

URBANISMO TÁTICO COMO FERRAMENTA DE EXPERIMENTAÇÃO PARA A QUALIDADE DO DESENHO URBANO

Bianca Albuquerque Ortega Martins (IC) e Paula Raquel da Rocha Jorge (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

A mobilidade urbana voltada a veículos motorizados que pudessem percorrer longas distâncias norteou o desenvolvimento das cidades, tornando-as, muitas vezes pouco convidativas para os pedestres. Diante disso, o desenho urbano foi traçado para dar suporte a essa política priorizando os automóveis privados, e, por muitas décadas, desconsiderando a mobilidade ativa – aquela que faz uso unicamente de meios físicos do ser humano para a locomoção, como o andar a pé e a bicicleta. Assim, o urbanismo tático (o que tem caráter provisório, muitas vezes usados para testar a aceitabilidade de soluções) surge como ferramenta para o incentivo à caminhabilidade, possibilitando novos desenhos urbanos e melhorando a qualidade de vida nas cidades. O objetivo desse trabalho é apresentar evidências de que cidades que têm políticas de incentivo à mobilidade ativa podem utilizar o urbanismo tático como instrumento de ativação e democratização do espaço público. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica exploratória, através de livros, material digital e pesquisa documental nos sites oficiais das cidades abordadas e de escritórios responsáveis pelas intervenções, visando conhecer as políticas públicas de quatro cidades e, a partir destas, suas intervenções de urbanismo tático. Foram elas: São Paulo, Fortaleza, Nova York e Lima. Dessa forma, concluiu-se que o urbanismo tático se manifesta como estratégia de intervenção urbana, incentivando a mobilidade ativa e, através de políticas públicas, aumentando a qualidade do desenho urbano.

Palavras-chave: Mobilidade Ativa. Urbanismo Tático. Caminhabilidade.

ABSTRACT

Urban mobility focused on motor vehicles that could travel long distances guided the development of cities, making them often uninviting for pedestrians. As a result, urban design was designed to support this policy by prioritizing private automobiles and, for many decades, disregarding active mobility - that which makes use only of physical means of locomotion, such as walking and cycling. Thus, tactical urbanism (that which has a provisional character, often used to test the acceptability of solutions) emerges as a tool to encourage walkability, enabling new urban designs and improving the quality of life in cities. The objective of this work is to present evidence that cities that have policies to encourage active mobility can use tactical urbanism as a tool for activation and democratization of public space. An exploratory bibliographic research was carried out, through books, digital material and documentary

research on the official websites of the cities addressed and of offices responsible for the interventions, aiming to know the public policies of four cities and, from these, their tactical urbanism interventions. They were: São Paulo, Fortaleza, New York and Lima. Thus, it was concluded that tactical urbanism manifests itself as an urban intervention strategy, encouraging active mobility and, through public policies, increasing the quality of urban design.

Keywords: Active Mobility. Tactical Urbanism. Walkability.

1. INTRODUÇÃO

Sabe-se que hoje a mobilidade nas cidades gira em torno dos veículos motorizados. Isso é consequência de um passado recente em que os países vinham encorajando a utilização dos automóveis por meio de políticas que favorecem a compra e o deslocamento nestes, além das construções em massa de vias expressas e viadutos, transformando as ruas – que deveriam pertencer a todos os meios de mobilidade – em espaços utilizáveis somente aos veículos privados, na grande maioria das vezes. Diante disso, foi visado o incentivo aos outros modelos de mobilidade, em especial a ativa, que utiliza somente o próprio corpo para o deslocamento – como a bicicleta e o andar a pé – que, além de sustentável, melhora a qualidade de vida, visto que reduz os índices de sedentarismo e aumenta a possibilidade de explorar a paisagem urbana. Jeff Speck (2012) já dizia: “...talvez a caminhabilidade seja muito mais útil, já que contribui para a vitalidade urbana, além de ser o mais significativo indicador dessa vitalidade”. Através de documentos, conferências e políticas nacionais e regionais, a mobilidade ativa obteve visibilidade e, atualmente, se insere como uma das alternativas ao uso demasiado dos carros. Posto isso, o urbanismo tático surge como uma ferramenta de experimentação para a qualidade do desenho urbano, propondo espaços mais democratizados, e contribuindo, através de suas intervenções, para a mobilidade ativa, incentivando a caminhabilidade e a apropriação dos espaços urbanos pelos usuários.

