de bicicleta. Após o evento, o comércio ganhou força e sofreu mudanças. Segundo Jason é mais perceptível identificar um progresso mais rápido do lado do privado. Porém de uma forma geral, para poder ter uma ideia mais precisa dos efeitos que as mudanças causam no entorno, Jason afirma que o ideal seria deixá-las por no mínimo 90 dias, pois oferece um tempo maior para medições e reação dos usuários. A intenção é que se consiga promover estas mudanças até por 2 anos, para entrar nas fases seguintes, com engajamento do bairro e por fim torná-la permanente. O procedimento varia de cidade para cidade, dependendo dos atores envolvidos.¹

Figura 2.9: Como fazer uma quadra melhor? Conjunto de possíveis táticas, unidas a engajamento popular.

Fonte: <http://betterblock.org/how-to-build-a-better-block/> (04/03/2016)



¹ Mais informações Site oficial: <http://betterblock.org> e Facebook: <https://www.facebook.com/BetterBlock>

2.4.2. La Liga Peatonal e Peatónito: Priorizar os pedestres é uma das formas de humanizar as cidades

A Liga Peatonal se define como uma rede de pessoas, organizações e coletivos que se dedicam a promoção e defesa dos direitos dos pedestres no México, criada em 2013. São mais de trinta grupos que compõe o time de ativistas, dentre eles está o Rey Peatón e o Peatónito.

O Peatónito é um personagem criado por um ativista mexicano, desde 2012, sob a máscara de Lucha Libre Mexicana, com o intuito de dar voz a aqueles que caminham pelas ruas da Cidade do México, notoriamente conhecida por ser hostil - falta de infraestrutura adequada e má educação por parte dos motoristas. Super heróis são figuras urbanas, e para compreendê-los é necessário compreender a cidade onde foram criados: Peatónito - Peatón + Atónito = Pedestre Atônito (Perplexo) ou Peatón + ito = pedestre pequeno.

Na cidade, Peatónito empurra carros que bloqueiam os caminhos das pessoas, cria novas faixas de pedestres com tinta spray no modo “guerrilha”, sobe por cima

Figura 2.10: Peatónito guia um homem deficiente visual a atravessar a rua – não havia sinalização nesta área da cidade. Fonte: <http://byoprojects.com/post/43983423942/peat%C3%B3nito-using-lucha-libre-to-fight-for>. (05/03/2016)

Figura 2.11: Peatónito empurrando os carros sobre as faixas de pedestres nas ruas da Cidade do México

Fonte:<http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/cidades-para-pessoas/files/2012/11/peatonito7.jpg> (05/03/2016)



Figura 2.12: Peatónito em experimentação com os cones nas ruas da Cidade do México - Entrevista com crianças perguntando sobre sua relação com a cidade.²

Fonte:https://twitter.com/peatonito/status/653969834250645504/photo/1?ref_src=twsr%5Etfw. (05/03/2016)

em <http://peatonito.tumblr.com/>) e lobbies direcionados a promoção de práticas caminháveis e contra as políticas públicas que favoreçam carros. Em 2015, o governo da Cidade do México criou novas ações pro pessoas - um conjunto de regras de segurança rodoviária incluindo a redução dos limites de velocidade em diversas ruas da cidade.

Tem como objetivo reduzir mortes no trânsito em uma cidade onde os pedestres representam mais de metade das cerca de 1.000 mortes em acidentes rodoviários anuais, de acordo com estatísticas do Ministério da Saúde. A questão para ele vai além das ruas - é uma questão de saúde pública e qualidade de vida.

Como meta para o próximo ano, a busca é pela aprovação de um orçamento mais elevado direcionado a construção de novas infraestruturas de transportes públicos. “Você tem que ser criativo para que as pessoas se divertir e quer ajudá-lo nesta revolução de pedestres (...) Minha luta é para que as pessoas comprehendam que todos somos pedestres”, disse Peatónito.³

² Video: Cidades para Crianças (ITDP Mexico) <https://www.youtube.com/watch?v=poYUpSIImec>

³ Mais informações Site Oficial: <http://ligapeatonal.org/> e Facebook:<https://www.facebook.com/peatonito>

de veículos estacionados nas calçadas. Segundo ele vivemos em uma ditadura do carro em que até então ninguém tinha tomado a frente e lutado pelo direito de caminhar. Interage de crianças até idosos, buscando trazer uma consciência diferente para todos. A metrópole possui vinte e um milhões de pessoas, quatro milhões de carros e cinco milhões de passageiros de transporte público, diárias.

Pela Liga Peatonal, foi criado em 2013 o “Manifesto Mexicano pelo Direito dos Pedestres” (encontrado

2.5. DINÂMICAS E METODOLOGIAS “BOTTOM UP + TOP DOWN”

Anteriormente foi compreendido que a estratégia “Bottom up” é uma abordagem realizada por um grupo de pessoas, que podem pertencer a diferentes níveis hierárquicos - que envolve debate e desconstrução de problemas, ideias e soluções, sem possuir conhecimentos pré-definidos e auto-organização. Já a abordagem do tipo Top-Down a tomada de decisão é feita de cima para baixo, ou seja, quando níveis hierárquicos superiores tomam uma decisão que afetará todos os demais, baseado em um conhecimento pré-estabelecido.

Quando essas duas estratégias se integram, formam um novo tipo de abordagem e relação de gestão, na qual a participação popular e as decisões e formalizações nos níveis mais elevados trabalham juntos, buscando uma solução comum - gestores e sociedade passam a ter um troca mútua de informações (correções e feedbacks).

No mundo esse modelo inovador é algo em construção, no qual um dos mais conhecidos nesta prática é a Prefeitura de Nova Iorque na gestão Bloomberg, quando buscou uma renovação na imagem da cidade - cidade definida como “formal”.

Porém, pensando de uma forma holística de como imaginamos a cidades futuramente, é necessário pensar em soluções que vão além da cidade definida como “formal”. É fato que hoje tanto no Brasil, como em diversas cidades pelo mundo, um dos maiores desafios é encontrar soluções para as cidades “informais” para que elas de fato se integrem, respeitando e ouvindo as necessidades de quem lá vive: favelas, ocupações irregulares, comunas, cidades que não estão “formalizadas” e que surgiram espontaneamente, pelas razões que vão além da justificativa de apenas suprir a falta de oferta de moradia nas cidades formais para população de renda mais baixa.

A questão urbanística é apenas uma das formas de buscar essa integração, pois há questões socio-culturais muito profundas e de grande complexidade. Na Colômbia, os Projetos Urbanos Integrais (PUI) procuram a melhoria das condições de vida dos moradores de um assentamento informal nas Comunas de Medellin.

Tive a oportunidade de estar nas duas cidades, Nova Iorque e Medellin, na qual estive próxima das duas realidades brevemente - entendendo com o DOT o processo dos projetos, e em Medellin, na Comuna 2. As práticas estão em construção em ambos os casos dividem opiniões - um longo caminho de resignificação, acertos e erros.

2.5.1. Programa NYC Plazas (NYC DOT): Trabalhar rápido para mudar a consciência do *status quo*

“Não é um exagero dizer que ela (Janet) mudou a forma como o país inteiro pensa agora sobre transportes.” Scott Kubly. Diretor do Seattle Department of Transportation (SDOT)



Figura 2.13: Primeira fase do Times Square em 2009.

Fonte: *Tactical Urbanism beta - short term action | long term change. Street Plans Collaborative*

De 2002 a 2013, durante a Gestão do Prefeito Michael Bloomberg, foi promovida uma renovação socio-econômica e urbana na cidade de Nova Iorque, sob o comando da *commissioner* Janet Sadik-Khan através do New York City Department of Transportation (NYC DOT). O DOT foi uma das inspirações para o urbanista Mike Lydon iniciar seus projetos de intervenção tática, visto o que estava sendo realizado na Broadway e no Times Square no início do verão de 2009.

Em visita realizada ao NYC DOT em maio de 2015, promovida pela WRI Brasil - Cidades Sustentáveis “Concurso “3 Estações - Berrini, Vila Olímpia e Santo Amaro”, tive a oportunidade de conversar com Emily Weidenhof, diretora do *New York Plazas Program*, cuja ideia era conhecer melhor a metodologia praticada por eles e compreender o processo pelo qual passaram quando fizeram os primeiros pilotos na cidade. Um dos pontos levantados foi como se deu o surgimento do projeto. Emily explicou que o Nova Iorque apesar de ter seus parques ocupados, ele se tratavam de destinos na cidade, ou seja, a experiência entre estes destinos deveria ser enriquecida,

e a criação de novas praças, supriria essa deficiência. Dados mostraram que o “Viário” representa cerca de 27% da área ocupada e áreas verdes apenas 13%, que se encontrava mal distribuída. Em comparação com outras grandes cidades, antes, Nova Iorque possuía espaços verdes relativamente pequenos frente ao número de habitantes. Uma área 10.000 m² de parque para cada mil pessoas é considerada boa proporção. Em NY a para cada mil pessoas, havia disponível 365 m² de área verde.

Definiram então, um plano de ação conjunta, com objetivos claros, estratégias para cada um deles e por fim, uma metodologia para coleta de dados para avaliar o desempenho de cada uma.

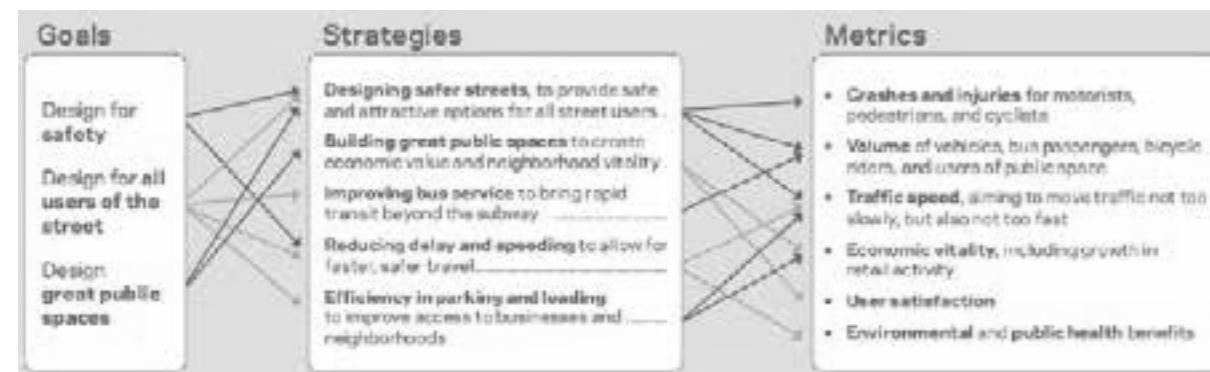


Diagrama 2.13: Objetivos | Estratégias | Métricas do DOT para transformação dos espaços públicos.
Fonte: *Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets*. NYC DOT 2012

O DOT então implementou ao longo desse período, quatro projetos principais, que foram responsáveis pelas mudanças ocorridas nos últimos anos:



Weekend Walks: temporada de eventos que ocorre anualmente nas ruas, das comunidades em parceria com o DOT. A iniciativa vem da comunidade e atualmente são mais de 52 ruas.



City Bench: iniciativa para aumentar a quantidade de assentos públicos nas ruas, especialmente em pontos de ônibus, corredores comerciais e em áreas com alta concentração de idosos.

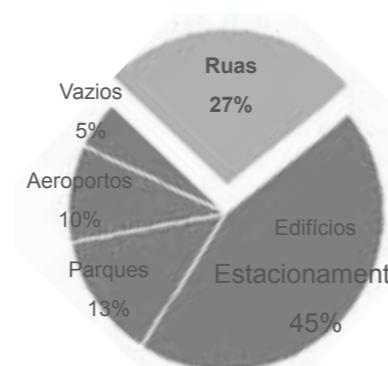


Diagrama 2.12: Distribuição dos usos dos espaços em Nova Iorque em 2009.

Fonte: Apresentação NYC DOT - Maio de 2015.



Street Seat: também conhecidos como parklets, transformam vagas em áreas de permanência e lazer.

NYC Plaza: o DOT e organizações sem fins lucrativos se unem para criar praças de bairro em toda a cidade transformando ruas subutilizadas em espaços públicos ativos. Locais com menos de 2.000 pés quadrados (185 m²) não são incentivados.

O *New York Plazas Program* (Praças de Nova Iorque), se tornou o programa mais importante e bem aceito, inspirando transformações dentro e fora de Nova Iorque.

A iniciativa partiu da premissa de que as ruas são para as pessoas, e não para automóveis, oferecendo espaços abertos públicos de qualidade para estar, entreter e conviver, além de ciclovias protegidas, corredores de ônibus - uma readequação geral dos espaço público na cidade.

O diferencial de todo esse programa foi a elaboração de projetos ousados e instalados rapidamente - implementando projetos-piloto se utilizando da metodologia do placemaking, com materiais baixo custo e temporários que podem ser ajustadas posteriormente, caso seja necessário. Ao trabalhar em prazos curtos, mostraram às pessoas o que era possível de se transformar, ao invés de mostrar longos cronogramas de obras.



1 dia de evento (piloto)

Ocorre antes dos workshops públicos. Iniciativa da comunidade.



Praça temporária

(2-4 anos)
Mobiliário temporário e material baixo custo.



Praça permanente

DOT custeia 1/3 do projeto. Processo mais longo e complexo a cargo da do Design Department e BIDs.

Figura 2.14: Etapas do processo de implantação de praças em NY.

Fonte: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml#faq> (08/03/2016)

A Eleição das organizações sem-fins lucrativos podem propor novos locais para instalar as praças nos seus bairros através de um processo seletivo. O DOT prioriza locais em bairros que não possuem espaços abertos, em parceria com grupos da comunidade que se comprometem a operar, manter e gerir estes espaços para que eles sejam praças de pedestres vibrantes (os BIDs). As Organizações sem fins lucrativos em parceria com o DOT serão responsáveis desde a divulgação, passando por projeto, financiamento, segurança, manutenção, até a programação dos eventos que devem ser promovidos nas praças com o objetivo de criar uma nova dinâmica de ocupação no espaço e firmá-lo como lugar.

Foram mais 60 novas praças, faixas exclusivas para ônibus e ciclovias. Houve Incentivo ao trabalho de artistas locais para criar a arte pública e melhorar a estética da rua - o programa DOT Art incluiu crianças e jovens criando parcerias com escolas da cidade, dando aos alunos a oportunidade de participar como voluntários do programa e intervir localmente.



Figura 2.15: Índices de melhorias nas transformações ocorridas no Union Square.
Fonte: www.nyc.gov (04/04/2016)

O caso mais emblemático deste programa é o Times Square. Um espaço já previamente ocupado intensamente por pessoas, mas de forma inadequada e mal distribuída. Em 2009, foi definido que por apenas três dias o NYC DOT iria fechar o grande cruzamento de carros com cones viários e espalharia mobiliários simples e baratos. Ao contrário do que imaginavam, o tráfego se rearranjou, as pessoas se identificaram e ficaram a vontade com o mobiliário, decidindo então deixar como estava até o final do verão. Então, durante o inverno, avançaram para uma próxima etapa: a rua foi pintada, bancos e mesas foram colocados, além de uma programação de eventos. O espaço permaneceu temporário do final de 2009 até o verão de 2014, quando iniciaram as obras de infraestrutura permanente para torná-lo aberto para as pessoas.

O relatório “Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets”⁴, lançado pelo NYC DOT em 2012, demonstrou avanços nas relações das pessoas com o espaço público através de medições e dados das transformações em diversos pontos da cidade: aumento das vendas no varejo no entorno das praças (na Pearl Street foi de 174%), queda de acidentes dos usuários em ciclovias protegidas, aumento do



Figura 2.16: Times Square

Figura 2.17: Broadway

Figura 2.17: Allen Street x Broome St.



Figura 2.18: Union Square Figura 2.19: Herald Square x W34

Figura 2.20: Coenties Slip

Fonte: Galeria Antes e Depois. www.urb-i.com/antes-depois (Google Street View)

uso de bicicletas, diminuição de tráfego nas ruas com “traffic calming” e a preferência dos usuários pela nova configuração do espaço. As transformações promovidas são nítidas e impactantes especialmente considerando o tempo que levou para acontecer.

Apesar de ser um grande sucesso, o processo de implantação de praças, ciclovias e faixas de ônibus foi e continua sendo exaustivo, e mesmo após 7 anos, ainda enfrenta dificuldades. A mudança que está ocorrendo envolve questões culturais arraigadas e há resistência de todos os lados. Segundo Emily Weidenhof⁵, foi necessário um trabalho bastante intenso junto a população a cada etapa, desde a escolha do primeiro local, até audiências públicas, eventos de um dia para experimentação, formulação dos BIDs (semelhantes a associações que cuidam de uma região e que mantêm os espaços). Os dados obtidos com as medições nas ciclofaixas, faixas de ônibus e praças foram constantemente contestados pela população e pela mídia local.

As ciclovias foram as mais complicadas (mais do que as praças) de se implementar e cerca de 70% são apenas pinturas no piso. Isso porque a interação ciclistas - motoristas - pedestres é cheia de atritos, em especial com os ciclistas: a conquista do espaço do ciclista se construirá ao longo do tempo, já que antes ele era um elemento que coexistia sem local definido (pedestres na calçada e carros na rua).

⁴ Mais informações: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>

⁵ Visita realizada no NYC DOT em Maio de 2015. Mais informações: <http://thecityfixbrasil.com/2015/05/08/nas-ruas-de-nova-york-vencedoras-do-concurso-3-estações-tem-visita-guiada-pelo-nyc-dot/>

**2.5.2. Projetos Urbanos Integrais nas Comunas de Medellin (PUI):
abrangendo a dimensão do físico, social e institucional
simultaneamente**



Figura 2.21: Vista do Metrocable da Comuna 2 - Biblioteca Espanha Santo Domingo Savio. Novembro de 2014.

Fonte: <http://wandermelon.com/wordpress/wp-content/uploads/2011/03/1-Metrocable.jpg> (12/03/2016)

Em Medellin, Colômbia, a partir de 2004 iniciou-se a implantação dos Projetos Urbanos Integrais (PUI) nas Comunas (assentamentos informais) de modo faseado com o objetivo de beneficiar cerca de 630.000 pessoas. O projeto incidiu em 20 bairros, divididos em cinco setores, contou com esforços governamentais da ordem nacional e internacional, articuladas a iniciativas sociais, acadêmicas e privadas para atender a problemática urbana. Os setores em questão são caracterizados como marginalizados, com deficiências institucionais, sociais e de infra estrutura. Medellín encontra-se no lado ocidental da cordilheira andina. É uma cidade cercada por montanhas, um vale, cercado por comunas populares, semelhante a Tijuca, no Rio de Janeiro.

Este novo modelo de intervenção urbana, procurou incorporar elementos do desenvolvimento multidisciplinares de forma simultânea, através de obras de infraestrutura de qualidade e da participação popular, considerado um ingrediente primordial para garantir a sua sustentabilidade, seguindo três eixos principais:

A transformação urbana da área de influência se converteu a novas centralidades com a incidência de praças, parques, edifícios públicos e privados que prevêm a melhora das condições de vida, qualidade urbana e a integração socio-espacial com o entorno. Os espaços entre as centralidades, passaram por grandes reformas e com a implantação de sistema de transporte público que une os bairros

“formais” e “informais”. O Medellín Metrocable é um teleférico (a linha K) que conecta os bairros periféricos da cidade, que antigamente eram de fato, áreas com alto índice de criminalidade. Moradores da periferia, tradicionalmente marginalizados, agora possuem acesso rápido ao principal sistema de metrô da cidade. Uma conexão que costumava representar uma caminhada difícil, tendo que subir e descer centenas de degraus ou mesmo um “lotação” demorada, significou grande melhora para os moradores, rápido, acessível e inclusivo.

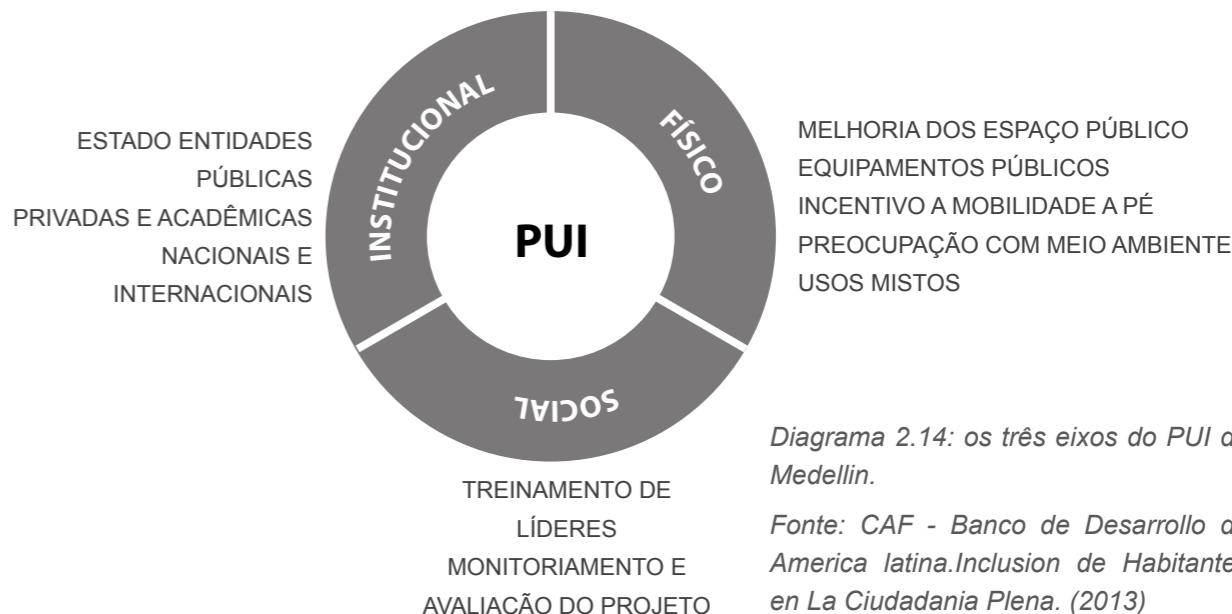


Diagrama 2.14: os três eixos do PUI de Medellin.

Fonte: CAF - Banco de Desarrollo de America Latina. *Inclusion de Habitantes en La Ciudadania Plena*. (2013)

Como impressão pessoal, em visita a Medellin em Novembro de 2014, tive a oportunidade de percorrer a cidade, no qual pude perceber uma quantidade significativa de novos espaços públicos de qualidade, habitados por crianças e idosos em horários diversos. Os moradores com quem conversei pareciam orgulhosos de sua cidade: tinham prazer em falar de suas atrações e as mudanças que ocorreram nos últimos anos. Em geral, Medellín aparenta ser uma cidade com espírito renovado, após anos de muita violência.

Pude fazer o percurso a Biblioteca Espanha (Comuna 2), por ônibus e teleférico, pois a conexão do teleférico com o metrô naquela semana estava em manutenção. Por ônibus levei aproximadamente 2 horas, partindo do centro de Medellín (La Candelaria), chegando por cima no Parque Arvi (ao norte, parque ecológico) e pegando o trajeto de teleférico disponível no dia na linha K, descendo até a Biblioteca. Sem dúvida, o transporte aéreo é mais prático tanto para moradores como para visitantes, porém, visto que passou a semana em manutenção, não sei com qual frequência isso ocorre.

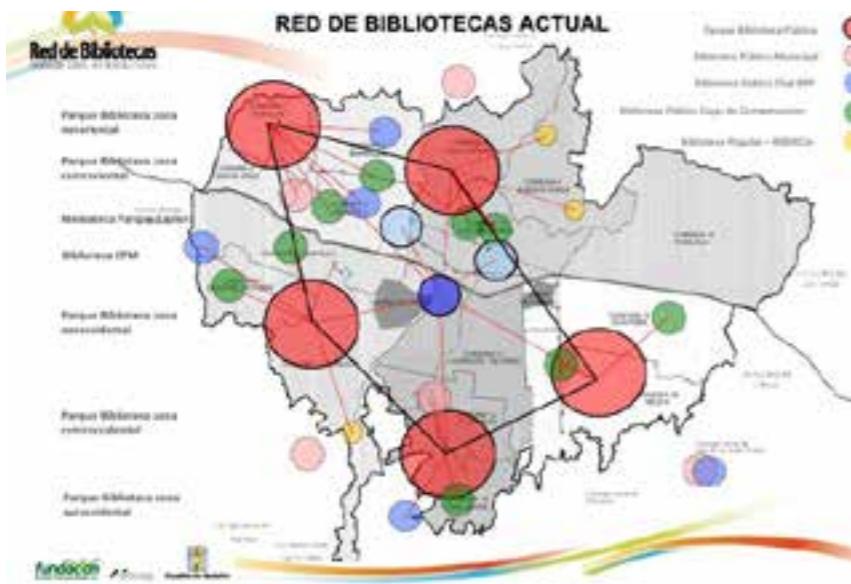


Figura 2.22: Rede de Bibliotecas públicas e equipamentos em Medellín.

Fonte:

Com a construção do Metrocable, das escadas rolantes e equipamentos públicos, a cidade teve a oportunidade de investir na melhoria das periferias, antes negligenciadas.

Em pesquisa realizada pela Profa. Dra. Maria de Lurdes Zuquim, no artigo “Intervenções Contemporâneas em Cidades da América Latina: Práticas recentes de Intervenção Urbana em Áreas Informais - Brasil e Colômbia” (2013), foi possível elencar desdobramentos positivos fruto destas intervenções nos bairros e seu entorno:

- A implementação de passarelas de pedestres ligando as partes da cidade que costumavam ser controladas por gangues contribuiu para que as taxas de homicídio diminuissem consideravelmente (Medellín era considerada uma das cidades mais perigosas do mundo).



- População de outros bairros da cidade agora se sentem seguras para subir o morro e conhecer novos bairros. Melhorias nos índices de qualidade de vida e desenvolvimento humano.

Figura 2.23: Escadas Rolantes Cobertas na Comuna 13-Caminhadas de 30 minutos se transformam em 5 minutos. Fonte:



Figura 2.24: Antes e Depois - Áreas da Zona Nor oriental de Medellín de 2004 a 2007.

Fonte: Evaluación de espacio urbano pui. Emerson Martínez Palacios. Universitat de Barcelona. 2014.

Estes bairros tinham os índices mais baixos do município.

- Consolidação habitacional de parte da população que morava em zona de alto risco. Mediante a renovação do tecido urbano, houve um fortalecimento do engajamento popular e formação de comitês comunitário (Alcaldía de Medellín, 2006; Banco de Desarrollo de América Latina, 2013).

- Sentido de pertencimento individual e coletivo em relação aos novos espaços públicos, com alteração de vocação econômica. Acesso a bens e serviços culturais.

Porém, ainda há pontos a serem revistos e melhorados neste processo. Há sérias críticas quanto ao modelo de cidade que se busca dentro das comunas - a pesquisadora da Fiocruz, Marize Cunha, questiona em sua pesquisa (Artigo Olhando as favelas do Rio de Janeiro a partir das comunas de Medellín: algumas impressões. 2015) o modelo de cidade-negócio que vem se configurando, e alega que os mega-projetos não atendem as demandas populares e para dar lugar a eles, obrigam moradores a deixar suas casas, além do consórcio dos transportes estarem na mão de capital estrangeiro. A pacificação em muitos locais ainda ocorre através de ações militares, conflitos armados continuam.

Portanto, conclui-se que apesar de necessitar de melhorias no processo, foi a participação e a vontade política que motivaram os sucessos obtidos em Medellín. Avanços mesmo que pontuais, devem ser valorizados e a continuidade de políticas públicas é fundamental para que estes avanços não se percam.

3 SÃO PAULO: UM SISTEMA EM DESEQUILÍBRIO A SER REPROGRAMADO

3.1. BREVE HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO URBANO PAULISTANO

Para compreender a lógica urbana vigente na cidade de São Paulo, suas relações socioeconômicas e contrastes, é necessário uma breve análise histórica da cidade, mostrando a sua evolução urbana ao longo do século XX.

São Paulo foi uma das cidades que mais cresceram e se desenvolveram no século XX, tornando-se a maior metrópole da América do Sul, com mais de 20 milhões de habitantes, contando a sua região metropolitana.

No final do século XIX, proclamada a República e consolidado o sucesso da economia do café, é que São Paulo finalmente desponta como concentrador de riquezas, iniciando assim, o seu processo de industrialização. A população majoritariamente advinda do campo, formou uma elite pautada ainda nos costumes rurais, evidentes na precariedade dos processos de urbanização de São Paulo e nos modos de governar e se relacionar. Segundo Cardoso (2013), se conformou neste contexto, uma espécie de “coronelismo urbano tanto ligado as formas de reprodução das relações de poder entre famílias poderosas, como também nas relações de poder local e o Estado – relações políticas.”

Figura 3.1: São Paulo. Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/Centro_SP2.jpg (04/04/2016)

*Figura 3.2: Vale do Anhangabaú em 1890
Fonte:http://www.cdcc.sc.usp.br/ciencia/artigos/art_23/sampaimage/valeanhangabau_viadutocha1890.jpg (04/04/2016)*



1950 Início das Instalações Industriais de automóveis na região Metropolitana

1951 Primeiras ocupações favelas de Paraisópolis-zona sul
Início da construção das marginais nas várzeas dos rios

Figura 3.8: Construção da Marginal Tietê
Fonte: <http://2.bp.blogspot.com> (04/04/2016)

1954 Inauguração do parque urbano do Ibirapuera no centenário da cidade

1959 Ponte Aérea Rio - São Paulo no Aeroporto de Congonhas

Figura 3.9: vale do Anhangabaú
Fonte: <http://2.bp.blogspot.com> (04/04/2016)

1960 População 3.780.000 hab. - maior cidade brasileira, região Metropolitana 4,8 milhões de hab.

1964 Golpe Militar - Início Ditadura

1966 Inaugurado o primeiro Shopping de São Paulo - Iguatemi

Figura 3.10: Shopping Iguatemi em 1966.
Fonte:<http://patrocinados.estadao.com.br/tudo-de-bom-sp/wp-content/uploads/sites/9/2016/01/iguatemi1.163401.jpg> (04/04/2016)

1967 Inauguração das Av. Rubem Berta, Marginal esquerda do Tietê e Ponte Cruzeiro do Sul pelo prefeito Faria Lima

1968 Plano Urbanístico Básico (PUB)

1969 Inauguração da Av. 23 de Maio

A partir da grande expansão ocorrida nos anos 50, São Paulo já contava com 3,5 milhões de pessoas. Aprofundaram-se os conflitos entre crescimento econômico, a sociedade e o meio físico. O não planejamento conjugando desenvolvimento e mobilidade, acontecendo simultaneamente com o intenso fluxo migratório que aumentava geometricamente em direção as áreas frágeis, contribuindo para uma piora nos problemas ambientais. Ao mesmo tempo, se identificava um forte deficit habitacional para a população operária de renda mais baixa: fora as vilas operárias no entorno das fábricas, a cidade foi se solucionando construindo inúmeros loteamentos irregulares e clandestinos na periferia. Cidades vizinhas se entrelaçaram sem que fosse pensado em conexões importantes com transporte público e como centros autônomos, sendo a maioria cidades dormitórios de São Paulo. Além disso, cidade há muito tempo não tinha uma boa relação com o meio ambiente, sofrendo problemas de epidemias pela falta de saneamento e jogando esgotos a céu aberto nos rios. Inicia-se aos poucos uma cultura de negação ao meio natural, que refletirá no futuro, na poluição de suas águas e escassez de áreas verdes.

Nos anos 60, período chamado “milagre econômico”, a Região Metropolitana se desenvolvia e se expandia em alto ritmo dita como região mais dinâmica do país. Ao mesmo tempo, o setor de serviços se diversificava. Gradativamente, as pessoas perdiam seus espaços públicos para dar lugar a vias e áreas verdes e várzeas para equipamentos de grande porte, a cidade era invadida por automóveis. O PUB (Plano Urbanístico Básico) de 1968, impôs a política de canalização de mais de 700 km de curso d’água e o aproveitamento da várzea do rio Tietê – São Paulo acabara de ignorar o fato de que dali para frente poderia sofrer com enchentes contínuas até os dias atuais, sendo feitas obras para contenção das cheias. Neste período também é construído o sistema Cantareira, para suprir a forte demanda de abastecimento de água. Cheias e escassez no abastecimento de água, hoje São Paulo é um paradoxo ambiental. Além disso, expansão intensa sob a lógica de cidade pensando no carro, já dava sinais de que algo precisava ser repensado em relação a mobilidade - longas filas de espera para conseguir pegar ônibus.

Figura 3.11: Inauguração da Avenida 23 de Maio em 1969.
Fonte: <http://2.bp.blogspot.com> (04/04/2016)

1970	População 5.885.450 hab
1971	Plano Municipal de Desenvolvimento Integrado
	Minhocão e Av. dos Bandeirantes (Prefeito Paulo Maluf)
	FEPASA - Linha Sul (Futura Linha EsmERALDA)

1972 Primeiras ocupações em Heliópolis

Figura 3.12: Elevado Costa e Silva

Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br> (04/04/2016)

1973 Ilhas do Sul - Primeiro condomínio fechado de São Paulo (Yoshiro Takaoka)

1974 Início das operações do metrô linha 2 azul (Santana - Jabaquara)

Figura: 3.13: Inauguração da Linha Azul.

Fonte:<http://f.i.uol.com.br/fotografia/2012/09/12/189017-970x600-1.jpeg> (04/04/2016)

O PUB deu origem ao PMDI de 1971 (Lei 7.668/71 - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) que consolidaria de vez um modelo de urbanização cada vez mais distante da escala humana – lógica cartesiana e modernista. Seu fruto, foi a lei de Zoneamento de 1972 (Lei 7.805 e LC 8.001), que detalhava as oito zonas de uso e as classificava em categorias diversas com características de aproveitamento de ocupação do solo. Grande parte da várzea do Tietê foi classificada como estritamente industrial, ou seja, o uso mais pesado e agressivo ao meio ambiente foi colocado justo na várzea de seu rio mais importante. A várzea do Rio Pinheiros foi distribuída em zonas especiais destinadas a clubes esportivos privados, e algumas regiões de várzea, onde “não se sabia o que fazer”, foram recortadas do território e guardadas para estoque, cujos usos seriam analisados caso a caso. O PMDI contribuiu de forma decisiva para o formato de cidade atual – as chamadas zonas “estritas”, retiraram da cidade a sua diversidade de funções bairro a bairro, e a escala humana, fazendo com que se tornasse setorizada e carente de espaços públicos dos pequenos aos grandes aglomerados. As ruas, já não poderiam ser ocupadas por pessoas.



Figura 3.12: Elevado Costa e Silva

Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br> (04/04/2016)

1976 Abertura do metrô aos domingos

Primeira Ciclovia de São Paulo na Av. JK



Figura 3.13: Inauguração da Linha Azul.

Fonte:<http://f.i.uol.com.br/fotografia/2012/09/12/189017-970x600-1.jpeg> (04/04/2016)

1976 Abertura do metrô aos domingos

Primeira Ciclovia de São Paulo na Av. JK



Figura 3.14: Primeira Ciclovia de São Paulo na Av. JK.

Fonte: <http://jornaloes.tudo.com.br/nossos-caminhos/582-nos-anos-70-fechamento-de-ruas-do-centro-gerou-disc%C3%ADcia-na-cidade.html> (04/04/2016)

1979 Ação Centro - “Centro volta ao dono”

Prefeito Olavo Setubal



Figura 3.14: Primeira Ciclovia de São Paulo na Av. JK.

Fonte: <http://jornaloes.tudo.com.br/nossos-caminhos/582-nos-anos-70-fechamento-de-ruas-do-centro-gerou-disc%C3%ADcia-na-cidade.html> (04/04/2016)

A zona leste se expandia com a criação da Radial Leste e locais como a Praça Mauá, deram lugar ao Elevado Costa e Silva, o Minhocão, que contribuiu fortemente para a degradação do seu entorno. Para amenizar os problemas de mobilidade, são concluídas as obras da Linha Azul do metrô de São Paulo que cortam a cidade de Norte e Sul. Houve uma tentativa de reativar o centro de São Paulo, quando o então Prefeito de São Paulo Olavo Setubal, abriu cerca de 20 ruas do centro para as pessoas no projeto chamado “Ação Centro”, proibindo o uso de carros particulares nestas vias. Na época houve muita resistência de diversas partes em relação a essa política. Outra iniciativa foi a experiência de implantação de ciclovias na Avenida JK, como experiência para pistas exclusivas em outros pontos da cidade. Anéis de ocupação foram construídos aos poucos ao redor da cidade, definindo segundo Cardoso (2013) dois padrões de urbanização em São Paulo – o centro-periferia, de baixa renda, e o ocupações concentradas nas zonas sul e oeste, da população de média e alta renda. Além disso, identifica-se que faltaram critérios de urbanização universais de tratamento para ambos os modelos, no que diz respeito ao cumprimento das leis de

Figura 3.15: Ação Centro na gestão Olavo Setubal.
<http://saopaulosao.com.br/nossos-caminhos/582-nos-anos-70-fechamento-de-ruas-do-centro-gerou-disc%C3%ADcia-na-cidade.html> (04/04/2016)

Figura 3.16: Avenida paulista como centro comercial e serviços de SP.
Fonte:<http://www.cbre.com.br/noticias/wp-content/uploads/2012/11/ecf-avenida-paulista-03-anos-80.jpg> (04/04/2016)

1980 População de 8.475.400 hab.

1984 Diretas Já - Fim da Ditadura

1985 Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PDDI 1985 - 2000 (Prefeito Mário Covas)

1987 Linha Esmeralda da CPTM

1989 Desaparecida Ciclovia da Jk para dar lugar ao túnel

1991 Túnel Vale do Anhangabaú
Impeachment Presidente Fernando Collor

1993 Início do Pro-Centro requalificação do Centro

1994 Início Plano Real (estabilidade Econômica)

2000 População 10.425.000 hab

Figura 3.17: Reforma do Vale do Anhangabaú.
Fonte:<https://sampahistoric.files.wordpress.com/2013/08/1992-boulevard-da-avenida-sc3a3o-joc3a3o-fontes-eduardo-benzatti.jpg> (04/04/2016)



2002 Plano Diretor Estratégico (Marta Suplicy) Lei 13.430

2006 Lei Cidade Limpa - Prefeito Gilberto Kassab

2009 Criação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)
Ciclofaixas de lazer

2010 Inauguração Linha Amarela do Metrô

Figura 3.18: Paraisópolis
Fonte:<http://cdn.c.photoshelter.com/img-get2/0000JGr806wVL0U/fi=1000x750/03D0304-0126.jpg> (04/04/2016)

INÍCIO DA RECONQUISTA DA CIDADE

2013 Jornadas de Junho

Implantação dos primeiros corredores de ônibus

2014 Plano Diretor Estratégico (Fernando Haddad) Lei 16.050

Implantação das primeiras cicloviás

2015 Plano de Mobilidade de São Paulo
Inauguração da Ciclovia na Avenida Paulista
Início do Programa “Paulista Aberta”

Figura 3.19: Ciclovia da Avenida Paulista.
Fonte:https://catracalivre.com.br/wp-content/uploads/2015/09/paulista_aberta.jpg (04/04/2016)

uso e ocupação do solo. O Estado então, foi se eximindo de responsabilidade sobre o espaço público urbano quando não se comprometeu com a boa qualidade urbana da periferia e deixou a cargo da iniciativa privada, regramentos e infraestruturas dos grandes loteamentos da classe média.

Nos anos 80, a violência urbana aumenta significantemente em mais de 100%, tornando-se justificativa para a difusão do conceito de condomínios fechados em busca de mais segurança. Esse modelo de moradia, tanto em forma de casas como em aglomerados de apartamentos com áreas de lazer estilo clube, foi altamente representativo e marcou um novo modo de segregação social, e intensificou o aumento de insegurança urbana por negar o espaço público com grandes e extensos muros. Estas transformações ao logo do tempo fizeram de São Paulo uma cidade de extremos, de pouca valorização de suas origens e do que era público. Com seu centro histórico cada vez mais esquecido e degradado, o novo centro rumou para a Avenida Paulista e mais tarde em direção a Berrini. Uma cidade de grandes distanciamentos sócio

espaciais, de guetos de luxo e de pobreza – de um lado os condomínios de luxo na zona sudoeste e de outro as favelas e conjuntos habitacionais. A falta de planejamento e gestão adequada, necessária pelo crescimento acelerado pela qual passou, unida a grande especulação da terra, não integração. Atualmente, a lógica de gestão pouco participativa ainda procede: “aquele que aponta para a ausência de iniciativas de gestão do espaço urbano capazes de incorporar aos padrões internacionais de urbanização os interesses de grupos sociais que integram as regiões as quais se pretende intervir, tal como tem ocorrido com a maioria das iniciativas de revitalização urbana no Brasil. Locais segregados, resultados da política de condomínios fechados, grandes equipamentos comerciais como shoppings, bloqueiam a fruição pública e continuidade da malha urbana.

Hoje, com 8.000 km² de áreas ocupadas e 22 milhões de habitantes, a cidade vivencia o resultado das ações implementadas ao longo do século XX, e se vê agora em um momento crucial na busca do equilíbrio e da humanização da cidade.

3.2. INTERAÇÕES BLOQUEADAS PELO MEDO: O PÚBLICO E O PRIVADO EM CONFLITO

"As interações que se dão nas cidades brasileiras hoje e em outras cidades onde ocorrem situações sociais semelhantes, são interações regidas pela negação do contato, talvez um contato às avessas. Mesmo quando você está no shopping center e tem um monte de gente junto, aquelas pessoas se reconhecem como próximas, semelhantes. Mas o outro com o qual o contato verdadeiro pode ser feito, está do lado de fora. Quando ele entra naquele espaço, como aconteceu no fenômeno dos rolezinhos, o medo se instaura imediatamente."

(Moacir dos Anjos. Curador e Crítico de Arte. Documentário Galáxias: Cidades – 2015)

A sociedade nos séculos XX ao XXI passou de um padrão sólido e cheio de certezas (paradigmas abordados nos capítulos 01 e 02), para um padrão que o sociólogo Zygmunt Bauman chama de líquido, ou mais especificamente como Modernidade Líquida. Esta caracteriza-se pela velocidade, a imaterialidade, hibridismo e a pluralidade, cujos conceitos sociológicos antecessores necessitam de uma profunda reformulação. Segundo o autor, as cidades contemporâneas mais se assemelham hoje a "campos de batalha nos quais os poderes globais e os sentidos e identidades tenazmente locais se encontram, se confrontam e lutam, tentando chegar a uma solução satisfatória ou pelo menos aceitável para esse conflito" (BAUMAN. pag 35). As escalas micro e macro ainda não se convergem. Este conflito, é refletido diretamente no desenho urbano, onde os muros são elementos já pré-concebidos nos projetos arquitetônicos e a rua se tornou um lugar inóspito e ameaçador.

Castells destaca um paradoxo do cotidiano urbano: "Políticas cada vez mais locais num mundo estruturado por processos cada vez mais globais. "Houve uma produção de sentido e de identidade: a minha vizinhança, a minha comunidade, a minha cidade (...)" As pessoas, diante do vórtice global, fecharam-se em si mesmas. Gostaria de observar que quanto mais "se fecham em si mesmas", mais ficam "desarmadas diante do vórtice global, e tendem a se tornar mais fracas na hora de decidir sobre sentidos e as identidades locais, que são suas exatamente por serem locais (...)"

A política local urbana encontra-se hoje extremamente sobrecarregada, a tal ponto que não se consegue mais operar. O institucional se tornou ineficiente e engessado, quase imutável, enquanto a cidade padece das mazelas da falta de manutenção do sistema.

A questão do espaço público vem sendo debatida há mais de 50 anos por especialistas de diversas áreas. Ao mesmo tempo que novos tipos de espaços semiprivados ou semipúblicos apareceram como o cenário padrão da vida urbana familiar e profissional: shopping, espaços de lazer de condomínios privados, casa de recepções, etc. As crianças estão crescendo dentro de shoppings, condomínios, favelas, SUVs onde não há troca de experiência com o que é diferente. O Poder público se eximiu da responsabilidade de promover/estimular espaços de interação:

"Em toda a América, planejamento urbano abandonou seu papel histórico como comunidade integrador, e promove um desenvolvimento seletivo que enfatiza as diferenças". (Michael Sorkin).

É no espaço público que se forma, acumula e compartilha a experiência humana, e que seu sentido é elaborado e assimilado. "E são nos lugares, que os desejos se desenvolvem, ganham forma, alimentados pela esperança de realizar-se, ou correm risco de decepção(...)" (BAUMAN. pag 35)

Em "Confiança e medo na Cidade", Bauman cita a socióloga brasileira Teresa Caldeira, em seu livro "City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo" fala sobre a questão dos muros e condomínios da cidade: "Hoje é uma cidade feita de muros. Barreiras físicas são construídas por todo lado: ao redor das casas, dos condomínios, dos parques, das praças, das escolas, dos escritórios... a nova estética de segurança decide a forma de cada tipo de construção, impondo uma lógica fundada na vigilância e na distância. A tendência a segregar, a excluir, que em São Paulo (maior conurbação do Brasil) manifesta-se de maneira brutal, despidorada e sem escrúpulos (...)" (BAUMAN pag. 35)

"O que me parece uma tragédia nacional, é que uma parcela expressiva dos brasileiros da classe média brasileira para cima, parece ter aberto mão da ideia de que é preciso repartir as nossas riquezas para todos vivermos melhor e resolveu viver trancada dentro de bunkers nos seus prédios"

(Mário Magalhães Jornalista. Documentário Galáxias: Cidades - 2015)

A partir dos anos 70 e 80, se tornou comum em São Paulo a prática de aquisição de um apartamento ou casa em um condomínio. Enquanto que aqueles

Figura 3.21: Contraste de paisópolis com Morumbi.
Fonte: Tuca Vieira <https://LSECiti.es/u33cf1356>)
(04/04/2016)

"Em São Paulo existem 2 tipos de muros: os reais e os imaginários. Os muros reais separam os ricos dos pobres, o poder público dos movimentos populares, delimitam o caminho das pessoas privando-as do horizonte. Os imaginários, curiosamente, também separam os ricos dos pobres, o poder público dos movimentos populares, delimitam o caminho das pessoas privando-as do horizonte, só que de outra forma.

Os muros imaginários nos aprisionam em nossas rotinas e nos impedem de ver que a cidade é feita de gente e não de carros, prédios e viadutos; que a cidade é um suporte para o intercâmbio de experiências entre pessoas; um imenso ninho, um formigueiro, uma colmeia feita de concreto. E a cidade, assim como qualquer outro ninho, formigueiro ou colmeia, é de quem a habita, de quem por ela transita. A rua é de todos, sem exceções, dos donos dos muros aos que moram nas calçadas."

Petição Pública. Manifesto contra a Política do Cinza.

que não podem, fecham-se nas comunidades, nas favelas, que seguem uma lógica semelhante: trata-se de um lugar isolado que fisicamente se situa dentro da cidade, mas social e idealmente, está fora dela "Presume-se que as comunidades fechadas sejam mundos separados".

Estes bloqueios entre a rua e os edifícios, ou mesmo bairros fechados em si, promovem a segregação urbana, mantendo um grupo homogêneo, isolado em seus "feudos" inacessíveis. Uma pobreza nas relações sociais, já que seus moradores só convivem com "iguais";

Os espaços públicos se tornam empobrecidos: entre um muro e outro há os não-lugares. Diminuição da acessibilidade, já que os sistemas viários são privatizados e os fluxos da cidade são obrigados a contornar os condomínios, gerando quadras imensas e apresentam poucas conexões com o sistema viário existente.

As mensagens publicitárias acenam com a promessa de "viver plenamente" como uma alternativa à qualidade de vida que a cidade e seu deteriorado espaço público podem oferecer. As urbanizadoras comemoram as vendas – mais um sucesso 100% vendido! – como parte da indústria do medo existente. Porém as comunidades de semelhantes também não são capazes de diminuir os riscos ou evitá-los. Como qualquer paliativo, nada promete além de uma proteção contra alguns de seus efeitos mais imediatos e temidos. É como tomar analgésicos para uma dor de cabeça constante.

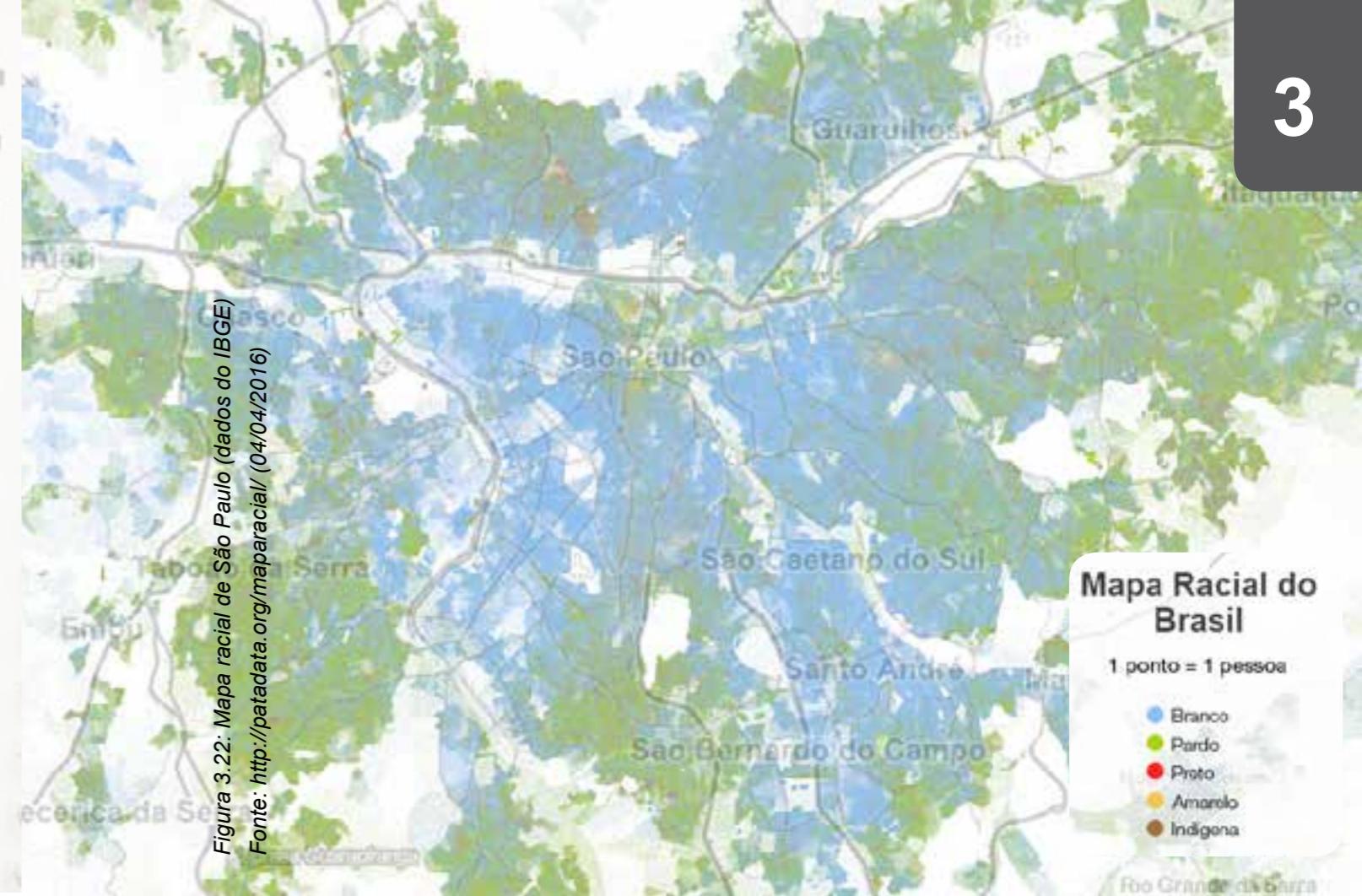


Figura 3.22: Mapa racial de São Paulo (dados do IBGE)
Fonte: <http://patadata.org/maparacial/> (04/04/2016)

Escolher a fuga, aceitando as sugestões da mixofobia (medo de se misturar) tem como resultado que quanto mais ineficaz é a estratégia, mais ela se reforça e perdura. Colocar em prática a separação territorial só fará alimentar e proteger a mixofobia.

"A gente vive num apartheid onde a escola é para confirmar a exclusão, o hospital, a prisão é para mostrar a mesma coisa, porque só tem gente de uma classe ali, então é ruim. Porque tudo que atende a classe média tem um outro padrão. Tudo tem a ver da forma como se classificam as pessoas"

(Jessé Souza. Sociólogo. Vídeo Galáxias: Cidades – 2015)

Um dado bastante relevante a esse respeito, está descrito no relatório Megacity Mental Health Survey, publicado em Julho de 2015, que aponta a região metropolitana de São Paulo com a maior incidência de perturbações mentais no mundo. O estudo feito pela OMS (Organização Mundial de Saúde) revela que 29,6% dos paulistanos, e moradores da região metropolitana, sofrem de algum tipo de perturbação mental. Os problemas diagnosticados mais comuns foram ansiedade com 19,9%, seguido de mudanças comportamentais, depressão, impulsividade e abuso de substâncias químicas. De acordo com os pesquisadores responsáveis pelo estudo, a alta incidência de perturbações mentais é causada pela alta urbanização associada com privações sociais. A saúde de seus habitantes estando debilitada, é sintoma de um grave desequilíbrio no meio urbano, bem como o trânsito congestionado que

agravam os desequilíbrios mentais. Um outro estudo realizado, afirma que o corpo humano demora 8 horas para voltar ao seu estado normal após ser colocado em uma situação de stress. Imaginar que São Paulo coloca as pessoas em situações deste tipo frequentemente, são raros os momentos em que se retorna ao racional de fato.



Segundo Bauman, a “paranóia mixofóbica é um círculo vicioso que age como uma profecia portadora do gérmen da sua própria realização”.

Figura 3.23:“Paranoicos pela falta | Paranoicos pelo excesso”

Fonte: Documentário Um pouco mais um pouco menos. Marcelo Massagão (1999)

A cidade contemporânea, no entanto, induz simultaneamente a mixofilia (obtenção de prazer através da experiência de convivência com estranhos) e a mixofobia (o receio de se estar na presença física com desconhecidos). A vida urbana é ambivalente, pois quanto maior e mais heterogênea for uma cidade, maiores serão os atrativos que ela pode oferecer.

É necessário, portanto, refletir sobre qualquer processo de intervenção urbana, sejam novas construções ou requalificações, que surgem com o pretexto de simplificar e integrar o caminho ou o tecido urbano, porém, seguindo a lógica vigente segregatória, vem resultando em um provável enfraquecimento da interação social na cidade.

A gentrificação é um meio de segregação que ocorre neste sentido, através de modelos de requalificações urbanas pelas quais muitas áreas abandonadas da cidade se encontram. A visão da cidade como uma mercadoria faz com que, no ato de uma melhora de certa região, passa-se a ser merecedora dela apenas quem pode pagar, expulsando gradativamente seus moradores antigos, que usufruíam da área em tempos que ela era marginalizada. A transformação urbana ocorre superficialmente, esteticamente, mas em sua base o problema perdura. Ele só será transferido para outro lugar.

A preocupação do Planejamento Urbano e seu impacto sobre a interação social

teve a jornalista e ativista urbana Jane Jacobs, o seu principal expoente. Segundo ela, a cidade precisa de uma diversidade densa e complexa de usos que sustentam e apoiam uns aos outros, tanto econômico quanto socialmente. Isso porque as cidades são modelos de complexidade organizada, ou seja, sistemas. É a diversidade de seus componentes que constitui a vida equilibrada. O melhor indicador da saúde de uma cidade é a existência de vitalidade nas ruas, ocupadas durante o dia todo por pessoas que realizam diversas atividades.

Na prática, a legislação vigente reflete e replica o modus operandi deste modelo de se produção de cidade, setorizada e pouco diversificada. A lei 6766/79 de Parcelamento do Solo, é um exemplo claro de instrumento que tem urgência por uma atualização, pois induz a replicação de um modelo que não está mais funcionando.

Induz a setorização e simplificação dos usos dentro de uma gleba, que não possui critérios que regularizam distância dos centros urbanos, fácil acessibilidade, mobilidade e um tratamento adequado do espaço “do lado de fora” do loteamento e aos espaços públicos, ou seja, não regulam a sua integração com a malha urbana. Estimula o uso da área potencial edificativa máxima, e não enxerga as áreas verdes como um ativo ao projeto, mas sim como uma penalidade. A escala micro é totalmente ignorada, não existe regulamentação clara quanto aos fechamentos e tratamento de fachadas. Existe a obrigatoriedade de recuos, porém não orienta qual uso mais adequado para este espaço. É preciso trabalhar a escala humana e o formato de desenho urbano que incentive uma melhor qualidade de espaço público: a cidade precisa ser vista ao nível dos olhos, ser considerada nos projetos, a paisagem humana.

No espaço urbano existente, a legislação foi construída neste modelo onde não há preocupação com a rua, o térreo, na qual orienta para uma simplificação máxima deste espaço no sentido de não estimular sua atratividade e sua função como transição do espaço público para o privado, nem mesmo a diversidade. Em São Paulo, a cidade é repleta de exemplos assim, e que de tão comuns não há mais estranheza na sua replicação e falta de qualidade espacial.

A não implementação de usos mistos na cidade construída nos últimos 40 anos, formulou um modelo seccionado urbano e economicamente – de tanto separar os usos, foi criada uma conta “que fecha” para o investidor de forma conveniente. Sendo assim, não se criam mais usos misturados, que trazem a verdadeira diversidade a cidade, a espontaneidade que a faz tão rica. Em São Paulo, é possível apresentar diversos exemplos clássicos de tratamento de fachada do térreo com a rua e sua

relação direta com regulamentação inadequada da legislação existente, permissiva ao carro em diversos aspectos.

A permissividade da legislação quanto ao tipo de uso possível na testada dos lotes, abriu margem para o surgimento de uma tipologia muito comum: a fachada inativa. A insegurança tanto do usuário do lote quanto das pessoas que caminham na rua, como também o isolamento da rua e da calçada estão entre os problemas causados por essa forma de ocupação, como já assinalava Janes Jacobs. A fachada inativa, não se caracteriza somente pela não existência de comércio no térreo, mas também pela falta de escala e tratamento da fachada que faz com que se torne tediosa e insegura para os usuários, não tendo o benéfico dos olhos da rua” para assegurar aqueles que por ali passam.

Diagrama 3.1: recuo obrigatório gera muros. Fonte: própria.

Diagrama 3.2: Percepção humana em relação a fachada inativa e soluções. Fonte: Própria.

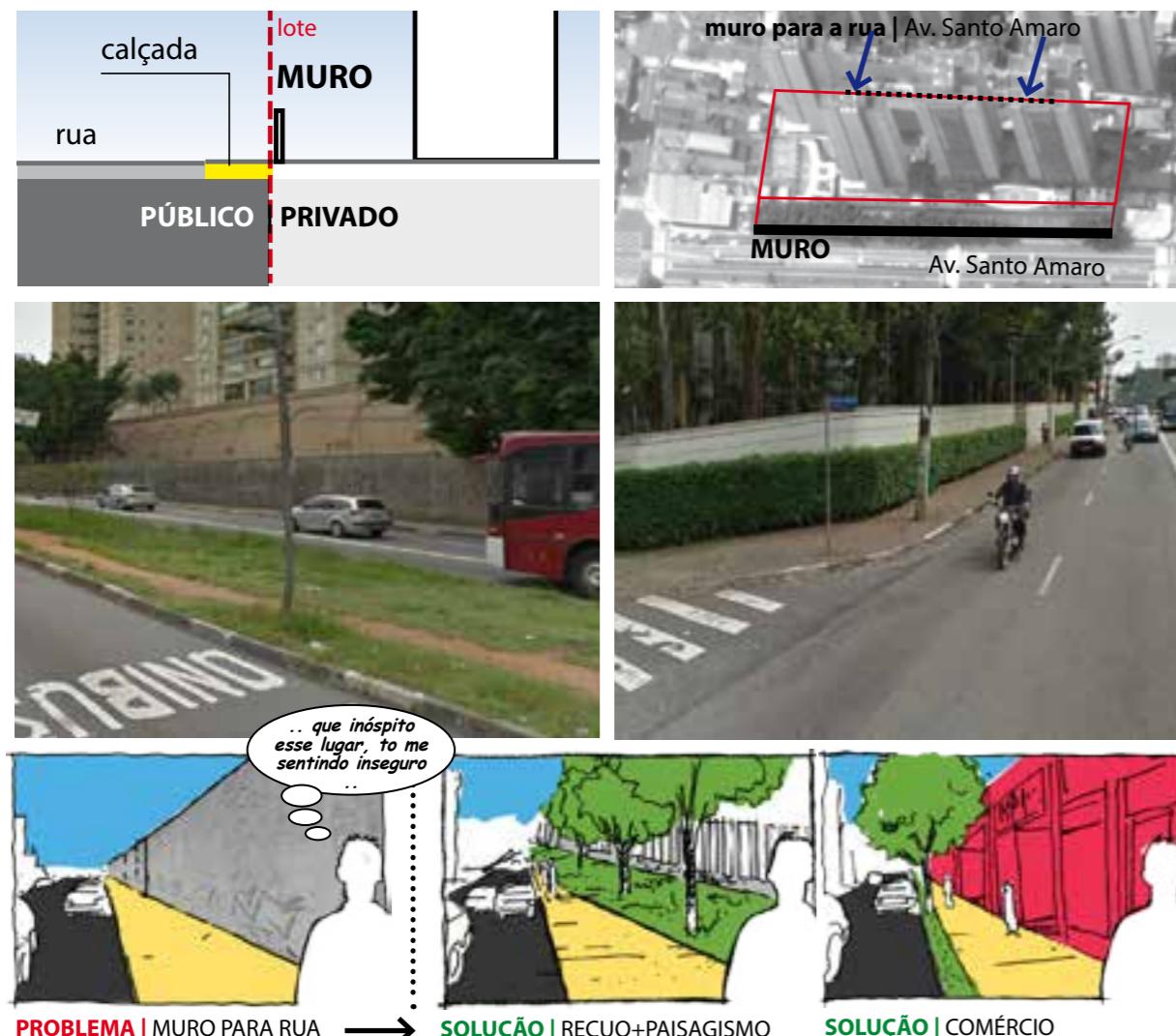


Figura 3.24: Condomínio na Av. Sto. Amaro. Fonte: Google Maps.

Figura 3.25 e 3.26: Muros de Condomínio na Av. Sto. Amaro. Fonte: Google Street View

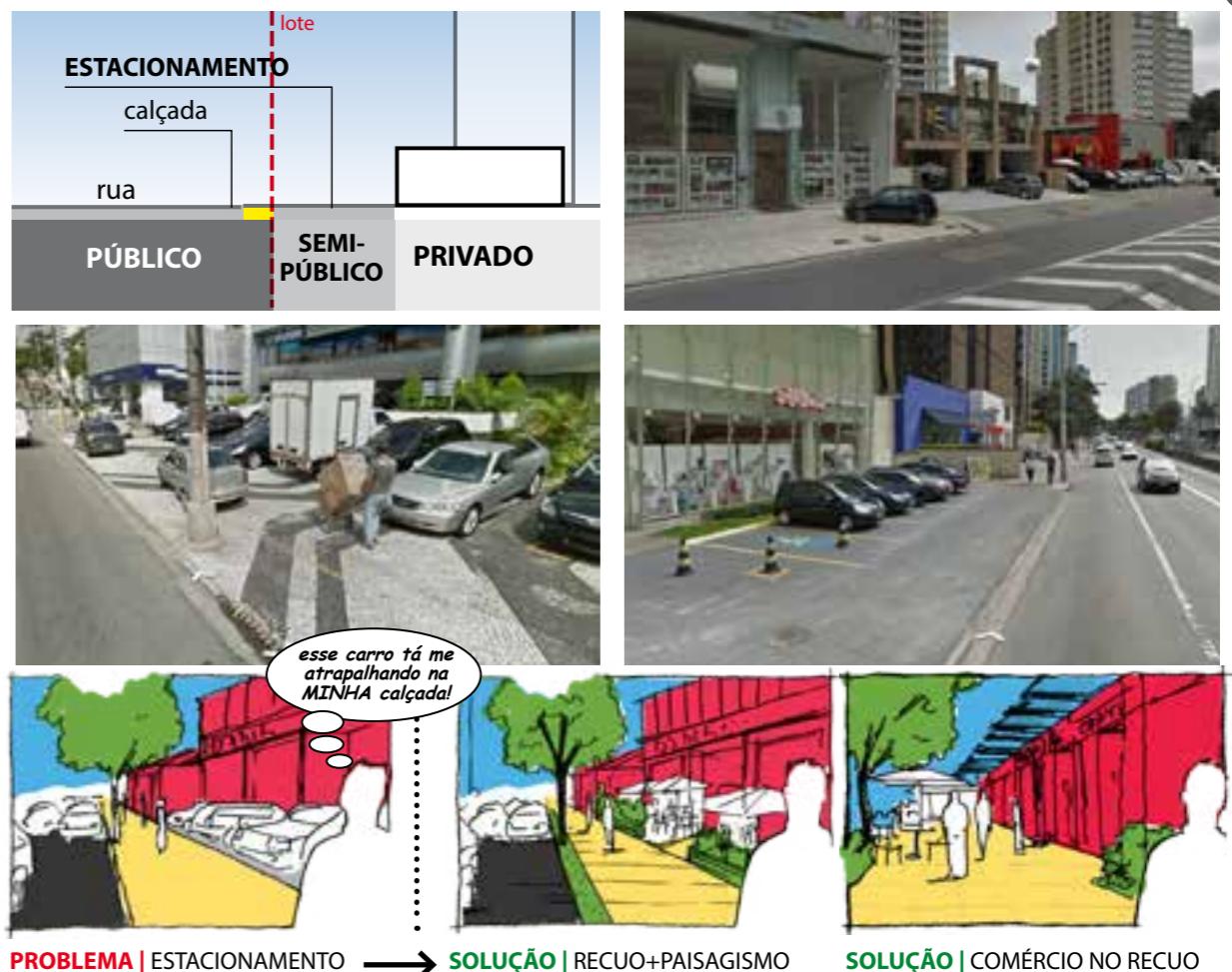


Diagrama 3.3: espaço semi-público geralmente é ocupado por vagas. Fonte: Própria

Diagrama 3.4: Percepção humana em relação ao espaço semi-público ocupado por carros. Fonte: Própria.

Figura 3.27: estacionamento para a rua | Av. Cidade Jardim. Fonte: Google Street View

Figura 3.28: estacionamento para a rua | Av. Ibirapuera. Fonte: Google Street View

Figura 3.29: estacionamento para a rua | Av. Ibirapuera. Fonte: Google Street View

Outro problema comum é a necessidade do recuo obrigatório da edificação em relação à testada do lote. Este recuo, por fazer parte do lote, acaba sendo utilizado como estacionamento, já que não há nada que proíba este uso, ocasionando o conflito entre pessoas e automóveis. A questão se agrava quando essa situação ocorre em vias de maior porte, onde os percursos, que deveriam ser separados, acabam se misturando, com claro prejuízo para as pessoas que usam a rua para caminhar, e precisam se desviar por entre carros em movimento.

Este espaço que está sendo utilizado para entradas e estacionamento é a transição entre o público e o privado. Mesmo estando em lote privado, é uma continuação do espaço público diretamente ligado a calçada, tornando-se assim uma área semi-pública.

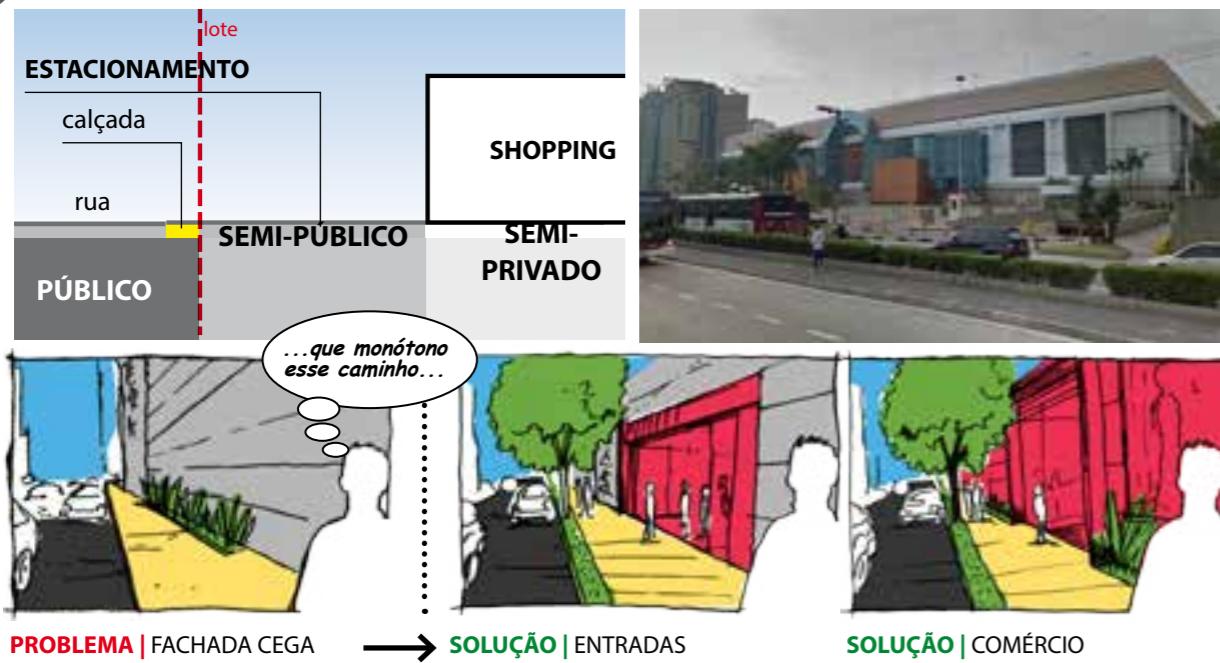


Diagrama 3.5: espaço semi-público geralmente é ocupado por estacionamento no shopping center.
Fonte: Própria

Diagrama 3.6: Percepção humana em relação a fachada cega do shopping. Fonte: Própria.

Figura 3.27: estacionamento na frente e conexão com transporte público | Shopping Ibirapuera.

Fonte: Google Street View

Grandes empreendimentos como shoppings centers, hipermercados e power centers, frequentemente possuem extensos bolsões de estacionamento ao redor, sem acesso claro e seguro para as pessoas, que constantemente são obrigadas a se esgueirar entre os veículos para acessar a entrada. Este espaço é considerado semi-público, já o empreendimento que é privado com acesso público torna-se de fato semi-privado. Todo esse espaço da calçada (público) até o interior do empreendimento (privado) deveria ter uma continuidade, se preocupando com as pessoas e suas necessidades.

Além disso os empreendimentos têm uma escala desproporcional em relação à rua e a escala humana, muitas vezes construídos com fachadas inteiras sem acessos, sem diversidade visual e de atividades, com fachadas cegas, feias e monótonas.

Bauman, assim como Jacobs, não hesita em fazer a apologia do espaço público como a “essência do cosmopolitismo e abertura ao outro. As praças, os jardins e as ruas das cidades são lugares onde os desconhecidos convergem e, desse modo, condensam e resumem os traços característicos da vida urbana. É nos espaços públicos que a vida urbana, e tudo o que a diferencia de outros tipos de existência coletiva, alcança a sua expressão máxima” (BAUMAN p. 67).

Ou seja, a mixofilia pode e deve ser incentivada por autarquias, urbanistas, iniciativa privada e demais atores com responsabilidades em termos de ordenamento do território urbano através da criação e manutenção de espaços públicos. A promoção das interações, potencializa aquilo que São Paulo tem de mais importante: a sua diversidade cultural. Como diz Saskia Sassen: “As cidades são espaços onde aqueles que não tem poder chegam e fazem uma história, uma cultura (...) Elas deveriam ser abertas para a gradual evolução social e física para que todos possam contribuir e se beneficiar.”

Portanto, a ilusão de controle que é sistematicamente usada para vender condomínios fechados ou as “cápsulas defensivas” que são os utilitários esportivos (os SUVs) vem sempre acompanhados de uma promessa de distinção social que não

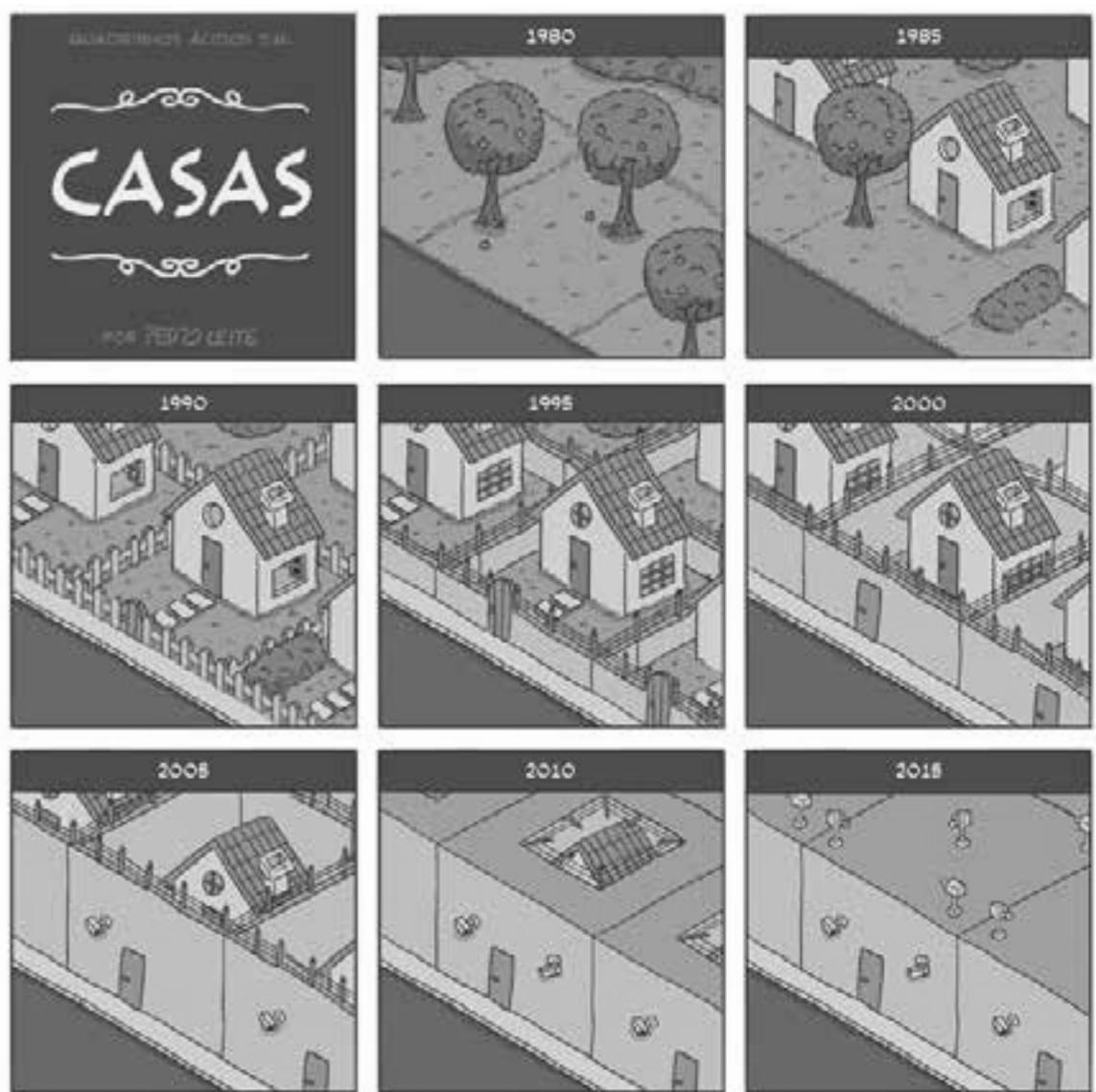


Figura 3.28 As casas se transformaram em pequenos bunkers na cidade.
<http://www.quadrinhoscacidos.com.br/2014/08/60-casas.html?spref=fb> (03/03/2016)

3.3. FEEDBACK: MOVIMENTOS SOCIPOLÍTICOS E REINVIDICAÇÕES PELO ESPAÇO PÚBLICO

“(...) a única conclusão segura que pode se tirar do largo espectro, da espalhada confusão e das contradições das teorias sociológicas contemporâneas é saber que os fenômenos sociais devem ser considerados como ‘sistemas’ por mais difíceis e mal estabelecidas que sejam atualmente as definições das entidades sócio-culturais. Isto parece uma proposição quase trivial e dificilmente se poderia negar que as ‘teorias sociológicas contemporâneas’ e mesmo seu desenvolvimento durante a história, seguiram este programa (...)”

(BERTALANFFY, 1975, p. 23).

Grandes empenas e muros grafitados trazem novamente as cores e a arte para São Paulo tão cinza. O carnaval de rua está trazendo de volta em meio a polêmicas, os eventos nos espaços públicos, com diversidade e espontaneidade. Algo há muito tempo esquecido pelo paulistano que se acostumou a usar a rua apenas para se locomover, não mais para se relacionar. Cidade tão diversa, que acolhe a todos, mas que bloqueia muitas interações. Vive-se ainda muitos resquícios de um período autoritário, onde as pessoas não tinham voz.

São Paulo possui muitos guetos e contrastes. As crianças não brincam mais na rua, acabam fechadas dentro dos bunkers nos condomínios, favelas e shoppings. Ou bunkers são os próprios carros, enfileirados e impedidos de circular.

Figura 3.29: Carnaval de rua em 2013.

Fonte: http://www.decolar.com/blog/wp-content/uploads/2015/01/Carnaval-de-rua_S%C3%A3o-Paulo.jpg (04/04/2016)



Em determinado momento em 2013, a Copa das Confederações estava acontecendo em casa, e aquilo que supostamente viria junto com ela em forma de benefícios de infraestrutura e bem-estar, não estava ali, não aconteceu. Então foi anunciado que a tarifa do transporte público ficaria 20 centavos mais cara. Se estamos imóveis, o transporte não está funcionando, porque pagar mais 20 centavos? Como tudo que é considerado público é desvalorizado, ainda se paga um valor alto, que não corresponde a qualidade e eficiência.

Essa foi a fagulha que faltava. Carlos Vainer parafraseou Mao Tse-Tung quando disse que “uma fagulha pode incendiar uma pradaria”. No caso a fagulha foi a mobilização contra o aumento da tarifa nos transportes públicos convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL), ocorrida em vários atos ao longo de junho de 2013, muitos deles de forma violenta, principalmente no ínicio. Desde então, o clima de protestos, manifestações e de crescente indignação trouxeram à tona uma série de pautas, em especial a do direito ao espaço público e à mobilidade urbana. Fazia duas décadas, desde “Os Caras pintadas” que o Brasil não se mobilizava.

Mas afinal, o que estava por trás dessas reivindicações?

O que não está mais funcionando? Então, pessoas tão diferentes encontraram nas ruas algo que as unia e motivava a continuar ali.

Significa, na realidade discutir sobre que tipo de cidade queremos: uma cidade que visa o bem-estar das pessoas ou o lucro?

Figura 3.30: Jornadas de Junho de 2013 – Revolta dos 20 centavos. Fonte: http://fw.atarde.uol.com.br/2013/06/340x255_1332254.jpg (04/04/2016)



Vivemos uma reação. Um feedback de um sistema que tem gasto uma alta quantidade de energia para se manter funcionando, buscando constantemente seu equilíbrio. O trânsito, altos índices de violência nas ruas, contrastes sociais, crise hídrica – o sistema mostrando há muito tempo sinais de desgaste compulsivo.

As jornadas de junho de 2013, que se espalharam pelo Brasil de forma orgânica, abriram uma brecha para a ativação dos espaços em territórios urbanos nos quais o ato de ocupar juntos para festas, performances e blocos de carnaval já estavam se constituindo anteriormente. A população insatisfeita com a política de Estado não participativa, decidiu então promover uma mudança estrutural na política através de grandes manifestações – a pressão popular muda o jogo.

Anteriormente em países como Chile, Israel e Tunísia, manifestações ocorreram cada qual com uma pauta principal como educação gratuita, regulamentação da habitação e pelo bem-estar social, porém todas tinham em comum o apelo por uma Democracia mais participativa.

É um fenômeno mundial o desencontro entre os cidadãos e suas instituições.

Desde 2011 o Movimento Passe Livre (MPL), já promovia passeatas defendendo a tarifa zero do transporte público e também contra o aumento dos transportes em Salvador e Florianópolis, conseguindo revogar o aumento. O movimento é considerado inovador por dialogar da sociedade para a sociedade. Na adoção de uma pauta, foram assertivos e a direcionaram a um sintoma específico que expressa a irracionalidade de um sistema: a imobilidade urbana.

Marilena Chauí no documentário “Sob 20 Centavos” (2014), discursa que vivemos hoje em um Inferno Urbano, o resultado de uma série de omissões do Estado e uma postura individualista e arbitrária da Iniciativa Privada.

“O fato de que as empreiteiras tiveram passe livre para fazer a explosão demográfica da cidade por meio dos condomínios horizontais e verticais e dos shoppings centers. As empresas de transporte tiveram passe livre para manter as linhas longas, benéfico para o lucro deles, mas que prejudicam a população, com uma frota velha, defasada, incapaz de atender as necessidades da população, preços exorbitantes, transporte indigno, indecente e mortífero. As montadoras tiveram passe livre para explorar e expandir o transporte individual.

Então você tem uma cidade marcada pela verticalização dos condomínios e pela presença de shoppings, pela presença absurda e a aberração do nosso

sistema de transporte público tarifado.

Quando foi feito o planejamento do metrô, estava planejado que em 1990, eles entregariam 450km. Em 2013 o governo estadual tinha entregue apenas 90km. Estavam então criadas as condições para que num dado instante isso explodisse. E as manifestações foram a expressão do que se passa no “Inferno urbano”.

O Brasil possui, teoricamente, leis e os instrumentos urbanísticos considerados avançados e supostamente capazes de promover grandes mudanças, como o Ministério das Cidades, o Estatuto das Cidades, lei da Reforma Urbana criada em 2001, os conselhos gestores, planos e fundos, em níveis administrativos diversos. Defendem a “participação popular” na elaboração de políticas públicas urbanas, como por exemplo o Estatuto da Cidade como diretriz obrigatória à gestão democrática vigente há mais de 15 anos. O Brasil vem evoluindo no que diz respeito de políticas públicas para as redes digitais, a partir de ações como a aprovação do Marco Civil da internet e o Portal da Transparência (<http://www.portaltransparencia.gov.br>).

Porém, esta série de iniciativas não atingiram o seu objetivo, gerando assim uma Anti-Reforma, ou seja, uma privatização crescente das cidades com projetos de expansão urbana baseados em dados quantitativos e não qualitativos, desconsiderando o processo complexo de produzir espaços de forma participativa e colaborativa. Por mais que se ataque o déficit habitacional com condomínios de baixa a alta rendas, e combater o trânsito com grandes obras viárias e promoção do transporte individual, o modelo atual baseado na produção casa-mercadoria e transporte-mercadoria, é incapaz solucionar a falta de qualidade urbana, promovendo uma desurbanização, a negação do espaço coletivo e público.

O intuito das manifestações de 2013 era incomodar e trazer o tema do transporte urbano de volta ao centro de debate político-popular no Brasil. A tarifa sendo revogada, abriu a discussão a respeito da mobilidade urbana, um problema que a população enfrenta desde os anos 50.

E junto com ele vieram de forma difusa, outras tantas pautas que solicitavam em geral a melhora nas áreas de infraestrutura e de gestão - ficou evidente o alto nível de descontentamento com a política.

Após o dia 13 de junho ficou claro poder de convocatória das novas mídias por onde a informação se espalha: a internet com as redes sociais. Apesar de apresentar um quadro de acentuada desigualdade social, o acesso aos dispositivos de conexão



Figura 3.31: As redes sociais foram fundamentais para a expansão do movimento ao longo dos dias. Fonte: <http://www.oconhecimento.com.br/antigo/htcms/media/originals/sofativismo.jpg> (04/04/2016)

vem se expandindo em todos os setores da sociedade, atingindo mais de 80 milhões de usuários em 2013 (Pesquisa TIC Domicílios divulgada pela CETIC.br (Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação)

A sociedade se tornou autora e distribuidora da informação. Ocuparam espaços públicos desvalorizados como o Largo da Batata, fruto da operação Faria Lima com um projeto sofrível de praça pública.

O Brasil de uma maneira geral não possui cultura de manifestação. Nos últimos 30 anos, os movimentos mais emblemáticos foram as Diretas já e o Impeachment do Presidente Collor. A falta de mobilização ou falta de apoio da sociedade a mobilizações populares em prol dos assuntos que dizem respeito a relação Sociedade-Estado é fruto de uma sociedade culturalmente conservadora e paternalista, e que sofreu duras repressões durante os 20 anos de Regime Militar, trazendo consigo resquícios desse período na forma de gerir instituições, como a Polícia Militar.

A Violência policial pode ser compreendida então como reflexo do autoritarismo e a cultura de não participação popular nas decisões da cidade. Quanto mais violenta é a polícia, mais violenta é a sociedade. Após este evento, outros tantos grupos começaram a se organizar e fazer novas reivindicações, ou ganharam mais força. Coletivos insurgiram apoiando diversas pautas – O Cidade para Pessoas é um exemplo, liderado por Natalia Garcia. Ocupações em praças, como o Largo da Batata que começou com um conceito semelhante ao Movimento Okupa e que aos poucos foi se transformando. O Minhocão, símbolo da cidade invadida pelo carro, está em



Figura 3.32: “A periferia nunca dormiu” – nunca estiveram deitados em berço esplêndido. Sempre houve violência na periferia. Ela sempre foi a primeira a sentir os problemas da cidade. A diferença é que agora a classe média estava filmando. (Documentário Sob Vinte Centavos. 2014)

Fonte:<http://ichef-1.bbci.co.uk/news/ws/560/amz/worldservice/live/assets/>

constante discussão se deve ser demolido ou não e como é possível transformar aquela realidade.

É necessário, portanto, observar, refletir e compreender o que todo este movimento significou. Nunca uma manifestação se direcionou ao Congresso, em Brasília sem que a polícia não pudesse fazer nada. Ou se direcionou a grupos midiáticos. Ou negou pela presença de partidos políticos. Pedia por algo renovado e puro. Uma crise. Crise vem do sânsrito *kir* ou *kri* que significa purificar e limpar, para o grego, é decisão. Sintoma da urgência em fazer uma mudança profunda no modo de interagir e gerir as instituições e a relação com a sociedade, esta que está se empoderando e querendo ser mais participativa.

“Poder é a capacidade e habilidade de mudar nossas vidas. É a habilidade de definir as necessidades humanas e resolvê-las.”

(Documentário Sob Vinte Centavos. 2014)

“Então, o que eu e os outros devemos fazer se determinarmos que a cidade não se conforma aos nossos desejos? Se determinarmos, por exemplo, que não estamos nos refazendo de maneira sustentável, emancipatória ou mesmo “civilizada”? Como, em resumo, poderia o direito à cidade ser exercitado pela mudança da vida urbana? A resposta de Lefebvre é simples em essência: por meio da mobilização social e da luta política/social” (HARVEY. 53)

3.4. UM NOVO PROGRAMA: O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO 2014

"Abrem-se duas perspectivas extremas e inaceitáveis: a representada pelo filme Blade Runner, com a cidade do medo, da violência, da segregação, e a do filme Shangrilá, com a utopia da serenidade absoluta. Entre os extremos devemos encontrar a cidade da solidariedade e da justiça, com espaços coletivos e pontos de encontro em que se conviva com o outro. A privatização é resposta a um risco iminente de agressão e de perda de patrimônio, situação agravada pelo atraso histórico em lidar com o distanciamento entre ricos e pobres, pela sociedade de consumo e pela desesperante falta de perspectiva de emprego. Busca-se uma segregação física para se colocar a salvo, o que impede crianças e jovens de conhecerem o diverso, constituindo um empobrecimento do horizonte cultural. Para evitar a decadência de cidades e o aumento dos perigos é preciso evitar o excesso de fechamentos e abandono de ruas públicas. O Plano Diretor de São Paulo estimula o aumento de espaços públicos, de calçadas, galerias, parques lineares etc."

Jorge Wilheim (arquiteto e ex-secretário do planejamento da prefeitura de São Paulo)

Figura 3.33: "A proposta de texto Substitutivo ao PL 688/13 foi apresentada pelo relator Vereador Nabil Bonduki à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente da Câmara no dia 26 de março de 2014 e agora a sociedade é novamente convidada a participar do processo de revisão". Texto retirado do chamamento do site da Prefeitura de São Paulo. <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias>.

Fonte: www.gestaourbana.com (04/04/2016)



Após anos sem uma atualização significativa no modo de planejar São Paulo, sendo o último plano lançado há mais de dez anos, em 2002, na gestão Marta Suplicy, chega em 2013 um novo Plano Diretor Estratégico, elaborado junto a participação popular em 2013, para ser aprovado em 2014. O Plano foi apresentado como um norteador da transformação da cidade, com foco na mobilidade e maior abertura para a participação popular. Para a ONU-Habitat, o novo plano possuía requisitos para ser um ponto de apoio para mudanças de paradigmas, e aplicar preceitos de transformação da cidade em um ambiente mais humano, saudável, democrático e menos desigual.



Figura 3.34: Instrumentos de participação social elaborado pelo PDE 2014.

Fonte: Texto ilustrado PDE 2014. Pag 35

Já no processo de elaboração do plano contou com uma programação intensa de audiências públicas e colaboração via internet. Pela primeira vez foi estimulado um canal mais aberto e transparente entre sociedade e o governo. Todas as contribuições ficaram disponíveis no site da prefeitura, que ganhou nesta gestão um caráter mais didático para o usuário. O debate nas audiências foi bastante rico, havendo contribuição de diversos campos da sociedade e movimentos sociais.

Algumas diretrizes apresentadas no novo plano se destacaram das demais, pois representam uma mudança de postura da prefeitura frente as formas de se produzir cidade, tanto na questão da participação social, como também a definição de parâmetros urbanísticos alinhados ao que se entende como inovador.

- Priorizar o transporte público, ciclovíario e o caminhar pela cidade e integrá-los, buscando também reduzir o tempo de viagem do usuário.
- Desestimular o uso do transporte individual através de instrumentos como o número máximo de vagas a ser construídas nas habitações nos eixos de transporte.

- Elaborar o PlanMob (Plano de Mobilidade) - foi lançado em 2015
- Adensamento organizado: promoção de adensamento habitacional nos eixos de transporte e equipamentos públicos acessíveis por transporte público.
- Qualificar as centralidades existentes e estimular o desenvolvimento de novas;
- Incentivo da Fachada ativa e ao uso misto: obrigatoriedade dos novos empreendimentos com calçadas largas, comércio no térreo, ciclovias e maior interação entre espaços e passeio público, além da fruição pública.
- Transferência de potencial construtivo: outro instrumento que permitirá garantir o direito de benefícios aos proprietários de bens históricos.
- Cota ambiental: cada edificação seja ela nova ou reformada, contribui com a melhoria da qualidade ambiental inserindo uma variedade de áreas verdes dentro do lote, incluindo jardins verticais.
- Cota de solidariedade: novos empreendimentos imobiliários são obrigados a destinar 10% da área construída para habitação de interesse social.
- Redução das desigualdades: regularização fundiária, criação de novos polos geradores de empregos e controle social da propriedade.
- Transparência: a divulgação de dados antes restritos como investimentos, licenciamentos e projetos em andamento estarão disponíveis virtualmente de forma didática e transparente para que seja compreendida

INSTÂNCIAS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR



Figura 3.35: Instâncias de participação popular elaborado pelo PDE 2014.
Fonte: Texto ilustrado PDE 2014. Pag 34



Figura 3.36: Sistema Municipal de Planejamento Urbano elaborado pelo PDE 2014. Fonte: Texto ilustrado PDE 2014. Pag 34

multidisciplinarmente.

- As subprefeituras devem ganhar maior responsabilidade nesta reorganização e se uma proximidade maior com as questões de planejamento de bairros, iniciando assim um processo de descentralização de poderes.

A publicação impressa foi elaborada como um texto de lei ilustrado, uma forma mais clara e didática de se apresentar as diretrizes, para que o plano seja compreendido por leigos na área e para que seja mais fácil a sua consulta.

Em janeiro de 2016, foi lançada a plataforma GeoSampa (www.geosampa.prefeitura.sp.gov.br) disponibilizando uma série de dados como densidade territorial, infraestruturas, dados socio-econômicos, IPTU, zoneamento, todos sobrepostos, o que abre possibilidade para que novas formas de análise urbana e conhecimento também sejam criados.

O novo PDE fez um grande avanço em relação como a cidade deverá se desenvolver, focando no desenvolvimento ancorado com macro-infraestrutura de transporte e mudando o seu padrão de pensamento até então baseado no desenvolvimento ‘suburbano’, que prioriza o carro e consequentemente espraiia o desenvolvimento na cidade sem uma visão de sua totalidade.

Essa importante tentativa ao reorganizar a cidade através da estrutura de mobilidade do transporte público, com a conjugação de adensamento urbano com os eixos de transporte público de maior velocidade, produziu um mapa que define as

quadras ao longo dos eixos de ônibus e metrô. Nestes eixos onde um adensamento é maior, serão implantadas medidas que visam dar menos prioridade ao uso do carro.

Porém as quadras incluídas nestes raios de influência foram definidas de forma sistemática e genérica em escala macro, por fórmula de distância de eixos e raio de estações de metrô e trem, sem considerar a situação pre-existente e características individuais de cada quadra, desde o lote até o bairro, ou seja, todas as suas complexidades.

No entanto, ainda não foi solucionado uma questão crucial: o desenvolvimento está sendo designado para eixos extensos e sem definição de centralidades pontuais em que grandes áreas comerciais existentes e estações de transporte sejam bem conectadas. O PDE deveria focar no desenvolvimento destes pontos, mais do que o que

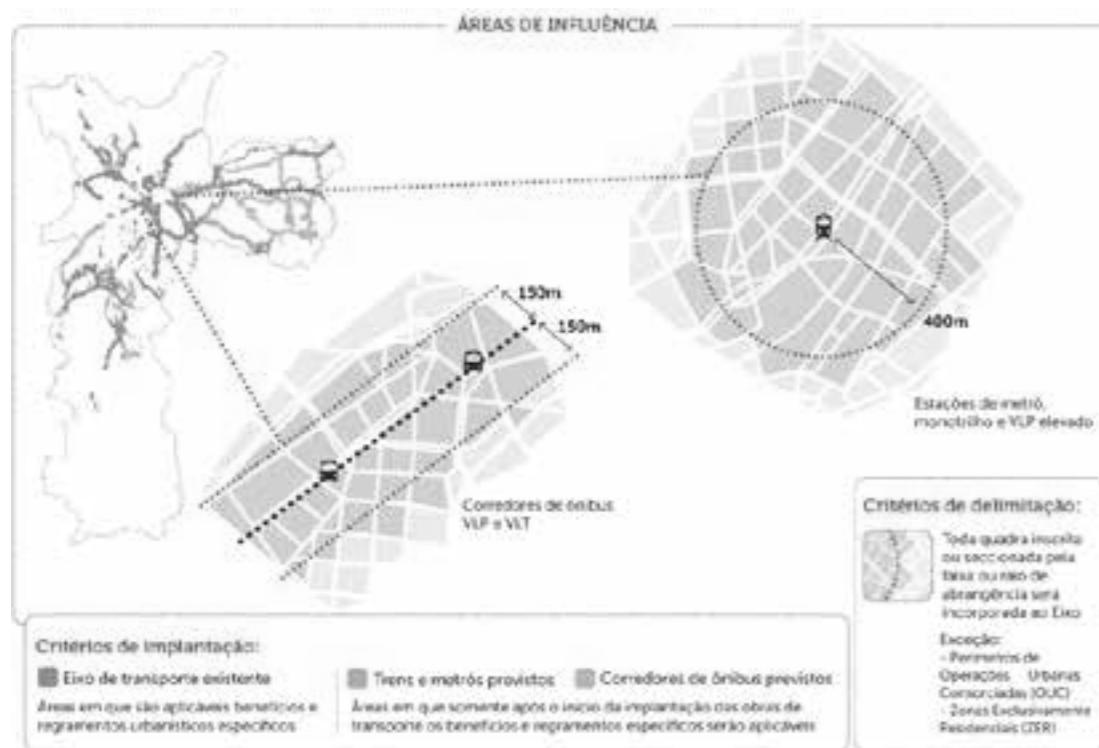


Figura 3.37: Áreas de influência dos corredores de transporte.

Fonte: Texto ilustrado PDE 2014.

ocorre ao longo destes eixos estruturais. Além disso, centralidades bem conectadas, diferente dos eixo lineares extensos, são mais amigáveis para as pessoas e para a congestão do trânsito, pois funciona como um destino. Portanto, como pensar na interação (eixos) e suas centralidades, sem trabalhar claramente as suas definições?

Para que a cidade comece a ser vista em sua totalidade, as soluções urbanísticas devem ocorrer em escalas variadas, entendendo a relação da escala com o nível de planejamento pretendido, que pode ir do macro (entendimento da cidade e suas

relações com o seu entorno) ao micro (soluções de arquitetura para a boa relação com o espaço público). O PDE ainda se mantém na escala macro, quando é preciso aproximar e pensar sobre o bairro e centralidades, analisando um a um, identificando inicialmente, suas delimitações geográficas.

É de suma importância esta delimitação para que, gradativamente, se faça uma gestão mais local, em que se analise rua a rua identificando as áreas problemáticas e situações de ruas mais importantes. Pode ser elaborada uma política focada e participativa, por exemplo, no terreno ativo garantindo assim sua atratividade e corrigindo problemas das edificações em massa. Passa-se assim a criar identidades para os bairros e pontos de referência para a cidade como um todo, reconhecendo potencialidades encontrando suas características singulares, desde a escala do bairro até a rua.

Existe um vácuo que precisa ser preenchido no que diz respeito a escala e alcance de gestão – ainda há uma visão macro de cidade e sociedade que precisa ser aproximada e compreendida – a gestão pública ainda se encontra neste processo de transformação, bem como a sociedade e o mercado, então suas autarquias estão se reformulando. Dessa forma, há a necessidade de planos especiais com detalhamento e diretrizes de organização e desenho urbano específicos, chegando finalmente na escala humana.

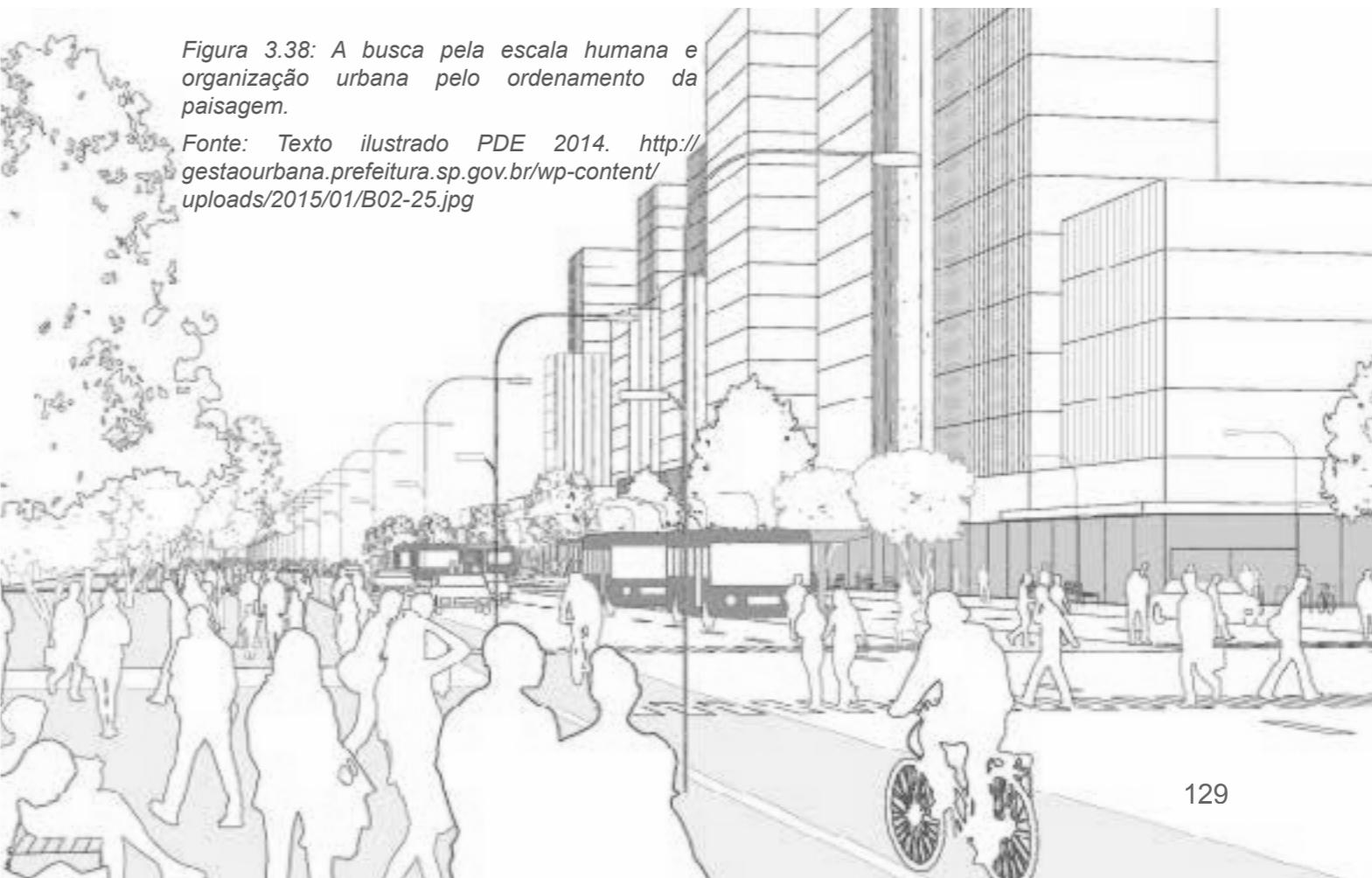


Figura 3.38: A busca pela escala humana e organização urbana pelo ordenamento da paisagem.

Fonte: Texto ilustrado PDE 2014. <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/B02-25.jpg>

3.5. O URBANISMO TÁTICO: ESTIMULANDO A REPROGRAMAÇÃO CONTÍNUA DE UMA NOVA LÓGICA DE CIDADE

"A rua é soberana, coloca desafios e possibilidades que vão muito além daquilo que podemos prever. A intervenção urbana está no espaço cotidiano, na rotina, e provoca rupturas, dilata olhares, instaura novas maneiras de pensar o tempo e o espaço na dinâmica cotidiana"

(Priscilla Toscano, pesquisadora e diretora do Coletivo PI)

No Brasil, os coletivos ganharam impulso a partir dos anos 2000, tendo como mote o uso da rua, do espaço público e da microarquitetura urbana em contraste à atuação da arquitetura em espaços privados. Intervenções através da arte, de ocupações e eventos, que privilegiaram o intercâmbio com o público e articularam na esfera política, buscando a renovação dos processos de um sistema que está paralisado.

Os coletivos não se configuram por seus integrantes e sim por determinadas ações, agindo sempre em um contexto de intervenção pública. Não se caracterizam como movimentos artísticos, cooperativas ou grupos, possuindo um número indeterminado de participantes. Surgiram por necessidade onde "o urgente é o real".

Um bom exemplo de intervenção é o Movimento "Ocupa Sampa" ou "15-O", derivado do internacional "Occupy", em setembro de 2011 através das redes sociais, em que pessoas de todas as partes do mundo foram convocadas para se unirem em prol de uma Democracia mais participativa. Em São Paulo, ocuparam sob o Viaduto do Chá durante um mês, onde discutiram pautas como Belo Monte, habitação e tarifa zero: a pluralidade de grupos ideológicos participantes, tornou a troca mais rica e intensa, debatendo sobre diversos assuntos. Moradores de rua se tornaram parte do movimento, no qual puderam agregar conhecimento e se sentir acolhidos, como parte da causa. Houve resistência por parte da guarda civil metropolitana, que retirou as faixas.

A arte pública e espontânea dos grafiteiros travou uma batalha contínua com a Prefeitura, tentando fazer possível a sua arte nos muros cinzas da cidade: a Prefeitura pintava de cinza aquilo que, na opinião de seus funcionários, era considerado poluição visual, vandalismo ou depredação do patrimônio público.

No mundo, o grafite divide opiniões - de um lado é utilizado para reativar áreas sem vida, de outro, é censurado e marginalizado. Diante da persistência, o grafite passou a ser regulamentado pela lei Cidade Limpa, que permite os grafites em áreas públicas desde que seja expedida uma autorização conjunta da Comissão de Proteção à Paisagem Urbanas e as Subprefeituras. Também houve liberação em áreas como a Avenida Vinte e Três de Maio.



Figura 3.39: Movimento "Ocupa Sampa": cerca de 400 pessoas acamparam sob o Viaduto do Chá. Fonte: <http://www.coletivoverde.com.br/wp-content/uploads/2012/10/1320152820026-ocupa-sampa.jpg> (25/03/2016)



Figura 3.40: Poster do Filme Cidade Cinza, a luta pela conquista do espaço urbano pelo grafiteiros. Fonte: <http://followthecolours.com.br/wp-content/uploads/2014/04/follow-the-colours-cidade-cinza-filme.jpg> (25/03/2016)



Figura 3.41: Ocupação no Minhocão. Festival Baixo Centro, em 2012. Fonte: <http://movimentoconviva.com.br/wp-content/uploads/2013/04/baixocentro3.jpg> (25/03/2016)

"O grafite paulistano é um efeito colateral totalmente espontâneo da falta de espaços públicos voltados ao lazer, da concentração de renda, do planejamento urbano desassociado da realidade da maioria da população, do abandono do poder público. A negligência do Estado foi exatamente a fenda no muro que permitiu com que jovens da periferia criassem uma identidade visual única, reconhecida inclusive internacionalmente, que mistura técnicas da pintura de rua norte-americana com a cultura regional brasileira" (Trecho do filme Cidade Cinza. 2012)

Outro aspecto importante em São Paulo são projetos locais, muitas vezes resultantes de improvisações que, de forma modesta, oferecem soluções a problemas urgentes. É o caso da Academia de Boxe Nilson Garrido, que iniciou atividades sob o Viaduto do Café e foi replicado embaixo de outros três viadutos, abrindo assim, a discussão sobre a utilização dos espaços residuais na cidade.

Após as grandes manifestações de Junho de 2013, novas pautas surgiram enquanto outras ganharam novo impulso, principalmente aquelas ligadas ao modo de viver na cidade: o meio ambiente, a relação das pessoas com os espaços públicos e mobilidade. O ambiente favoreceu a multiplicação de Coletivos, ONGS, e pessoas que, encorajadas a agir de forma coletiva, horizontal e descentralizada, vieram propor novos meios de mudar a realidade e a conscientizar, resistindo em meio a dificuldades.

Exemplos disso temos Ocupe Estelita, Cais Mauá, Parque Augusta, Buraco da Minhocá, Movimento Parque Minhocão, Movimento Boa Praça, Atados, Desbravadores de Sampa, Sampapé e a Batata Precisa de Você. Estes grupos estão comprometidos com a causa urbana, buscando documentar cada um em sua especificidades as práticas existentes, com medições e pesquisas, bem como propor projetos no ambiente da cidade.

São inúmeras as maneiras de provocar estímulos ao modo de agir no cotidiano. Entramos no "piloto automático", onde pouco compreendemos que aquilo que nos incomoda é o sintoma de um forte desequilíbrio no ambiente que vivemos, e que, para transformar, é necessário tomar consciência mudando o modo de pensar e agir.

O inconsciente, na psicologia é uma área do cérebro onde se gasta muito mais energia para fazer modificações, a memória. É lá onde estão todas as instruções pré-estabelecidas que fazem nosso organismo ser como é. Portanto, é neste inconsciente urbano que precisa ser acessado.

"Hackear significa entender o sistema, para depois transformar a sua lógica por dentro (...)"

(Vídeo Sonho Brasileiro na Política. Fonte: <https://www.facebook.com/sonhobrasileirodapolitica/videos/525583817624046/?pnref=story> 22/03/2016)

Por muitos anos, os planos diretores se mantiveram na macro escala e como ferramenta distante do conhecimento da população, sendo necessário a partir de agora, reinterpretar na linguagem da lei como se projeta coletivamente na microescala, bem como criar autarquias que incentivem e direcionem os caminhos para viabilizar projetos ainda compreendidos pelo Mercado como não lucrativos.

O novo Plano Diretor de São Paulo de 2014 trouxe inovações, porém ele deve ser entendido ainda como um plano de diretrizes, cujos regramentos precisam ser melhor adaptados, compreendidos e constantemente atualizados, acompanhando as demandas e as rápidas transformações que vem ocorrendo na cidade e a relação entre as pessoas.

A cidade é um organismo vivo, e para seu bom funcionamento é necessário haver uma troca constante entre *top down* e *bottom up*.

Mas afinal, como reconhecer e entender as diversas escalas da cidade e compreender sua relação com a escala humana?

3.5.1. São Paulo em pontos e linhas

"A oferta por espaços públicos de convívio cria demandas, e estimula as pessoas a desenvolver novos hábitos. (...) o que mais atrai as pessoas é sempre a presença de outras pessoas." (William H. Whyte. Fonte: The Social Life of Small Urban Spaces. 1980)

Nos últimos 60 anos, com o planejamento modernista, essa ordem foi invertida e a escala humana negligenciada, dando prioridade ao tráfego de veículos, criando inclusive departamentos de tráfego, no caso de São Paulo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), que avaliam diariamente as condições das vias,

estacionamentos e o congestionamento. Porém das atividades humanas, muito pouco foi estudado, algo quase que invisível.

Até então, a legislação criou normas que garantiam o espaço para o carro, como números de faixas mínimas para veículos, enquanto das calçadas, intalaram-se postes em espaços de 1 m de passagem e grandes extensões de guias rebaixadas. Praças são projetadas desconhecendo a dinâmica humana, se tornando muitas vezes espaços de passagem. Sendo assim, onde em São Paulo, as pessoas exercem atividades de contemplação e descanso, unida a diversidade de atividades e pessoas?

Já foi compreendido anteriormente que a cidade é um sistema, composta por elementos e subsistemas, que interagem uns com os outros. Essa definição, porém, depende do referencial de escala que está sendo estabelecido: segundo Jan Gehl, uma cidade viva é aquela onde se priorizam as pessoas - a referência de projeto e ponto de partida é sempre a vida humana, depois os espaços e então os edifícios.

É preciso reencontrar esta microescala (paisagem humana - ruas, edifícios, quadras), a transição para a médias escalas (escala do desenvolvimento - bairros) até encontrar a macroescala (escala de planejamento - cidade, metrópole).

Portanto as prioridades devem ser reordenadas valorizando a vida humana, afinal, pedestres, ciclistas e motoristas são pessoas, só estão usando espaços diferentes das vias. O planejamento urbano precisa estudar a vida na cidade como é hoje, mapear atividades, para poder elaborar planos estratégicos de onde deve-se reforçar e renovar: compreender a paisagem humana.

3.5.2. Ativando Pontos na cidade: interações com os espaços

São Paulo pode ser visto então como uma rede de linhas e pontos, sendo possível identificá-los em diversas escalas, incluindo seus raios de influência na cidade. Cada ponto, nada mais é do que um aglomerado de outros pontos que foram ativados pela boa interação entre si, ou seja, microssistemas. Microssistemas unidos formam um sistema, que unidos formam um novo sistema e assim por diante: indivíduo, edifício, rua, quadra, bairro, cidade, metrópole. Se não há dinâmica, não há energia, não há vida, e o espaço fica inativo dentro da cidade, causando sensação de vazio e insegurança.

Em São Paulo, percebe-se que mesmo os espaços já destinados a ocupação

das pessoas, ao lazer, ao caminhar, se encontram abandonados, como se realmente não pertencessem a ninguém. O que se produz aqui são espaços sociais que muitas vezes se tornam não-lugares, pois nem os órgãos públicos e nem a população se apropriam dele. Valorizadas são as áreas privadas dentro dos condomínios, que ironicamente são chamarizes nos stands de vendas: varandas gourmet e milhares de opções de lazer e um alto custo de condomínio.

"Geralmente as pessoas acham que um espaço público é um espaço de ninguém. Quanto mais inadequado o estado de uma praça, mais distante a população fica dela. Nossa intenção é propiciar um encontro da comunidade para construir um bem comum que será para o uso de todos. (...) A ideia é mostrar como o empoderamento coletivo pode ser impressionante e capaz de realizar transformações incríveis".

Eliane Alvares, gerente de sustentabilidade da Telefônica Vivo - GVT. Programa GVT na Praça. (Fonte: <http://www.metropoles.com/pelas-cidades/recanto-das-emas/projeto-reune-comunidade-para-revitalizar-praca-do-recanto-das-emas>)

O que se percebe é que ao reativar estes locais mesmo que temporariamente, através de ações táticas, há uma adesão significativa das pessoas, uma vontade de socializar há muito adormecida, além de mudanças físicas como crescimento das atividades comerciais e multiplicação destes espaços de estar.

O medo e abandono do público foi tão significativo nas últimas décadas, que os movimentos táticos que surgem agora, partem na maioria das vezes destes lugares negados: muros, escadarias, vielas e praças de diversos tamanhos. Além disso, são lugares de certa forma mais simples de modificar por serem considerados pertencentes a ninguém e também por questão de legislação. Um primeiro passo para o reconhecimento da vida fora dos muros.

Dessa forma, ativar pontos pela cidade tende a reorganizar os fluxos e estimular a criação de novas conexões, entrando novamente em equilíbrio dinâmico sem haver tanto desperdício de energia e recursos.

Foram analisadas uma série de ações táticas a seguir, a respeito da metodologia aplicada, como se deu a participação dos diversos atores envolvidos, bem como a relação das atividades com o local de intervenção, sua importância e escala dentro de São Paulo, além de reflexões relevantes a cada um dos casos.

escalapraça local

(Rua)³: elemento pop up para descobrir os desejos do usuário

"O (Rua)³ foi a forma que encontramos de fazer com que as pessoas se relacionem com o espaço e entre si, sempre com o objetivo de levantar a discussão e entender quais são seus desejos e necessidades para o local (...) O cubo não tem uma frente definida, isso faz com que as pessoas se desloquem em volta do objeto, ao mesmo tempo em que percebem o próprio espaço urbano, ele é um convite"

(Jeniffer Heemann, sócia do Bela Rua. Fonte: <http://gazetadepinheiros.com.br/cidades/projeto-de-revitalizacao-vira-aliado-de-praca-no-butanta-14-08-2014.htm>)

A (Rua)³ (Rua ao Cubo), é um elemento itinerante em forma de um cubo, semelhante a um container, idealizado pela associação Bela Rua. A presença do cubo é capaz de transformar o local onde está inserido em um lugar de convívio, arte e lazer. Ele disponibiliza bancos, mesas, jogos, plantas e o que mais for necessário para proporcionar novos usos ao local.

Em São Paulo, o cubo foi utilizado na Praça Oliveira Penteado, Butantã, espaço antes abandonado e perigoso. Foi então reformada, mas ainda assim, não ficou atrativa para o usuário.

Durante três semanas, o (Rua)³ proporcionou uma variedade de atividades relacionadas a arte e cultura, como curta-metragens, picnics, palestras, shows, inclusive oficinas para crianças durante três semanas, ao mesmo tempo que foram realizados estudos e pesquisas para entender o que o usuário

atoresenvolvidos

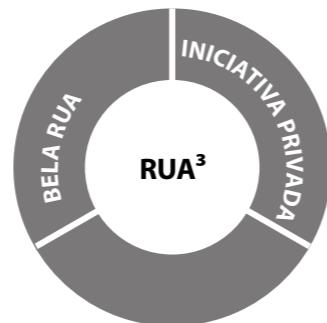


Figura 3.42: O Cubo sem evento. Fonte: <https://blogcasasbacanas.wordpress.com/>

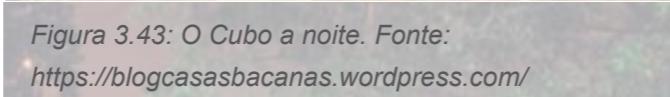


Figura 3.43: O Cubo a noite. Fonte: <https://blogcasasbacanas.wordpress.com/>



pontosfluxos



Diagrama 3.7: Situação antes - praça inativa. Sem fachadas ativas e sem olhos para a praça. Espaço público como "terra de ninguém"

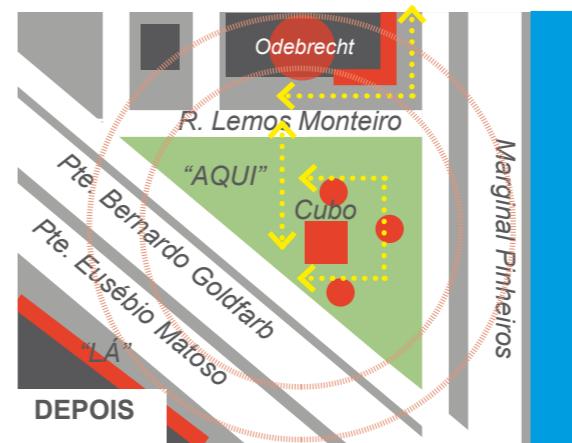


Diagrama 3.8: Depois - dinâmica com o Cubo funcionando como fachada ativa e novo ponto de atração - Pessoas gostam de estar com outras pessoas. Fonte: Própria

deseja para aquele local e pensar em como transformar esses desejos em realidade.

Seu entorno não estimula o contato das pessoas com a praça: não há fachadas ativas voltada para ela, e está envolta de vias de alta velocidade como a Marginal Pinheiros e a Ponte Eusébio Matoso, onde poucos caminham. A Praça, em resumo, não possui vida espontaneamente, pela sua má integração e pouca vitalidade do entorno dia e noite, pois está isolada.

Estavam participando pessoas de todas as faixas etárias enquanto os eventos ocorriam.

Atualmente, quando não há evento ela permanece vazia, havendo movimento em dias de semana em horários de almoço, por exemplo.

É necessário portanto, ter uma âncora permanente que gere atividades constantes até que este espaço se torne um lugar, e que as pessoas se apropriem dele.

Figura 3.45: Oficinas com crianças. Fonte: acervo Irene Quintâns



escalapraça de bairro

GVT na Praça: ativar praças inadequadas para unir a comunidade

"Do entendimento da cidade como um organismo vivo e interconectado, a inspiração ao nome que escolhemos para nos representar não apenas institucionalmente, mas que carregasse o quê acreditamos: se conseguirmos gerar transformações em vários pontos de um lugar, o sistema como um todo se transforma." Acupuntura Urbana (Fonte: <http://acupunturaurbana.com.br/nossa-historia/>)

A parceria entre a empresa GVT (Telefônica Vivo) e a ONG Instituto Elos (unido ao Acupuntura Urbana), deu origem ao projeto GVT na Praça, criado no início de 2014, realizou intervenções em praças em diversas cidades brasileiras, cujo objetivo é criar vínculo afetivo entre as comunidades e suas praças a partir da revitalização de espaços que valorizam a coletividade. No período de 21/08/2015 a 14/09/2015, a GVT foi a Santo André para transformar a Praça Vicente Grenzi, em um local renovado. Dois meses antes já estavam analisando a área, que foi escolhida pela prefeitura, através de manifestação de interesse dos moradores.

A metodologia empregada é a Filosofia Elos através do jogo Oasis que comprehende etapas que vão desde o reconhecimento do local e busca de elementos positivos, recrutamento de pessoas para a formação, passando por brainstorm junto à comunidade, estratégia de projeto e implantação, o mutirão de construção e finalmente os planos futuros para o local. O processo de transformação foi rápido e recebeu recursos da GVT, Prefeitura e dos moradores e colaboradores.

A área se encontrava praticamente abandonada, com pouca iluminação pública, campo

atoresenvolvidos



Figura 3.46: A praça sendo transformada pelos moradores. Fonte: Acervo Júlio César Martins



Figura 3.47: Praça antes sem vida e cor. Fonte: Google StreetView 2011



pontosfluxos



Diagrama 3.9: Situação antes - praça inativa, isolada. Se pensada na macro escala pode ser replicada na cidade toda formando uma rede. Fonte: Própria

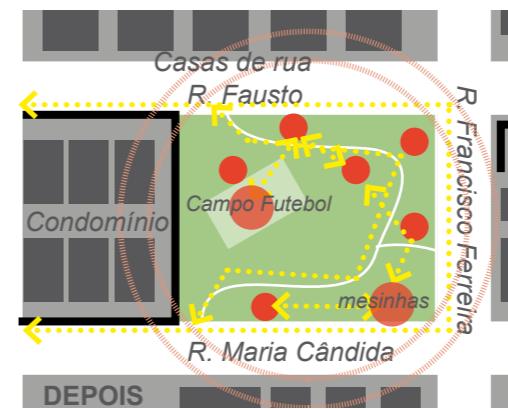


Diagrama 3.10: Depois - Novos equipamentos e reforma. Pontos dentro da praça foram reativados. O Ponto praça foi reativado no bairro. Fonte: Própria

de futebol inundado, sem equipamentos para lazer ou comércio próximo, somente residencial, vizinha de um condomínio de casas murado e sem acesso a ela. Além disso, não há calçadas e o excesso de velocidade das vias adjacentes unido ao desenho urbano inadequado da praça (interna e externamente), dificultam a acessibilidade. As pessoas caminhavam pela rua, não por dentro dela. As transformações foram um misto de permanentes e temporárias, fazendo o máximo possível no tempo estipulado. Novos equipamentos foram colocados ou reformados, pinturas e plantas. os mobiliários e pisos foram pintados, iluminação e wi-fi.

As intervenções limitam-se ao perímetro da própria praça, como um cercado. Ainda existe uma forte resistência em autorizar intervenções que ultrapassem estes limites, como por exemplo, extensão temporária das calçadas para aumentar a área de passeio e inibir a alta velocidade dos carros foi sugerida e não se realizou. Alterações em lotes privados também não ocorrem. Extrapolar os limites poderia potencializar as transformações. Atualmente a praça foi reativada e as pessoas a utilizam como local de estar, de encontro entre vizinhos através de eventos cotidianos como jogos e feiras comunitárias, com participação de crianças e idosos. As pessoas estão voltando a entender aquele espaço como delas e estão mantendo a praça ativa, permanecendo nela.

escala condomínio favela

Biourban: estimulando moradores a ativar espaços não utilizados e atualizá-los

"O projeto BioUrban finalmente chegou onde acreditava ser a melhor forma arquitetural de sociabilidade da civilização ocidental: a Favela. Não em sua condição social, mas em suas relações humanas que são frutos da disposição urbanística com sua especificidade arquitetônica. A Favela possibilita ao homem reconhecer-se como tal. (...) É a antítese de Brasília. É a sustentabilidade em sua construção. É a história de milhares de brasileiros." (Jeff Anderson. Fonte: http://biourban.blogspot.com.br/2010_11_01_archive.html)
18/03/2016)

Iniciativa tática vencedora do Concurso Internacional UrbanAge em 2008, desenvolvida pelo sociólogo Jeff Anderson com o BioUrban. O objetivo era o de revelar o potencial de espaços inutilizados, transformando-os em ponto de encontro para os moradores, através de ação social e DIY (do it yourself) em que ele e os membros da comunidade se envolveram.

A Favela Mauro, na zona sul de São Paulo, foi o primeiro local onde esta metodologia foi aplicada pela Biourban. É um local violento pela presença de organizações criminosas e o constante e forte tráfico de drogas, porém com forte senso de coletividade e resiliência, em meio a um entorno residencial de renda mais elevada. O ponto focal de intervenção foi o "Escadão", conquista advinda da organização dos moradores, como também a área interna comum da Favela.

O projeto é composto por série de medidas tanto estéticas como de monitoria, que transformaram a qualidade espacial local dentro

atores envolvidos



Figura 3.49: Intervenção no "Escadão".

Figura 3.50: Biblioteca Biourban no interior da comunidade.

Fonte: Acervo Jeff Anderson.



pontos fluxos



Diagrama 3.11: Entendimento dos espaços público e privado (amarelo) da Favela Mauro. O "Escadão" é a porta de entrada da Favela mas não usada pela comunidade, ponto de trânsito de drogas. Sem iluminação pública, ocupada por lixo e sem área de descanso ou qualquer mobiliário. Fonte: própria

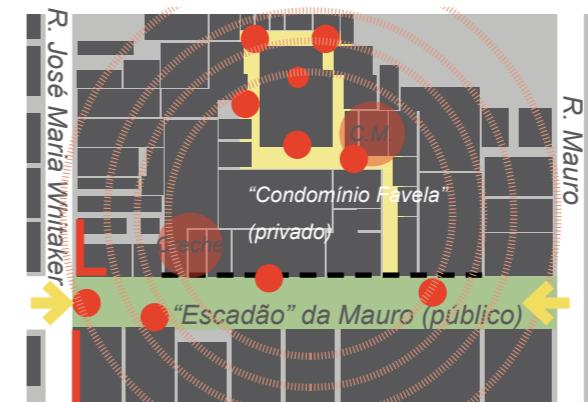
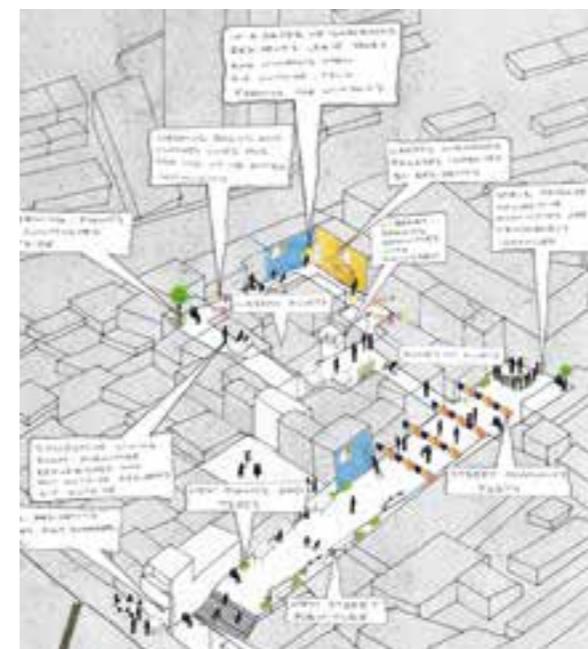


Diagrama 3.12: Os novos pontos ativados trouxeram benefícios imediatos a comunidade, como aumento do uso do espaço público e da segurança, além de trazer maior diversidade de usos para o local. Fonte: própria



em um curto espaço de tempo: incluiu limpeza dos espaços e das fachadas das casas, criação de canteiros de flores, usando cores e materiais reciclados para humanizar as faces de edifícios e infraestruturas expostas, criação de obras de arte públicas (mosaicos e pintura) e a realização de atividades coletivas, como eventos e a criação de uma biblioteca dentro da Favela. Jeff morou por um ano no Centro Comunitário (C.M.) no interior da comunidade, para analisar as dinâmicas, identificar elementos públicos e privados e assim definir as estratégias, trabalhando com mais de três mil pessoas.

A tática partiu da criação da "Biblioteca BioUrban", equipamento aberto para os moradores que oferecia atividades coletivas diárias, como tratamento físico dos caminhos e becos e do "Escadão", o que modificou a dinâmica local elevando o senso de comunidade e a um uso intenso do espaço aberto. O uso de espaço aberto e coletivo teve um impacto positivo sobre o ambiente construído e a sua segurança do entorno. Novas atividades passaram a ser organizadas em grupo e em determinado momento, o tráfico de drogas parou suas atividades provisoriamente (aproximadamente 15 dias), graças a ação conjunta do sociólogo com os familiares dos membros.

Figura 3.51: Ilustração das Intervenções na Favela Mauro.

Fonte: Livro Handmade Urbanism.

escala praça de centralidade

A Batata Precisa de Você: ocupar para provocar mudanças

"O Largo da Batata já não é tão mais largo assim. Ele tem sofrido uma série de transformações por conta da chamada "Operação Urbana Faria Lima". (...) A especulação imobiliária (valorização de imóveis provocada por esse movimento) acaba por expulsar os moradores e comerciantes originais do Largo e leva com eles a cultura e os costumes locais. (...) Não há lei, construtora ou incorporadora que possa nos desapropriar aquilo que é nosso por direito: a rua.

Trecho do Manifesto do "Ocupe Largo da Batata" 16/03/2013. Fonte: <https://atitudeco.files.wordpress.com/2013/03>

Assim como "A Batata precisa de você" nascido em 2014 e liderado pela arquiteta Laura Sobral, outros movimentos insurgiram antes no local como o "Não Largue da Batata", "Ocupe Largo da Batata" e "Batata Memo", já em 2013. Estas ocupações anteriores ocorreram com intuito de resgatar a memória local e se manifestar contra as transformações passadas após a Operação Urbana Faria Lima, que provocou um processo de gentrificação na região.

A "Batata Precisa de Você" é um movimento que busca mais especificamente evidenciar o potencial desse espaço árido e inacabado para um lugar de convivência, testando possibilidades de uso e ocupação, reivindicando infraestrutura permanente que melhore a qualidade deste espaço público. Após dois anos de ocupação constante, com inúmeros eventos e construção de mobiliários temporários de forma coletiva e participativa, o local é visto hoje como um laboratório, que busca fomentar outras iniciativas semelhantes pela cidade.

atores envolvidos

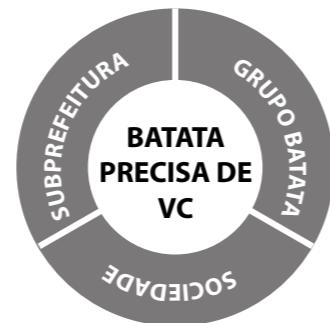


Figura 3.52: Ocupação no Largo da Batata - eventos iniciaram as sextas e hoje são diárias. Fonte: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/servicos/Divulgacao.jpg>

Figura 3.53: Ping Point. Fonte: <http://www.cbtm.org.br/Data/Sites/1/media/institucional/ping-point.jpg>



pontos fluxos

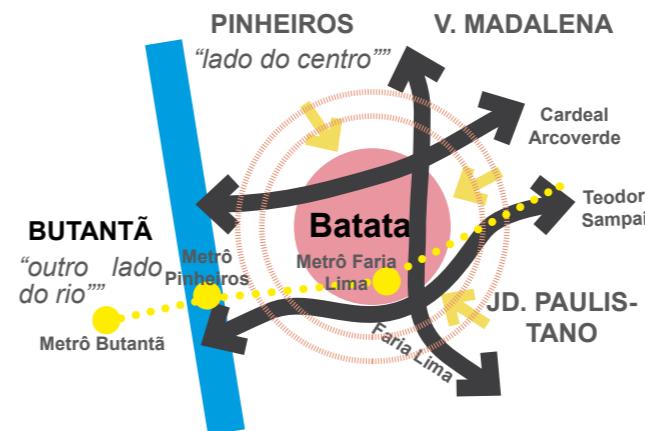


Diagrama 3.13: O Largo da Batata como cofluência de diversos fluxos que dividem em regiões com características diferentes.



Diagrama 3.14: Os 3 territórios. Fonte: Própria

Figura 3.54: Vista aérea do Largo da Batata já com as ocupações. A proporção intervenção e dimensão da praça - contraste. Fonte: <http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/28116-largo-da-batata-ganha-area-verde-em-sp>



Porém, é importante destacar que o Largo, uma área com cerca de 50.000 m², é um ponto focal de uma das mais importantes centralidades de São Paulo, a Pinheiros-Butantã (Pinheiros "do lado do rio onde está o centro antigo" e Butantã do "outro lado do rio"), contando com estação de metrô Faria Lima. Um ponto de conexão a ser reequilibrado os fluxos próximos e criar novas dinâmicas.

Desde a sua formação, o Largo da Batata é um local estratégico de confluência de vias importantes como Rua Cardeal Arcôverde, Teodoro Sampaio e Faria Lima, com linhas de ônibus e de ruas comerciais: um conjunto rico e diversificado. Teve ao longo do processo da Operação Urbana Faria Lima, sua vida extirpada, sendo construído um local com baixa qualidade urbana, não funcional e árido (um território desocupado) - mas uma passagem de carros na cidade. O projeto da Operação não se preocupou com a microescala e desenho urbano qualitativo tanto do espaço público como do privado. O espaço público ficou deixado de lado quando não se pensou nas interações com o privado.

Hoje se subdivide no mapa mental em Área da Igreja, do Bicletário (onde está o coletivo) e Área do Mercado, seccionada pela Av. Faria Lima e R. Fernão Dias, praticamente isoladasumas das outras.

pontos fluxos

Percebe-se apóas as ocupações, uma nova dinâmica interna, com mobiliários e novos usos, que atraiu um fluxo maior de pessoas que passam por dentro deste território e o usam, convivem. Já foi palco de grandes manifestações e outros eventos como o carnaval. O coletivo ao longo desse período de ocupação mapeou usos, fluxos e percepções locais que podem nortear projetos futuros.

As intervenções na praça ocorrem dentro do seu limite físico. Na tentativa de fazer algo fora desse espaço, como pintar uma faixa de pedestre, a CET apagou e algum tempo depois, redesenhou no seu próprio padrão. Portanto, mesmo que as novas iniciativas bottom up tragam uma metodologia diferente de projeto, com novos mobiliários e atividades, o que pode levar a um projeto permanente, é necessário extrapolar os limites da praça e buscar compreender qual o tipo desenho urbano é adequado para que ela funcione bem espontâneamente.

Figura 3.55: Mobiliário produzido através do concurso lançado pelo BatataLab. Fonte: <http://ipiu.org.br/projetos/batatalab/>



Diagrama 3.15: Situação do Largo pós obras da Operação Urbana. Os três territórios navegam no limiar entre um não-lugar e um espaço social - o "lugar" que ali existia, foi deconfigurado.

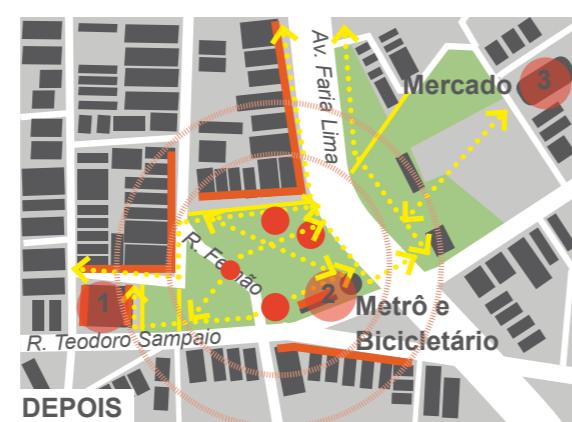


Diagrama 3.16: Após intervenções da "Batata Precisa de Você". Novos fluxos se formaram no interior com os novos equipamentos e aos poucos um novo significado é dado, transformando em um lugar. Fonte: Própria.

Figura 3.56: A Batata Faixa. Fonte: <http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/08/batata-faixa-2.png>



3.5.3. Organizando Fluxos na cidade - interações entre os espaços

Quando se fala em interação entre espaços, significa compreender de que forma estes pontos estão conectados - se está havendo ruídos, falhas, dificuldades de comunicação ou se está fluindo de forma efetiva e harmônica.

Uma percepção bastante recorrente em São Paulo, é de que tudo está longe. De uma maneira mais abrangente "aqui e lá" são definições que ocorrem constantemente, sintoma de que há barreiras físicas de várias formas. Podemos tomar como exemplo os Rios com as marginais, quando se fala "deste lado do rio e do outro lado do rio" (lado do centro e o o lado onde está Santana, Butantã), linhas de trem e diversas vias de grande porte (Bandeirantes, Rebouças, Faria Lima), poucas delas são amigáveis e segregam bairros inteiros. Ou mesmo quando a pessoas deixam de caminhar 500m para ir até o mercado, padaria ou bar e preferem pegar um carro para realizar o trajeto.

Isto é reflexo de como a situação do trajeto entre destinos está inadequada para as pessoas. Os sentidos não estão sendo estimulados, ou passando uma sensação de tensão e perigo. Os "olhos na rua" de Jane Jacobs estão seriamente comprometidos, e o resultado são espaços subutilizados, calçadas inadequadas, fachadas cegas. Desconhece-se o habitat do homem.

As ações táticas ocorridas nestes espaços, que vão desde a caminhada pelo bairro, os parklets, extensão de faixas de pedestres, ciclovias e até mesmo os corredores de ônibus, vem para reencontrar a lógica de mobilidade mais adequada reorganizando fluxos, mesmo que inicialmente tudo ainda pareça mais caótico do que anteriormente, ou que haja resistência com relação a certas medidas. O que se nota após as ações em geral, é a mudança de dinâmica no espaço, com uma quantidade maior de pessoas utilizando os lugares para encontro e aumento de sensação de segurança que o uso intenso traz.

A "rua", porém, ainda é algo polêmico para intervenções, pois estava definido até então que seu dono era o carro. As ações táticas ocorridas, partem majoritariamente do poder público. Porém é fundamental começar a estudar, medir para ter base de conhecimento para o futuro. Benefício mais tangível é a interação social e atividade de pessoas de diversas idades, renda, trabalho, religião e raça milhas desenvolve têm a oportunidade de conhecer no mundo pública e participação em atividades físicas ou sociais. Ao fazê-lo, os participantes desenvolvem um conhecimento mais profundo da sua cidade, o outro, e o potencial de fazer das ruas lugares mais adequados.

escalacalçada|rua|quadra

Curativos urbanos: perceber o percurso para humanizá-lo

"Dos curativos que nós colocamos ainda foram poucos, pois há muito a ser melhorado e eu acho que não deveríamos nos conformar com o que está acontecendo pois somos cidadãos e merecemos melhorias.
" Kethlyn Alessandra, aluna da 8ª série Escola Estadual Oscar Pereira Machado (Fonte: Caminho escolar - Passagens Jardim Ângela)

Idealizado pela associação Bela Rua, os "Curativos Urbanos" é uma tática que tem sido utilizada por ONGs e coletivos desde 2013. A ideia do uso lúdico do Band-aid é associar diretamente a algo que está machucado e precisa ser curado. Através dessa ação, as pessoas treinam o olhar e a percepção em relação a qualidade do meio que as cercam e suas interações: hábitos, a limpeza, mobiliários, qualidade de travessias, calçadas, ruas, edificações, fechamentos, meio ambiente. É complexo identificar quais os efeitos diretos dessa ação, pois ela trabalha diretamente com o campo da percepção e das ideias e indiretamente com o meio físico, ou seja, as mudanças no espaço não necessariamente vão ocorrer de imediato. É possível a partir deste exercício, definir algumas diretrizes de mudança da dinâmica local, físicas ou não e buscar novas táticas.

O Projeto "Caminho Escolar Passagens Jardim Ângela" desenvolvido pela arquiteta Irene Quintâns, para o Projeto Internacional Passagens do IVM Instituto Cidade em Movimento, trabalhou com os alunos da oitava série da Escola Estadual Oscar Pereira Machado, no Jardim Ângela. Já considerado o bairro mais perigoso do mundo (ONU 1996), a ação dos Curativos foi uma ferramenta

atoresenvolvidos



Figuras 3.57 e 3.58: Caminhada pelo Jardim Ângela para análise local.
Fontes: Acervo de Irene Quintâns



fluxospontos

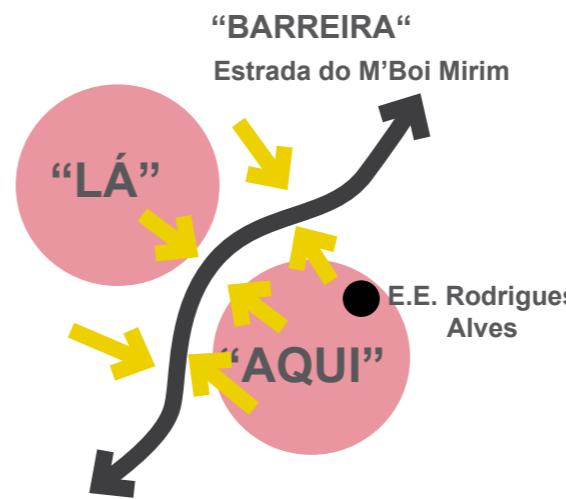


Diagrama 3.17: Os participantes percorreram o bairro e se referiam as regiões do bairro como "aqui" e "lá" com - a estrada do M'Boi Mirim é considerada uma forte barreira e divide o Jardim Ângela em dois. Fonte: Própria.

Figura 3.59: Calçada deve ser "curada"
Fontes: Acervo de Irene Quintâns



de reflexão para os alunos, sobre seus direitos e deveres como cidadãos, e identificar quais seriam as melhorias para seu bairro e a estrada do M'Boi Mirim. Em uma pesquisa realizada pela arquiteta com 300 alunos de 6 a 13 anos, apontou que um dos maiores medos deles era ser atropelado na M'Boi Mirim.

A partir de uma oficina realizada na escola, os jovens saíram pelo bairro e analisaram o espaço utilizando o curativo urbano. Além de lixo, falta de verde e más condições das ruas, o maior problema identificado está relacionado a um permeabilidade grave na imediação da Estrada do M'Boi Mirim, que causa danos ao bairro segregando-o. A via de alta velocidade degrada o seu entorno e dividindo-o mentalmente em duas partes, como uma barreira. Um dos maiores desafios identificados na análise é o de encontrar uma solução que integre ambos os lados, porém são soluções multidisciplinares e em diversas escalas que resolverão. Estes pontos identificados só foram possíveis através da percepção da escala humana que a ação estimulou através do caminhar, este já um passo.

A partir desta análise, foram então definidas algumas medidas a serem tomadas, a maioria de ordem técnica, que vão desde localizar os pontos críticos de cruzamento e pacificar o entorno direto das áreas escolares com medidas de traffic calming a manutenção da infraestrutura de caminhabilidade.

escala calçada|rua|quadra

Parklets: mini praças que tornam o percurso mais atrativo

"Foi a primeira vez, de forma contundente, que a população pode compreender que era possível usar o espaço da cidade para atividades de contemplação. E é um espaço de cidadania, porque você pode perceber coisas boas e ruins que não se vê de dentro de um carro." Lincon Paiva (Fonte: <http://outraspalavras.net/outrasmidias/destaque-outras-midias/parklets-um-caminho-para-desprivatizar-as-metropoles/> 17/03/2016)

Inspirado pelos programas Street Seats de Nova York, os Parklets de São Francisco e o Park(ing) day. A ONG Mobilidade Verde, liderada por Lincon Paiva, foi a responsável por implantar os primeiros projetos pilotos em São Paulo durante a Design Weekend e a 10ª Bienal de Arquitetura de São Paulo, na época das Manifestações de Junho de 2013. Também desenvolveu e ajudou na regulamentação dos primeiros projetos de parklets de São Paulo Através da concessão durante três anos duas ou três vagas a um mantenedor, fazendo disso um contraponto direto com a questão da reconversão da cidade de carros para pessoas.

O objetivo é recuperar superfícies subutilizadas em espaços públicos de convivência, valorizando o percurso das pessoas entre destinos na cidade, grandes equipamentos como parques; percursos antes resumidos o percurso de A para B, sem diversidade ou sem nenhum atrativo. O desenvolvimento de espaços de convivência nas ruas reforça a função social do espaço da cidade como local de encontro. Ser uma tática urbana para explorar o potencial do espaço público para poder projetá-lo permanentemente. Com financiamento

atores envolvidos

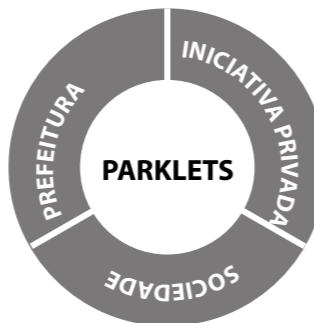


Figura 3.60: Park(ing) day

Fonte: <https://streetswithoutcars.files.wordpress.com/2014/08/20140823-parking-day-4.jpg> (20/03/2016)



Figura 3.61: Parklet gera mais dinâmica no espaço da calçada e interage com os usos do entorno. Fonte: <http://alotauape.com.br/wp-content>

fluxos pontos

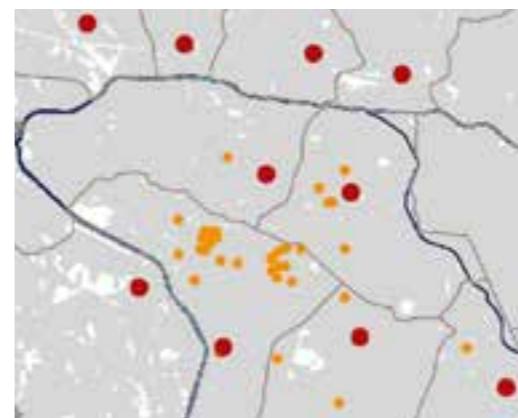


Figura 3.62: Projeto da Prefeitura de São Paulo que financia um parklet por subprefeitura. Em amarelo os parklets existentes e em vermelho, os propostos. Fontes: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets-municipais/>

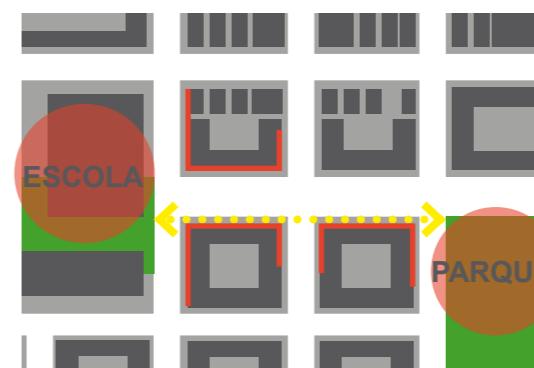


Diagrama 3.18: Percurso comum entre destinos, do ponto A ao B pouco atrativo para a caminhada. Fonte: Própria

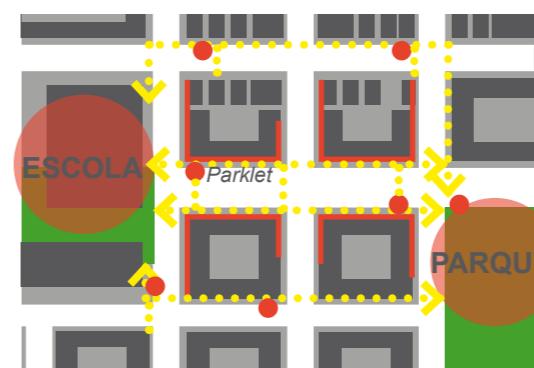


Diagrama 3.19: O percurso se torna mais interessante tanto p quem caminha, como pra quem usa outras formas de transporte. Possibilidade de aumentar o comércio e criar novos pontos de atração. Fonte: Própria

privado ou não, "parklets" são parte da esfera pública e são completamente abertos ao público. Podem ser instalados tanto em áreas comerciais como residenciais, com restrição a vias de no máximo 50km/h.

De acordo com uma pesquisa realizada pelo Instituto de Mobilidade Verde em 2013, duas vagas de estacionamento em 40 automóveis por dia, enquanto um parklet recebe até 300 pessoas. Ou seja, os parklets convidam as pessoas a refletir sobre as possibilidades do uso da calçada, a função do espaço público. Além disso, segundo dados da Prefeitura Municipal de São Paulo, a sua instalação em frente a um estabelecimento comercial é capaz de aumentar em média as vendas em 14%. (<http://www.cliquearquitetura.com.br/artigo/parklets-vagas-vivas.html>). O ponto crítico é que o parklet surgiu antes de haver uma série de experimentações bottom up espontâneas pela cidade, chegando ao conhecimento da população como equipamento regularizado. O custo de um parklet é relativamente alto, se for pensar que é um equipamento temporário, variando entre 15 a 80 mil reais, dependendo dos materiais.

A não existência de um subsidio ou incentivo para que este equipamento se instale em locais com menor renda, mesmo potenciais centrinhos de bairro, ou áreas residenciais, que é um dificultador para o projeto se replique de forma mais variada.

escalacalçada|rua|quadra|bairro

Centro Aberto: urgência de ações coletivas na transformação do Centro

"O centro é o espaço de representação de toda a sociedade, o que o faz ser um lugar de celebração e de conflitos. Sendo assim, pensar e agir sobre a transformação da área central de São Paulo exige enfrentar o campo de projeto como um campo de negociação de conflitos, em que a coexistência pacífica seja não apenas possível, mas, sobretudo, desejável, promovendo a celebração."

(Fonte: Caderno Centro Aberto. Abril de 2015)

O projeto Centro Aberto, é uma iniciativa da Prefeitura de São Paulo (SP Urbanismo) em parceria com o Itaú, sediado no centro de São Paulo em setembro de 2014. Foi estruturado em oito meses de processo durante 2013, desenvolvido pelo escritório dinamarquês Gehl Architects a pedido do banco Itaú. O caráter experimental do projeto entende a cidade de outra maneira, buscando o diálogo. O Centro antigo está desvalorizado e passou a ser um lugar de passagem e não um espaço de permanência.

A tática foi conceituada em workshops durante 3 meses de 2013 e buscou transformar as estruturas preexistentes, potencializando-as, permitindo atividades de convívio com a diversidade.

As intervenções temporárias foram compostas por elementos como faixas de pedestres novas em diversos pontos, compartilhamento de bicicletas e banheiros públicos, bancos, decks de madeira com guarda-sol e cadeiras flexíveis, equipamentos de lazer e ginástica, além de programação de eventos com feiras, shows, cinema e vídeo ao ar livre. Além de serviços de manutenção, monitoria e zeladoria

atoresenvolvidos



fluxospontos



Diagrama 3.20: O Paissandu possui característica de passagem, muita área de circulação e pouca área de estar. Iluminação precária, travessias ruins para pedestres. Fonte: Própria.



Diagrama 3.21: No caso do Paissandu tinha essa característica de passagem, muita área de circulação e pouca área de estar. O desejo era encontrar uma escala de 'praça de interior' no meio do Centro de São Paulo.

Fonte: Própria.

Figura 3.63: Largo Paissandu. Figura 3.64: Faixa São João. Figura 3.65: Faixa Lg. Paissandu. Figura 3.66: R. Barão de Campinas. Figura 3.67 e 3.68: Lg Paissandu com oficina para crianças. Fonte: Caderno Centro Aberto. 2014

dos eventos e mobiliários.

As duas intervenções estratégicas que foram transformadas em projetos piloto foram o Largo São Francisco & Praça do Ouvidor Pacheco e Silva (tratado como um ponto a ser ativado); Largo Paissandu & Avenida São João (como um percurso a ser melhorado).

Segundo a SP Urbanismo, no Largo do Paissandu, o desafio foi combinar o projeto com um entorno de diferentes usos e tipologias. As ações então foram mais pulverizadas e menores, como ocupações nos canteiros ajardinados, iluminação, implantação de deck, parque infantil e reforma da Igreja. Um ponto importante no projeto de um modo geral, foi de compreender as diversas escalas das áreas públicas do Centro, que vão desde praças cívicas a metropolitanas. As diferentes escalas se sobrepõem, são compatíveis, interessantes e enriquecem o entorno. Após as intervenções percebeu-se um aumento de número de pessoas nos locais também nos fins de semana, além de uma maior variedade de atividades. O parque foi imediatamente adotado pelas crianças. Questões a serem refletidas é tanto em relação a exclusão da população vulnerável que vive e atua no centro, como ambulantes e a população em situação de rua no processo de discussão do projeto, como também a questão da privatização da rua, pois a grande autonomia da instituição financeira para atuar nas transformações, dividiu opiniões a este respeito.

escalabairro|cidade|metrópole

Faixas exclusivas de ônibus e bicicletas: oferecendo novas opções para a mobilidade

tempo VARIÁVEL

"Até 2012, a cidade possuía somente 90 km de faixas exclusivas. Segundo a política de valorização do transporte público, a Administração vem implementando uma grande malha em todas as regiões. Num primeiro momento, a meta de implementação era de 150 km. Diante dos resultados expressivos em benefício dos usuários a programação foi ampliada e se tornou permanente." (Divulgação CET. 27/02/2016)

A iniciativa das "Ciclofaixas de Lazer" e das "Faixa exclusivas de ônibus", foram implantada em 2009 e 2014, respectivamente, pela Prefeitura de São Paulo, dando início a uma nova etapa transformação da cidade: a de redistribuição do espaço público e valorização das pessoas, ao invés dos carros. Além destas, outras políticas públicas foram postas em prática como a Paulista Aberta e a "Faixa verde" para pedestre na Avenida Liberdade.

As ciclofaixas aconteceram em parceria com a Bradesco Seguros, como mais uma opção de passeio aos domingos e feriados durante algumas horas com 120 km de extensão. O programa obteve bastante aceitação e ajudou a trazer de volta às ruas da cidade as bicicletas. Essa nova visão em relação à mobilidade urbana surgiu, entre outros motivos, para responder ao caos vivenciado no trânsito, provocado pelo

atores envolvidos



Figura 3.69: Ciclofaixas de lazer. Fonte: http://media.timeout.com.br/contentFiles/image/saopaulo/11_SPORTS_FITNESS

Figura 3.70: Totem medidor de ciclistas em tempo real implantado em 2016. Fonte: <http://3.bp.blogspot.com>



fluxos pontos

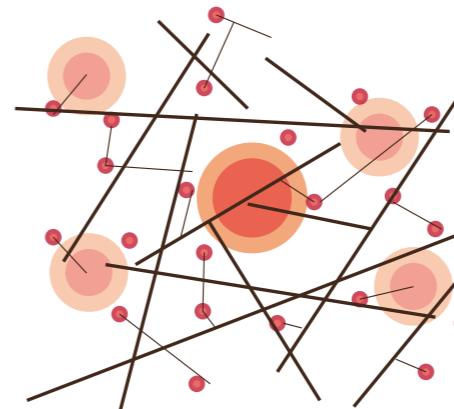


Diagrama 3.22: Analogia as centralidades de São Paulo atualmente: em pontos e suas conexões (linhas) de forma desencontrada. Fonte: Robert Cervero

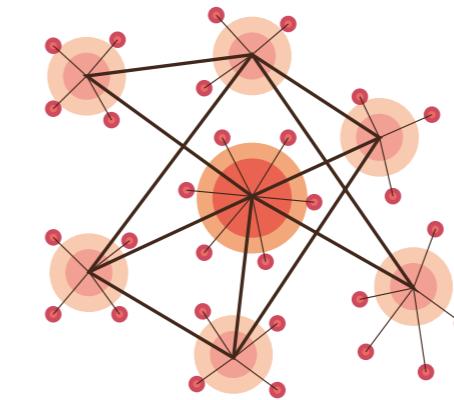


Diagrama 3.23: Nova reorganização que se busca através de ciclovias e corredores na cidade. Trajetos mais efetivos e um novo equilíbrio. Fonte: Robert Cervero

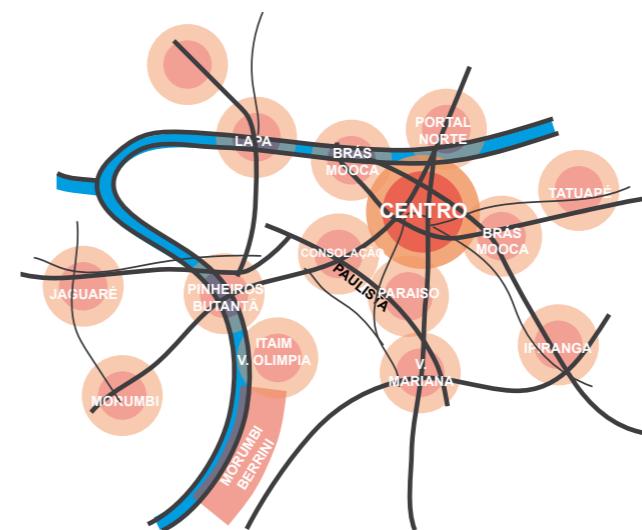


Diagrama 3.24: esquema de centralidades de São Paulo e conexões previstas e existentes por corredores e ciclovias. Fonte: Própria

grande número de veículos individuais que circulam pela cidade de São Paulo.

Após anos de uso contrastante das vias e calçadas por apenas motoristas e pedestres, começa a surgir a partir disso uma transição, uma nova opção de modo de se locomover. Até então, o ciclista era aquele que sobrevivia com dificuldade entre ambos. Andar de bicicleta era algo visto apenas como atividade de lazer, algo não factível de se expandir como nova opção de transporte.

Esta foi a estapa curto prazo de um projeto com desdobramentos longo prazo, cujo objetivo é de implantar 400km de ciclovias até 2016. Busca-se com pesquisas origem destino e medições o entendimento da malha urbana para definir as rotas mais adequadas para as pessoas interligando assim, todos os bairros da cidade de forma mais organizada e efetiva.

As ciclofaixas e ciclovias se utilizaram da metodologia do placemaking na sua implementação, com implantação curto prazo, utilizando materiais baixo custo, para ser experimentadas e facilmente adaptadas. As ciclofaixas são efêmeras e não possuem separação física e fixa, ao contrário das ciclovias, implantadas em seguida: a maioria continua como pintura e outras mais novas, já possuem uma estrutura permanente. As ciclovias tiveram uma reação diferente das ciclofaixas, sendo uma questão polêmica: nesta nova fase, quilômetros foram pintados no asfalto

e demarcados, retirando vagas e redividindo as vias. Ocorreram conflitos entre rotas de carros e de bicicletas, bem como casos com ciclovias com problemas pontuais.

A divulgação a respeito dos programas foi deficitária, considerada por muitos, pouco participativa e autoritária por parte da Prefeitura. Este ruído na comunicação bem como a dificuldade de mudar hábitos, atrapalha até hoje a adesão a causa – utilizando metodologia *bottom up* porém pouco participativa a princípio. Porém não é um problema enfrentado apenas em São Paulo ou no Brasil.

Em Nova Iorque, por exemplo, mesmo após 6 anos o inicio das implantações das ciclovias, ainda hoje enfrentam bastante resistência por parte dos cidadãos e duras críticas a gestão de Janette Sadik-Khan, muitas delas afirmado, por exemplo, que as “Plazas” implantadas não são dos nova iorquinos, mas sim de “turistas e mendigos”(???). O comércio em algumas partes foram contra, afirmando que por causa das ciclovias, os estacionamentos estão mais afastados das calçadas e que se assemelham a barreiras. Há em contrapartida, uma adesão igualmente significativa na defesa destes programas.

Existe nisso tudo uma questão muito forte de percepção a respeito de como as pessoas “acham” que se locomovem na maioria dos casos e de como “de fato” elas o fazem. Significa que o comércio é resistente a aceitar estas ações, por exemplo, por acreditar que a maioria dos seus clientes virá ao estabelecimento de carro e não a pé ou de bicicleta⁴ No entanto, em muitos casos, os dados demonstram que na realidade, ocorre o inverso - a porcentagem de pessoas que chegam de carro é bem menor se comparado a das pessoas que chegam a pé,

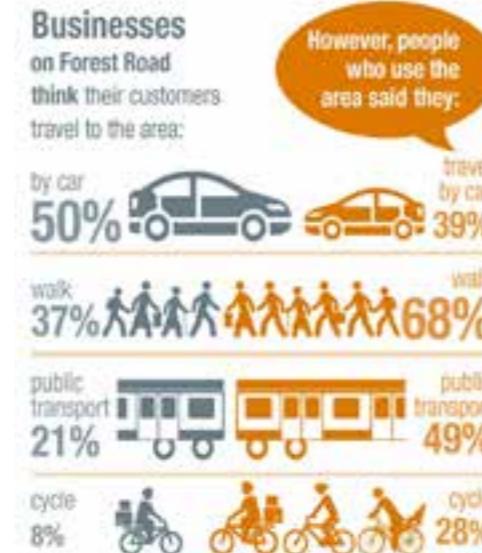


Figura 3.71: A socióloga Rachel Aldred fez uma pesquisa para Westminster University sobre o programa “Mini Holland” em Londres e aferiu que na verdade, a grande maioria dos usuários que acessam a área em transformação, o fazem a pé, bicicleta ou transporte público, ao contrário do que vinha da percepção dos logistas.

Fonte: <http://www.theguardian.com/cities/2015/oct/05/bike-lane-blues-london-local-businesses-cycle-enfield-green-lanes> (01/05/2016)

⁴ O artigo “Bike lane blues: why don’t businesses want a £30m cycle-friendly upgrade?“ mostra alguns exemplos pesquisas de mobilidade realizadas nos Estados Unidos, demonstrando forte discrepância entre a percepção versus a realidade do modo como as pessoas se locomovem.

<http://www.theguardian.com/cities/2015/oct/05/bike-lane-blues-london-local-businesses-cycle-enfield-green-lanes>

bicicleta ou transporte público, como aferiu a socióloga Rachel Aldred em pesquisa para o programa londrino “Mini Hollands”, que modificavam 3 grandes vias em Londres, beneficiando pedestres e ciclistas. Ela confirmou que a percepção dos lojistas não era confirmada pelas pesquisas.

“A mudança é sempre um desafio ... e as pessoas estão sempre comprehensivelmente preocupadas sobre como isso vai afetá-las. As empresas irão dizer “a maioria das pessoas vem de carro e precisamos de mais estacionamento”, mas pesquisas mostram que essas empresas estão erradas”. (Rachel Aldred)

Portanto, não foi ainda compreendido pelas pessoas, também por questões culturais, que está sendo construída aos poucos uma nova lógica para a cidade e que para isso é necessário experimentar: caso a ciclofaixa tenha problemas, ela poderia ser modificada de maneira mais rápida e simples. Além disso, pela lógica de sobrevivência, primeiro vem a ciclofaixa, que tem o intuito de proteger os ciclistas e então a demanda. Porém, para haver mudança deve haver estímulo constante para conscientizar a população em geral.

Grupos de cicloativistas começaram a se formar, buscando maior participação nas decisões: a ciclovia da Paulista, por exemplo, já estava nos planos ciclovários desde 2008, sem nunca sair do papel. Foi entregue em 2014, elaborado pela população, entidades e empresas, petições pedindo por ciclovias e pela ciclovia na Avenida Paulista. A inauguração da ciclovia da Paulista foi um divisor de águas: atraiu mais de 50.000 pessoas de diversas cidades, considerado um momento histórico para a mobilidade por bicicletas em meio a tantas dificuldades enfrentadas para sua realização.



Figura 3.72: Antes e depois da ciclovia da Av. Paulista. Fonte: <http://www.urb-i.com>



Figura 3.73: Antes e depois da ciclovia da Av. Faria Lima. Fonte: <http://www.urb-i.com>

Após essa grande conquista, viria em 2015, a pedido da população, a “Paulista Aberta”, que abria a avenida apenas para lazer aos domingos, como um parque. Através dessa ação foi possível perceber que o som da cidade muda sem a presença do carro, além de mais oportunidade para as pessoas se relacionarem no espaço público. Mesmo com grande porcentagem de aprovação, entre 2015 e 2016, o Ministério Público entrou com duas ações contra a Prefeitura, com intenção de bloquear trechos da cidade em obras, incluindo o da Avenida Paulista e Faria Lima alegando irregularidades tanto de projeto como improbidade administrativa, etc. No entanto as ações não deram continuidade, pois foi defendido que a MP não poderia barrar uma infraestrutura como as ciclovias que tem o intuito de proteger os ciclistas em seu trajetos, evitando mortes.

Figura 3.74: Ciclista em manifestação contra a ação do Ministério Público de bloquear as obras das ciclovias. Figura 3.75: Manifestação dos ciclistas.

Fonte: [\(30/04/2016\)](http://noticias.uol.com.br/album/2015/03/27/ciclistas-protestam-em-defesa-das-ciclovias-em-sp.htm)



As ciclovias representam benefícios como aumento no comércio e melhor qualidade de vida – por uma vida menos estressante nas grandes cidades. Novos bicicleiros e pontos de parada de ciclistas tem surgido, além da expansão de bicicletas compartilhadas.

Mesma dificuldade enfrentou o programa “Dá Licença para o Ônibus”, lançado pela Prefeitura em 2013, na qual faixas exclusivas de ônibus foram implantadas do lado direito da via (pintura no asfalto) por toda a cidade, retirando mais espaço antes ocupado apenas pelo veículo individual. A medida foi reforçada após as manifestações contra o aumento das passagens em Junho, ao mesmo tempo que causou revolta em muitos motoristas, que acreditavam não haver necessidade das faixas, principalmente quando estavam vazias, em pesquisa Ibope realizada no ano de 2014, constatou que 90% da população aprovava a iniciativa. A questão foi amplamente discutida, e as



Figura 3.76: Capa da Revista Época, questionando os corredores de ônibus. Fonte: [\(03/2014\)](http://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/12/bimobilidadeb-de-haddad.html)

faixas exclusivas são apenas a primeira fase para então a construção dos corredores de ônibus.

Tanto as ciclovias como as faixas exclusivas e corredores de ônibus, vem para reorganizar as conexões da cidade de uma maneira geral, deixando mais claros os locais com maior fluxo. Um fato observado nas ciclovias, é que muitas são utilizadas para caminhar, visto que a situação das calçadas da cidade é ruim. Em setembro de 2015, foi implantada a “Faixa Verde” na Avenida Liberdade, que é um projeto piloto de ampliação de 1,5m da calçada.

São Paulo está atrasada na criação e estudos de novos parâmetros para reforço da malha de infraestrutura para pedestres, que incluem calçadas, sinalização, conforto, mobiliários, além de uma visão total do impacto positivo que poderia gerar na cidade.

O estímulo ao transporte público, bem como a utilização da bicicleta como um modal de transporte, segue uma tendência mundial que busca propiciar maior equilíbrio no uso da via pública e melhor qualidade de vida, com ganhos sociais e ambientais. Proteger a vida das pessoas e estimular o uso da bicicleta são medidas importantes para o crescimento ordenado das cidades, não só pelos efeitos diretos na mobilidade quanto nos benefícios para os indivíduos, para a economia, para a saúde pública, o comércio e turismo. Ao passo que diminuimos a velocidade de nossa cidade, projetada para 60 km/h(carro), dimuirmos para 20km/h (bicicleta) e então para 5km/h (caminhada), as percepções das pessoas em relação ao espaço se modificam e com isso o espaço físico ao seu redor. Novamente entenderão a necessidade das fachadas ativas e usos mistos, bem como mobiliários ao longo das calçadas.

Além disso, a discussão sobre os modais de transporte e a implantação da nova política de mobilidade provocam maior conscientização sobre o tema. A cidade de São Paulo aprovou o PlanMob 2015, um novo planejamento de mobilidade urbana para o futuro. Uma Política Pública para ser aplicada independentemente do governante, que norteará o desenvolvimento de todos os modais de transportes até 2030. Após quase dois anos de audiências públicas, consultas presenciais e digitais com a população, além de encontros técnicos, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi instituído pelo Decreto 56.834, baseado no Plano Nacional de Mobilidade Urbana e no novo Plano Diretor Estratégico (PDE). O PlanMob está dividido em metas de curto prazo, (2015 e 2016), a médio prazo (2020) e de longo prazos (2024 a 2028).

4 REFLEXÕES, PROVOCAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

"O inferno dos vivos não é algo que será. Se existe, é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: tentar saber reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço"

(Cidades Invisíveis. Italo Calvino. Pag. 150)

O último trecho de "Cidades Invisíveis" é uma resposta dada pelo personagem Marco Polo a Kublai Khan, quando Khan questiona a legibilidade do mapa entregue por Polo. Não estava claro em relação as localidades das cidades prometidas e perfeitas que ele tanto descrevia ao longo das suas expedições. Kublai concluiu que todas rotas que ele tinha definidas no mapa, eram exatamente aquelas para cidades consideradas por ele, infernais e ameaçadoras.

Através de suas metáforas e contos, o livro faz uma abstração profunda sobre a percepção das pessoas em relação a realidade e seu meio físico. A visão de escassez presente hoje, é resultado de um sistema estagnado e determinista, que se encontra fechado dentro de si mesmo. É necessário, portanto, abrir para novos questionamentos para encontrar respostas as novas perguntas.

O novo, é um passo arriscado. Porém é isso, ou permanecer na inércia.

Este estudo questiona esta visão. É uma crítica a ideia de escassez do modo de se produzir cidades pela lógica estabelecida ao longo do século XX. O Urbanismo Tático, insurge nos últimos vinte anos e está cada vez mais presente na vida urbana e em âmbito mundial gerando ondas de mudanças. Mas qual o significado dele dentro do atual sistema de produção da cidade? O que significa bottom up?

Este surge como um modo de questionamento através de suas ações rápidas, que visam transformações maiores. Porém visto de modo isolado, não se percebe à primeira vista o tamanho de sua importância tampouco a sua complexidade e sincronia com os demais eventos ocorridos em paralelo.

O caminho percorrido para a construção desta argumentação, se delineou através de uma série de questionamentos da autora, que levaram a desconstruções de conceitos pré-estabelecidos.

Reflexões sobre de que forma tomamos decisões em relação a cidade, aos lugares que construímos para convivermos, do porquê que não há mais crianças e idosos nas ruas e qual o papel do arquiteto e da arquitetura neste contexto.

Dando início a construção deste raciocínio e amarração da lógica aplicada, os conceitos macro de tempo e espaço possuem papel fundamental, pois ainda estamos condicionados a estes dois fatores na formação de nossas relações e percepções de forma geral. A escala humana, no caso, é a medida das coisas. A relatividade do tempo está ligada a esta escala – o efêmero, temporário e permanente são noções formadas pelo homem que variam de pessoa para pessoa e de sociedade para sociedade. Ele permite que mudanças sejam absorvidas e consolidadas. A construção de conhecimento, paradigmas, consciência e *status quo* ocorrem de forma gradual.

A expansão da internet tornou o mundo mais dinâmico e transitório ao se observar a alta frequência da informalidade presente na cidade, um tipo de arquitetura líquida e mutável. Bauman, como sociólogo, explica essa mudança na percepção de estabilidade através de teorias acerca da sociedade líquida.

As relações entre tempo e espaço estão intimamente ligadas, pois para um espaço passar a ser lugar, é preciso determinado tempo para que ele seja apropriado e resignificado pelas pessoas através de sua permanência, o que é altamente variável e particular. Eventos efêmeros, ocorrendo de forma contínua, podem levar a ativação de um lugar, mas disso dependerá o contexto que se está inserido.

No caso da construção de um novo espaço, o tempo e a sua relação com o mesmo, refletem diretamente na estrutura e nos materiais utilizados para formatá-lo, ou seja, se ele vai permanecer dias, meses ou anos, isto deve ser calculado na sua estrutura física. O efeito que causará nas pessoas ainda é difícil de mensurar, por isso, novas formas de se observar comportamentos estão sendo criados. A observação da frequência, a variação do programa e a percepção descrita pelo usuário são critérios chave para essa compreensão. O temporário sempre pode ser prolongado, mas não deve ser visto como um mero substituto do que seria mais adequado. O conceito de adequação, no entanto, também está condicionado a valores de uma sociedade.

A Teoria dos Sistemas sobreposta ao sistema urbano, torna possível a compreensão de como ela funciona, se equilibra e se materializa dentro de um determinado contexto. Fazendo as devidas analogias, comprehende-se, que assim como um sistema orgânico, existe nela uma mente (personalidade), um corpo (estrutura) que estão interconectados e não podem ser separados, fazendo cada aglomerado

urbano um ser único. As propriedades como complexidade, organização, interação e totalidade e quadro físico, caracterizam as particularidades de cada sistema.

As cidades, dependendo de seu tamanho, conexões, diversidade de população e conjuntura político-econômica, possuem uma complexidade e uma memória. Top down e Bottom up são dinâmicas que se dão dentro da “mente” de uma cidade.

De maneira geral, Top down, também chamado por Jung como inconsciente coletivo, é a fonte de conhecimento pré-adquirido (theory driven), dos valores e da memória – os paradigmas que regem esse sistema. Com caráter atemporal (não há passado, presente ou futuro), irracional e conservador, é aquele que tende a preservar o sistema como está e faz a transmissão direta e constante com o bottom up de acordo com o andamento do sistema trocando entre si feedbacks.

Já o Bottom up (data driven) é onde está a consciência presente. Sendo assim, ele faz a ponte entre eventos externos e internos – na formação de uma nova consciência, é de lá que surgem os questionamentos e as novas ideias, pois ele possui caráter racional e temporal, responsável pelas decisões e formação de memórias e mudanças no top down, sempre através de estímulos gerados por eventos.

Finalmente, a interação entre estas duas dinâmicas em sincronia gerará uma terceira, aquela que será materializada em forma de ambiente construído. Através dessa visão mais abrangente e a compreensão de paradigma como conjunto de valores que regem uma sociedade, é possível encontrar denominadores comuns e entendimento do que está funcionando ou não, pois tudo está conectado.

Dessa maneira, é possível fazer a desconstrução da ideia de informalidade. A informalidade e a espontaneidade fazem o contraponto direto com os valores atuais estabelecidos e o modo como se produziu cidades no último século, ou seja, de maneira extremamente formal. O excesso de planejamento de um lado, acolheu parte da sociedade, enquanto outra, ficou de lado se desenvolvendo de forma autônoma.

A resposta a isso foi surgimento de ocupações informais nas mais diversas escalas, sejam de camelôs às grandes favelas, que podem ser interpretados como um modo de vida mais independente. O que é informal, tem naturalmente como medida a escala humana e acontece, portanto, de forma orgânica e indisciplinada. Está ligado ao sentimento de urgência, e possui significado por aquele que o produz, mas não necessariamente por aquele que não vive esta realidade.

Percebe-se como busca-se “adequá-las” ao mundo formal, por exemplo. De um lado, a população participa ativamente da construção do espaço e de outro, é totalmente

excluída destas decisões: dois cenários contrastantes, porém, complementares.

As cidades formais ao longo do último século, aconteceram com a participação cada vez menor das pessoas no seu planejamento, visto com bastante clareza no caso da cidade de São Paulo. Unidos a isso, o automóvel permitiu maior autonomia e alcance em distância, espraiando o espaço urbano em um período relativamente curto de tempo, havendo variação de resultado espacial de países desenvolvidos para os emergentes. Além de fatores econômicos e políticos, a herança sociocultural e referências pré-estabelecidas do significado espaço de qualidade para pessoas, é variável de lugar para lugar.

Entretanto, era muito o que deveria ser assimilado em uma sociedade que até pouco tempo possuía em grande parte caráter rural e vivia em pequenas aglomerações isoladas. No caso de São Paulo, os maiores aglomerados urbanos surgiram nos últimos cinquenta anos de forma esparsa e desconectada tornando complexo encontrar racionalidade e discernimento do porquê de tantas variações e como elas se deram.

Portanto, quais valores regiam a sociedade ao longo do século XX, e qual preparo e maturidade de vida em comum a sociedade possuía para conviver nos grandes aglomerados urbanos?

Qual referência de qualidade de espaço público e desenho urbano existiam se o que se produziam/produzem para as pessoas são apenas espaços sociais e não de fato lugares para convivência?

Em teoria funcionariam, e esse era o sonho do ideal modernista, reflexo do paradigma clássico cartesiano: valoriza o monocentrismo, mecanicismo, a solidez e a imutabilidade, o materialismo (lucro), reducionismo, o imediatismo, individualismo e a dominação do homem sobre a natureza. Estes eram seus conceitos chaves e que geraram desdobramentos de múltiplas formas. O ideal de planejamento urbano mudou, se destacando como grande referência Brasília nos anos 60. Grandes instituições passaram a ser responsáveis por estas definições de planos e em paralelo, a escala humana e identidade de cada lugar foram se perdendo, tornando as cidades cada vez mais parecidas e genéricas.

O veículo particular fazia parte do sonho de progresso e foi com seu auxílio que as cidades se expandiram de forma tão rápida e as pessoas se aglomeraram. Esse acontecimento foi mundial, sendo benéfico durante um período, pois proporcionou o crescimento urbano em larga escala, sem necessariamente afetar de forma

drástica a saúde da população e os recursos naturais. Foram materializados grandes equipamentos sem relação entre si com caráter monofuncional: segregados da cidade, como ilhas, grandes construções escultóricas, esplanadas e espaços fora da escala humana, com pouca ou nenhuma relação com a natureza, desenvolvendo espaços áridos e sem vida. E o carro de exceção, passou a ser regra e principal condicionante de projeto.

As táticas para inserção dessa novidade do transporte individual foram colocadas em prática ao longo de décadas para que se constituísse o modelo consolidado que vemos hoje em dia: exemplos disso foi tanto o aumento gradativo de velocidade das vias, como também, a nomeação de quem caminha como pedestre e de quem dirige como motorista. Foram ações que criaram essa dicotomia ao ponto de desumanizar cada qual.

A rua, passou a ser um espaço que só conecta um lugar segregado de outro, e as calçadas seguiram padrões pré-estabelecidos dos órgãos públicos ou mesmo pelas construtoras. Era apenas passagem, e só. No Brasil, assim como em diversos lugares, arquitetura, urbanismo e paisagismo, passaram a significar projetar apenas para o privado e monofuncionalmente. Enquanto isso, arquitetura de interiores passou a ser uma das áreas mais rentáveis da arquitetura – afinal humanizava espaços na escala humana.

Sendo cidades são construídas por pessoas, naturalmente possuem um caráter orgânico. Por mais que o ideal de planejamento imaginasse se comportando como máquinas, ir contra a natureza gerou até então, um grande desperdício de energia e recursos naturais: pessoas doentes, cidades doentes. O caos, ou bagunça organizada, a sua maneira, mantem o todo funcionando dinamicamente.

Foi portanto, de extrema importância compreender a macroescala de desenvolvimento de forma mais integrada. Mesmo atualmente, trabalhando com projetos cuja visão é de construir cidades policêntricas, conectadas e multifuncionais, ainda sim, o desejo de integração se confronta com a dos investidores privados, por exemplo, que visam ainda o lucro em primeiro lugar. Permanece o vício adquirido de espraíar para desenvolver as cidades, lucrar e não melhorar o existente.

Viver se tornou um negócio, a qualidade de vida um produto que se consome, e a cidade uma empresa, distribuída em departamentos que não se comunicam de forma efetiva: uma máquina muito onerosa. A desigualdade social e espacial que se constituiu, tornou-se um desafio ao planejamento urbano. Com o passar do tempo, os

paradigmas modernos e as incongruências da realidade unidos a pouca valorização do que é público e para pessoas, tornaram o espaço público pouco agradável aos sentidos humanos.

Para alavancar projetos, condomínios fechados ou loteamentos horizontais. Os condomínios fazem sucesso, marcados pelas propagandas que destacam “Sucesso de público - 100% vendido”, não importa renda, pois as pessoas acreditam que é o melhor caminho a seguir, é um status quo. O conceito de uso misto e diversidade de usos, é algo que precisa ser constantemente defendido nos projetos, frente a visão que se tem quem “não vende e não viabiliza – a conta não fecha”.

Resta questionar agora frente a todo este desequilíbrio sistêmico, afinal, qual conta não fecha?

Os grandes congestionamentos, a desigualdade social, a violência urbana, a mixofobia, a mixofilia, a falta de recursos e desastres naturais – nada mais são do que sintomas de desequilíbrio ou esgotamento, e o que se tem feito são apenas soluções paliativas para saná-los.

Bons profissionais, planos e projetos para a cidade com foco nas pessoas não faltaram, mas as escolhas feitas até então nortearam os caminhos pelos paradigmas cartesianos. Diariamente, continua-se planejando e projetando apenas pela vista “de cima” sem um real envolvimento e responsabilidade das diversas disciplinas. É urgente a mudança na forma de projetar e buscar pela escala do indivíduo.

Portanto, se existe um desconforto geral, porque a sociedade não participa e promove um movimento? O sistema vigente necessita de correções urgentes.

O conceito de Biopoder, apresentado como uma nova tomada de consciência, vem se expandindo a cada dia, propagado virtualmente e fisicamente, expressando a mudança na forma como as pessoas se relacionam e vivem na busca por maior participação nas tomadas de decisões – a transição de uma Democracia liberal para uma Democracia participativa. Movimentos sociais pelo mundo, mostraram que o sistema pede mudanças, e que isso está no inconsciente coletivo. Ao mesmo tempo, por exemplo, novas formas de economia de compartilhamento também estão se disseminando.

Esta nova visão paradigmática em transição, traz consigo, valores como o organicismo, a valorização do indivíduo, a liquidez, fluidez, visão longo prazo, coletivismo, policentrismo, compartilhamento e vida em harmonia com a natureza. Sabe-se contudo, que cada cidade possui um nível de consciência e que isso precisa

ser identificado, para que sejam encontradas soluções adequadas.

O Urbanismo tático insurge então, como um mecanismo Bottom up de correção do sistema, ou seja, de transformação de hábitos. Em algumas cidades a reversão da lógica urbana iniciou a décadas, enquanto outras ainda são recentes.

Se utilizando da metodologia do Placemaking, através de práticas rápidas, baixo custo e experimentais, e são praticadas tanto em países desenvolvidos como emergentes, por indivíduos, grupos e instituições, em resposta a estas emergências cotidianas. Os estímulos ocorrem se espalhando como ondas, atingindo mais pessoas e aumentando gradativamente, o raio de influência.

Em diversos lugares no mundo, a mudança de consciência mais coletiva já está ocorrendo, cada qual em um ritmo diferente. Com isso, ações vem se espalhando nos mais diversos graus e escalas, ilustrados internacionalmente através de ações táticas como o Peatónito (indivíduo) no México, The Better Block (grupo), NYC DOT nos Estados Unidos e o PUI em Medellín - Colômbia (autarquias públicas): cada qual enfrentando seus desafios devido à forte resistência a mudanças e padrões pré-existentes. A transformação é gradual, porém contínua.

Para exemplificar de maneira mais detalhada esse processo de mudança, foi tomado como objeto de estudo, a cidade de São Paulo: aglomerado urbano altamente complexo e diversificado, culturalmente muito rica, exercendo forte influência no âmbito nacional e grande gerador de energia (PIB). Através da análise de seu histórico foi possível mapear e compreender as ações ao longo do processo de formação dessa lógica vigente, e o como foi reproduzido no espaço urbano como cidade tradicional (no curto período em que se estabeleceu como tal no final do século XIX e início do XX), invadida (nos últimos cinquenta anos) e finalmente como pode ser dar a sua reconquista através de fatos recentes.

Cheia de contrastes sócio espaciais, é marcada pela periferização das favelas de um lado e a alta valorização do conceito de condomínio e espaços fechados. A cidade possui caráter segregador, refletido diretamente no tratamento do privado e público: os muros e carros blindados separam pessoas em diferentes condições. Este modus operandi de exclusão contínua, gerou um quadro de mixofobia, o qual estar no espaço público e aberto se tornou perigoso e ameaçador para as pessoas.

A má qualidade de espaços é uma percepção que se confirma diariamente nas calçadas, nas fachadas inativas, nos grandes equipamentos sem relação com o entorno e na forma de me locomover por São Paulo, balizada pela lógica do automóvel,

tem tornado a cada dia a situação da mobilidade mais desafiadora e crítica.

Até então, os órgãos públicos são evitados pela iniciativa privada na participação de projetos, raramente vistos como parceiros compartilhando interesses comuns e coletivos. E, apesar de ser previstos em projetos, os parâmetros necessários para que se projetassem paisagens humanas agradáveis, nem a legislação vigente e nem os órgãos públicos estavam sendo capazes de dar sustentação de fato a esta causa.

As percepções de “aqui e lá”, “dentro e fora”, “do outro lado e deste lado”, estão presentes em diversas escalas, inclusive entre as margens dos rios, dentro de bairros, entre quadras ou calçadas e se repetem sistematicamente: é uma expressão da má qualidade do espaço urbano, que não estimula a fluidez do caminhar e integração.

Aparentemente, esta condição não era passível de mudanças. “As rotas no mapa de Kublai Khan” só estavam claras para a cidade infernal que se tornou São Paulo – o “inferno urbano” descrito por Marilena Chauí, devido a decisões tomadas no passado, ao individualismo excessivo configurado na arquitetura, no social, nos transportes e na economia.

No entanto, as manifestações ocorridas em Junho de 2013 podem ser consideradas um divisor de águas: início de mudanças graduais, que alavancou o debate sobre o papel das pessoas na construção das cidades no Brasil. A partir daquele momento de externalização de tamanho desconforto da população, havia então dois caminhos a serem seguidos: se conformar com o que estava sendo apresentado ali como realidade e continuar a levar tudo como estava, ou então quebrar paradigmas para se propor soluções novas.

A crença nas instituições ficou abalada, e a partir de então, mais para uns do que para outros, tinha chegado a hora de começar a agir de alguma forma: os coletivos já existiam, porém, a partir desse advento, se multiplicaram, cada qual defendendo uma causa urbana, se espalhando pela cidade. A iniciativa privada, universidades e ONGs, promoveram o surgimento de novas ideias viabilizando projetos, cursos e concursos focados no conceito de humanização das cidades.

A Prefeitura de São Paulo decidiu que em resposta as manifestações, que seria prioridade o estímulo a novas opções de transporte e espaços públicos, unidos em um novo plano de diretrizes (Plano Diretor 2014) para a cidade, buscando inclusive, a participação popular durante o processo. Porém, este é ainda um plano, e como será interpretado e materializado, é o que precisa ser monitorado de maneira constante.

Além disso, foram aprovados instrumentos de experimentação táticos como os parklets, ciclovias e faixas exclusivas de ônibus, além de projetos-piloto na área central da cidade, que buscaram estimular uma nova redistribuição e ocupação do espaço público. Estas ações geraram na população os mais diversos tipos de reação, algumas bastante polêmicas, principalmente as relacionadas a redistribuição do espaço público e das vias de tráfego.

Uma série de iniciativas e oportunidades insurgindo em sincronicidade.

A onda gerada em 2013 afeta até os dias de hoje, e a mudança de paradigmas continua em curso. A resistência a essas mudanças é forte e muito presente.

A visão sistêmica sobreposta a cidade ilustrada através de pontos e linhas em diferentes escalas, foi fundamental para a análise e compreensão dos estudos de caso apresentados no último capítulo. Conhecendo o histórico de São Paulo e estudando modo como as pessoas se comportam no espaço público e o mesmo no contexto urbano, foram identificados dois grupos principais, cujas ações táticas se hierarquizaram por escala:

- as “interações com os espaços” (pontos), ou seja, a relação dos usuários com os espaços públicos;
- as “interações entre espaços” (linhas), ou, as conexões entre os destinos na cidade.

As metodologias bottom up aqui apresentadas, demonstraram maior facilidade na ativação das praças e reconquista do espaço previamente destinado as pessoas, mas que antes não tinha o sentimento de pertencimento. Os coletivos em parceria com a iniciativa privada, tem acesso a estes espaços e podem gerar transformações de maneira mais simples, através de eventos, transformações temporárias ou permanentes. Contudo, há ainda a necessidade de avanço para a fase de modificação física destas áreas e do entorno, para consolidar uma etapa superada, ativando o lugar constantemente e tornando-o um novo destino proporcional a sua escala e complexidade.

Já as interações entre os espaços, compostas pelas ruas e calçadas, se encontram no limiar do público com o privado, sendo necessário um esforço maior para conseguir intervir – pode ser entendido como o ponto fraco de São Paulo, ao mesmo tempo com maior potencial escondido. Portanto, as ações táticas nestas áreas acabam partindo majoritariamente das instituições públicas, que formalizam estas ações para que a sociedade tenha acesso a estes instrumentos.

O fato é que a própria sociedade ainda não autorizou a ocupar estes espaços como pedestres, que ironicamente, em um outro momento já pertencem elas. Estratégias como ocupação de ruas para eventos, incentivo ao transporte público e redistribuição dos espaços da via dando lugar as ciclovias, são polêmicas, mas fundamentais para superar estes obstáculos.

Considerações finais: a consciência coletiva na transformação da cidade

A contribuição deste trabalho, portanto, está no reconhecimento da cidade como um sistema através de uma visão integral, buscando o esclarecimento de seu funcionamento e uma reflexão do papel do indivíduo integrante desta estrutura existente.

A identificação de quais os pontos principais devem ser levados em consideração para a compreensão da visão integral de planejamento tendo como essência a coletividade, e que seja vista como algo factível de se desenvolver.

Compreender os conceitos e inter-relações entre top down (inconsciente coletivo) e bottom up (consciência coletiva), como complementares e que trabalham mutuamente para manter o equilíbrio.

Através de exemplos de ações táticas, o status quo se mostrou presente em diversas escalas de processos e instituições: universidade, mercado, sociedade civil. As dificuldades enfrentadas na realização de ações que vão contra o que está vigente, aumentam proporcionalmente a complexidade da organização a qual está envolvida, pois há uma forte resistência a mudanças. O Bottom up, busca em essência, a alteração do status quo, baseado nos feedbacks e nos sintomas apresentados. Novas ações que serão testadas, podem ser absorvidas e consolidadas pelo organismo, capaz de ser transformado psicologicamente e fisicamente.

Quando a ação é internalizada, ela se torna um hábito – a sociedade naturalmente autoriza e as replica as ações.

É de suma importância estudar cada uma destas táticas mais a fundo, com o objetivo identificar quais foram os sucessos e as falhas apresentadas ao longo do processo de implantação das mesmas, analisando o comportamento humano e as transformações físicas geradas por elas.

Estes estudos geram novos parâmetros, que podem ser usados como

ferramentas para construção de estratégia táticas conjuntas, que ajudam em um melhor equilíbrio e desempenho de uma cidade, bairro ou quadra, levando a repensar novos modelos de planejamento urbano. Reutilizar e revitalizar lugares urbanos tradicionais para velhas e novas necessidades, usos e significados.

Os avanços tecnológicos vêm com instrumentos complementares de compilação e análise de dados, que podem sobrepor variáveis e criar novas relações, possibilitando a geração de novas estratégias – pode ser um avanço no tratamento de cidades como organismo vivo.

Tanto a cidade formal como a informal, precisam ser melhoradas simultaneamente, respeitando sua essência e originalidade, reconhecendo de cada uma as suas vantagens, e oferecendo a ambas, qualidade de vida e espacial, se vendo como complementares. Compreender que cada qual possui sua urgência. No Brasil a desigualdade social e espacial é um dos maiores desafios e ser superado.

É preciso que em ambas as configurações, sejam desenvolvidos estudos de percepção e critérios de avaliação, pois como defende Jan Gehl, sem parâmetros, não há referências para dar suporte para progredirmos nos estudos de paisagem humana.

Unido a isto, valores éticos e o valor dado ao público e privado, devem ser profundamente revistos, para que se crie a consciência de que o coletivo precisa vir a frente do individual. Ao mesmo tempo, novos órgãos para recebimento e encaminhamento de propostas para a cidade precisam ser formatados, para que haja um maior estímulo a troca mais contínua com a sociedade, formando assim, um sistema mais flexível e ativo diante das transformações urbanas.

Em São Paulo, depois de ouvir cada um dos grupos, foi identificado uma série de obstáculos. Os principais deles são a viabilização financeira, a não existência de uma autarquia responsável pelo recebimento de projetos vindos da população e a falha de comunicação entre departamentos existentes – cada qual funciona de maneira independente. Não há um caminho claro a seguir. As praças são consideradas de fácil resolução, viabilização de manutenção e reforma, por ser consideradas áreas delimitadas para “pedestres”. Além disso, a ocupação e modificação de calçadas e ruas é algo a ser conquistado.

Apesar de ter avanços nos últimos anos, criando inclusive um departamento responsável pelas ciclovias, as mudanças viárias focadas na mobilidade a pé, ainda não tem prioridade e não há um consenso sobre o tratamento que deve ser dado a este

tópico – melhorias viárias focadas no carro já são questões superadas, mas quando envolve o pedestre, ainda o carro se sobrepõe no ranking de quem tem prioridade na rua. Compreender através de análises multidisciplinares, os problemas apresentados e assim traçar estratégias de ações em escalas variadas.

A mixofobia (medo da diversidade), por exemplo, precisa ser tratada através de ações conjuntas, pois as ações realizadas de forma pontual e esparsa ficam enfraquecidas, se comparadas a ações estratégicas conjuntas.

O todo formado por um sistema é superior à mera soma das suas partes: se as ações táticas se organizarem de forma conjunta cada qual com uma especialidade diferente, e com objetivo comum, possibilitará a redefinição do planejamento de prioridades - nova forma de planejamento.

Novos conceitos éticos para as especialidades, redistribuindo responsabilidades no processo de desenvolvimento da cidade entre os atores diversos e de forma coletiva. Os “muros” existentes entre cada grupo são invisíveis, estão no inconsciente.

Compreender, que cada indivíduo é parte de um sistema maior, chegando a té a escala global, e que precisa ser integrado para se equilibrar. Esta é a essência de um sistema sustentável. Este é um objetivo passível de ser alcançado a longo prazo, precisa ser trabalhado e melhorado gradualmente de forma consciente e cada cidade terá o seu ritmo e lógica de transformação própria, com suas limitações potencialidades.



INSPIRAR PARA CONSCIENTIZAR E TRANSFORMAR
AS CIDADES SÃO RESULTADO DO QUE AS PESSOAS QUEREM DELAS: MATERIALIZAÇÃO DE VALORES

Diagrama 4.1: Processo de expansão de novas ideias, desde o momento da inspiração, passando pela conscientização e finalmente, a ação que materializa a mudança de valores. Fonte:Acervo Urb-i

Todos estes conceitos abordados neste estudo, foram assimilados gradativamente pela autora através de pesquisa e vivências do cotidiano. A observação de padrões de comportamento e repetição do sistema desde a universidade ao mercado de trabalho, mostraram os vícios a que o sistema está condicionado, e que, a partir do momento que eles se tornarem conscientes, estarão passíveis de questionamentos e podem então ser repensados e transformados.

Estes novos padrões necessitam de tempo para serem amadurecidos. Ao mesmo tempo que é necessário identificar objetivos e metas a serem alcançadas em prazos diferentes. Esta organização e alinhamento de visões se materializarão e este processo deve ser medido para que se criem a partir daí, metodologias e planos de ação conjuntos, para sanar problemas em sua origem.

“(...) tentar saber reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço”

Figura 4.1: Projeto Luz nas vielas - Coletivo Boa Mistura. São Paulo. Fonte: Acervo Cidade Ativa.



Este trabalho está licenciado sob uma Licença Creative Commons Atribuição - Não Comercial - não compartilhada 4.0 Internacional.

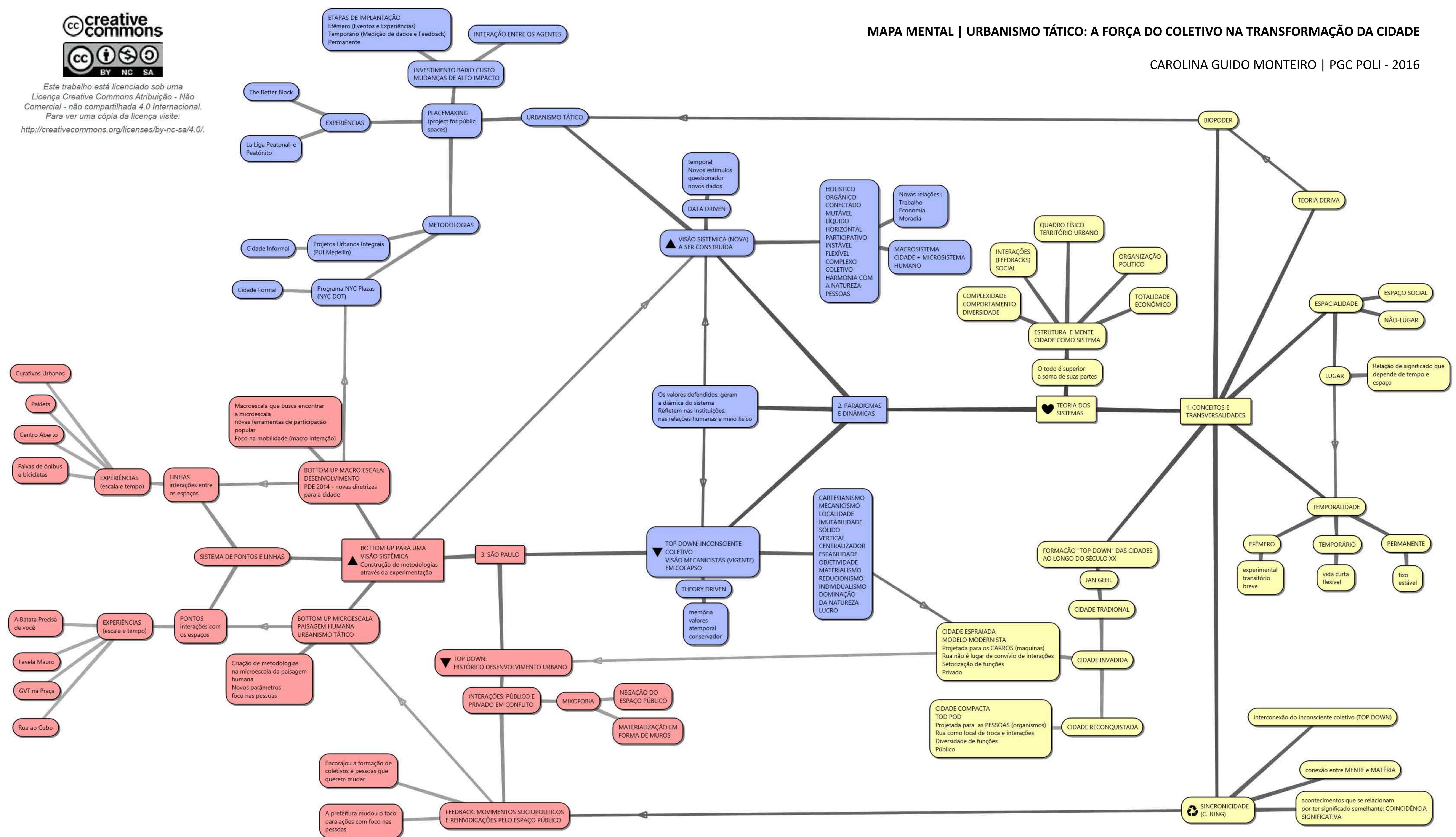
Para ver uma cópia da licença visite:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

“...procuro
sem mais
a ciência do lugar

um mapa

uma estratégia possível
para representar o mundo”

Estevo Creus
(traduzido do espanhol)



5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PUBLICAÇÕES

- AGIER, Michel. Antropologia da Cidade - Lugares, Situações, Movimentos. São Paulo. Editora Terceiro Nome. 2011.
- BAUMAN, Zygmunt. Confiança e medo na cidade. 2009.
- BATTY, Michael Cities as Complex Systems. Scaling, Interactions, Networks, Dynamics and Urban Morphologies. Centre for Advanced Spatial Analysis, University College London. Paper 131 - Fevereiro de 2008.
- BEAUJEU-GARNIER. J. Geografia Urbana. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.
- BELSKY, Scott (2010) Making Ideas Happen: Overcoming Obstacles Between Vision and Reality
- BERTALANFFY. V. L. Teoria Geral dos Sistemas. Petrópolis: Vozes, 1975.
- BRANCO. S. M. Ecossistêmica: uma abordagem integrada dos problemas do meio ambiente. São Paulo: Edgard Blucher, 1989.
- BURDETT, Ricky. Living in the Endless City. Urban Age. Londres. 2011.
- CALVINO, Ítalo. As Cidades Invisíveis. Companhia das Letras. 1972.
- CARDOSO, Janaína Maquiaveli. Cidades em miniatura: a revitalização urbana do Meatpacking District, em Nova York, e da Região da Luz, em São Paulo. 2013.
- CIRUGEDA, Santiago. Situaciones Urbanas. Editorial Tenov. Espanha. 2007
- CUNHA, Marize. artigo Olhando as favelas do Rio de Janeiro a partir das comunas de Medellín: algumas impressões. Barraco@dentro. setembro 2015. Disponível em <http://www.barracoadentro.com/olhando-as-favelas-do-rio-de-janeiro-a-partir-das-comunas-de-medellin-algunas-impressoes/> (04/04/2016)
- DÁVILA, Julio. Movilidad urbana & pobreza. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia. 2012
- DEBORD, Guy. A Sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro. Contraponto. 2005
- DE OLIVEIRA, J.P. Cidade e meio ambiente sob um enfoque sistêmico. Turismo Visão e Ação, Itajaí: Univali, v.1, n.1, p. 45-49, 1998.
- DURAND. D. La systemique. Paris: Presses Universitaires. France, 1981.
- FRANÇA, Gustavo Chaves de. A cidade do governo dos homens: O advento do social e a destruição da esfera pública na modernidade - Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da UFBA

- GEHL. Jan. Cidade para Pessoas. São Paulo. Perspectiva Editora. 2013.
- GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. How to Study Public Life. Washington. 2013
- GIBSON, Katherine (2008). Building community based social enterprises in the Philippines: diverse development pathways. Community Economies Collective.
- HARVEY, David; MARICATO, Ermínia; DAVIS, Mike; BRAGA, Ruy. Cidades Rebeldes - Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo. 2014.
- LEFEBVRE, Henri (2003). The Urban Revolution. University of Minnesota. Minneapolis & London.
- LYDON, Mike; KHAWARSAD, Aurash; BARTMAN, Dan; WOUDSTRA, Ronald. Urbanismo Táctico: Acción a Corto Plazo □ Cambio a Largo Plazo. Vol 2 (disponible en internet en http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/urbanismo_tactico_2_digital_edition). 2012
- LYDON, Mike. CIUDAD EMERGENTE | STREET PLANS. Urbanismo Táctico 3 – Casos Latino Americanos. 2012.
- MARICATO, Erminia. O Impasse da Política Urbana no Brasil. Editora Vozes. Petrópolis. 2011.
- MONTANDON, Daniel ; DE SOUZA, Felipe. Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas. São Paulo. Romano Guerra Editora. 2007.
- MONTEIRO, Carolina Guido. Arquitetura temporária e o Parque. Trabalho Final de Graduação. FAU - Mackenzie. São Paulo. 2007.
- OLIVEIRA, Josilde Pereira. A CIDADE COMO UM SISTEMA: REFLEXÕES SOBRE A TEORIA GERAL DE SISTEMAS APLICADA À ANÁLISE URBANA. UNIVALI – Universidade Vale do Itajaí, Itajaí. 2006.
- PASSOS, Maria Lucia Perrone. Desenhando São Paulo. São Paulo. Editora SENAC. 2009.
- RIES, Eric (2011). The Lean Start Up: How Today Entrepreneurs Use Continuous Innovation To Create Radically Successful Businesses
- SAVRA, James H; DENHART, Janet (2010). Connected Communities: Local Governments as Partners in Citizen Engagement and Community Building.
- SEAMON, David; SOWERS, Jacob. Palce and Placelessness Comentary. Disponível em http://www.arch.ksu.edu/seamon/place_%26_placelessness_classic_texts.pdf
- SEGAWA, Hugo. Uma crítica ao modernismo urbanístico. Jornal da Tarde. Caderno de Sábado, 26 de agosto de 2000.

SILVA, Elisa. Inclusion de Habitantes en La Ciudadania Plena. CAF - Banco de Desarrollo de America latina. 2013. Disponível em www.caf.com/pt/presente/noticias/2014/10/caso-medellin-como-realizar-projetos-urbanos-integrais/

STEISS, A. W. Models for the analysis and planning of urban systems. USA. Lexington, 1974.

RELPH, E. Place and Placelessness. London, UK: Pion Ltd. 1970.

RENA, Natasha; MAYER, Joviano; CANETTIERI, Thiago. Metrópole biopolítica, urbanismo neoliberal e ocupações enquanto resistências biopotentes. 2014.

ZUQUIM, Prof. Dra. Maria de Lourdes. Intervenções contemporâneas em cidades da América Latina: práticas recentes em intervenção urbana em áreas informais. Brasil – Colômbia. FAU-USP. 2013.

_____ A teoria da Deriva e o Urbanismo Situacionista. Postado em 2012. <http://reverbe.net/cidades/portfolio/teoria-da-deriva-e-o-urbanismo-situacionista/> e <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.035/696>)

_____ Ciudad Viva, Centro de Urbanismo Ciudadano (2011). La Voz de la Chimba: Agenda Ciudadana Para Ciudades Más Justas, Sustentables e Inclusivas. 2013.

_____ Caso Medellín: Como realizar projetos urbanos integrais? CAF - Banco de Desenvolvimento da America latina. Outubro de 2014. Disponível em www.caf.com/pt/presente/noticias/2014/10/caso-medellin-como-realizar-projetos-urbanos-integrais/. Acessado em 07/03/2016.

_____ Caderno Centro Aberto- Experiências na Escala Humana. PREFEITURA DE SÃO PAULO. 2014

_____ Estudo sobre caminhos Escolares. Caminho escolar Passagens Jardim Ângela. Irene Quintáns. 2015.

_____ Infraestrutura Social e Urbana no Brasil:subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. IPEA. 2014

_____ Repensando la Informalidad – Estrategias de Oc-producción del Espacio Urbano_ Medellín Comuna 8 MIT DUSP + UNAL / Universidad Nacional de Colombia Medellin. 2014.

DOCUMENTÁRIOS E PALESTRAS

“Entre Rios”. Brasil, 2009. Direção: Caio Silva Ferraz, Luana de Abreu e Joana Scarpelini

“Junho - O mês que abalou o Brasil”. Brasil, 2013. Direção João Wainer.

“Sob 20 centavos”. Brasil, 2014. Direção Gustavo canzian e Marco Guasti.

“Pedestres tornam-se cidadãos”. Seminário Internacional Cidades a Pé por Alfonso Sanz.. Biblioteca ANTP. 2015

Série Galáxias - Episódio Cidades. Brasil, 2015. Direção Isa Grinspum Ferraz. SescTV em parceria com o Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo (IEB). <https://www.youtube.com/watch?v=x61Tx4glZk>

WORKSHOPS

Visita guiada ao DOT (NY) / NACTO em Maio de 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/> (08/05/2015)

GVT na Praça Santo André. Setembro de 2015. Disponível em https://issuu.com/elos/docs/apresentacao_gvt_na_praca_santo_and

SITES INTERNET

www.archdaily.com.br/br/tag/placemaking

www.archdaily.com.br/764366/o-que-e-placemaking-criativo-e-como-ele-se-relaciona-com-a-resiliencia

thecityfixbrasil.com/2015/09/10/ctbr2015-pensando-as-cidades-para-pessoas/

www.iabpj.org.br/entrevista-jan-gehl

pt.slideshare.net/fabiomalini/genealogia-da-internet-parte-ii

www.thecityfixbrasil.com/2015/09/10/ctbr2015-pensando-as-cidades-para-pessoas/#sthash.iLScHo30.dpuf

www.tribune.com.pk/story/926286/mexicos-masked-hero-making-streets-safe-for-pedestrians/

www.nyc.gov/html/dot/html/home/home.shtml

www.dn.pt/sociedade/interior/o-superheroi-para-os-peoes-que-faz-passadeiras-na-cidade-do-mexico-4877966.html

www.planetasustentavel.abril.com.br/blog/cidades-para-pessoas/2012/11/27/as-cidades-e-os-super-herois/

www.actualidad.rt.com/sociedad/181125-peatonito-heroe-enmascarado-lucha-calles-mexico

www.texasobserver.org/building-a-better-block-in-oak-cliff/ 01/03/2016

- www.betterblock.org
- www.consumocolaborativo.cc/entendendo-o-conceito-o-que-e-economia-compartilhada/
- www.bartlett.ucl.ac.uk/dpu/metrocables/book/Davila_2012_Movilidad_urbana_y_pobreza_UCL_UNAL.pdf
- es.slideshare.net/colfreepress/red-de-bibliotecas-medelln-re-a-metropolitana.
Acessado em 07/03/2016.
- www.plataformaurbana.cl/archive/2014/08/20/intervencion-de-la-ciudad-como-ramo-de-clases/
- www.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,tunel-de-janio-engoliu-primeira-ciclovia-de-sao-paulo,10469,0.htm
- www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias/05-e-06-de-abril-inscricoes-abertas-para-a-proxima-audiencia-publica-da-revisao-do-plano-diretor/
- www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1675514-nos-anos-70-fechamento-de-ruas-do-centro-gerou-discordia-em-sao-paulo.shtml
- www.mobilidadebrasil.org.br/palestras/palestra_german.pdf
- Mapa racial <http://patadata.org/maparacial/>
- www.fotografia.folha.uol.com.br/galerias/10388-acervo-minhocao-elevado-costa-e-silva#foto-193530
- www.antp.org.br/website/noticias/clipping-destaquesSemana/show.asp?npgCode=84698047-BDCB-4DA9-B459-737502AA2FAB
- www.unisinos.br/blogs/ndh/2013/08/19/o-movimento-passe-livre-e-o-direito-a-cidade/
- www.fronteiras.com/entrevistas/pierre-levy-a-revolucao-digital-so-esta-no-comeco
- www.galde.eu/eu/la-ciudad-como-espacio-publico/
- www.scielo.mec.pt/scielo.php?pid=S0003-25732007000200017&script=sci_arttext
- www.plataformaurbana.cl/archive/2014/08/20/intervencion-de-la-ciudad-como-ramo-de-clases/
- <http://ipiu.org.br/pesquisas/gestao-urbana-participativa-planos-de-bairro/>