Segundo Almeida (2016), o urbanismo tático pode ser definido como um movimento que utiliza abordagens testes de curto prazo e baixo custo, que, dependendo dos resultados, impulsionarão mudanças definitivas, atendendo às necessidades da população, e buscando uma melhor qualidade de vida. Deste modo, entende-se que esse modelo de urbanismo torna-se útil à caminhabilidade, visto que suas ações podem promover calçadas mais confortáveis (largas e sem empecilhos), espaços de permanência e convivência, iluminação adequada nas ruas, criação de ciclo faixas, entre outros meios que priorizam pedestres e ciclistas e incentivam a mobilidade ativa.

Além do interesse da pesquisadora pela temática, essa pesquisa justifica-se pela importância de analisar e entender a problemática da mobilidade atual voltada aos automóveis e pesquisar como e quanto o urbanismo tático pode colaborar para enfrentá-la, permitindo a instrumentalização de arquitetos e urbanistas para o confronto com a falta de estrutura no incentivo à mobilidade ativa.

Assim, delinearam-se os seguintes objetivos da pesquisa: o objetivo geral é apresentar evidências de que cidades que têm políticas de incentivo à mobilidade ativa podem utilizar o urbanismo tático como instrumento de ativação e democratização do espaço público. Tendendo uma resposta mais eficaz para o objetivo geral, traçou-se os seguintes objetivos específicos: compreender quais as possibilidades e limitações do urbanismo tático como

estratégia de intervenção urbana; identificar exemplos relevantes de cidades que tiveram projetos amplos utilizando Urbanismo Tático para incentivar a mobilidade ativa; e pesquisar as políticas de mobilidade ativa existentes nessas cidades e suas características.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A urbanização decorrente da industrialização estabeleceu, dentre inúmeras transformações, o desenvolvimento desenfreado das cidades e núcleos urbanos. A forma com que esse desenvolvimento ocorreu varia de cidade para cidade, sendo delineado por múltiplos modelos de urbanismo, ou, ao contrário, devido ao crescimento orgânico e sem planejamento. Em todo o caso, faz-se evidente que a maioria destas cidades foram construídas voltadas, majoritariamente, para os automóveis. Segundo Almeida (2016), em concordância com Bohler-Baedeker (2014), Vasconcellos (2011) e Wilhelm (2013), tal modelo de mobilidade urbana ocasiona incontáveis impactos negativos, em todas as esferas da sociedade. No que se refere ao Brasil, o número de automóveis aumentou cerca de dez vezes mais do que a população, no período de 2001 a 2011, tendo seu crescimento correlacionado diretamente ao aumento dos congestionamentos, emissões de poluentes, acidentes no trânsito, gastos dos usuários, tempo de deslocamento da população e a diminuição da qualidade de vida nas cidades (WILHEIM, 2013).

A cultura automobilística no país estabeleceu-se na metade do século passado, quando se iniciou um processo intensivo de urbanização nas cidades, tornando os veículos motorizados essenciais para o deslocamento de grandes distâncias. O que se restringia, em sua grande maioria, aos transportes públicos e movidos à eletricidade, como o bonde e o trem, passou a ser substituído pela mobilidade privada: os automóveis (VASCONCELLOS, CARVALHO, PEREIRA, 2011). Conforme Almeida (2016), desde então o país vem encorajando a utilização dos veículos individuais através de políticas que beneficiariam a compra e o deslocamento nestes – como subsídios concedidos, redução ou isenção de impostos na aquisição de veículos novos, e a construção desenfreada de viadutos e vias expressas – visando universalizar seu uso e propriedade. No entanto, essa política de privilégios ocasionou recentemente o esgotamento da capacidade viária existente, além de inumeráveis danos citados.

Em prol da melhoria da qualidade de vida nas cidades, e visando a adoção de novos modelos de mobilidade urbana, que pudessem ser utilizados sem o ocasionamento dos malefícios do automóvel particular, principalmente os movidos a combustão, iniciou-se discussões acerca da temática mobilidade urbana com sustentabilidade. Este tópico ganhou espaço após debates, como a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, em 1972, e a publicação do Relatório *Brundtland* – em 1987, documento originado pela Comissão

Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que alavancou o conceito de desenvolvimento sustentável – acarretando na inevitabilidade de incorporar a sustentabilidade nas políticas de desenvolvimento que se idealizariam, promovendo, assim, a Mobilidade Urbana Sustentável (MUS), como ficaria conhecida. Baseada em assegurar a acessibilidade a todos e diminuir os impactos negativos ao meio ambiente, economia e sociedade, a MUS possibilita às gerações futuras dispor das mesmas condições que detemos atualmente (FREITAS et al, 2015).

Visando introduzir as concepções de Mobilidade Urbana Sustentável, foi posta em vigor no país, em 2012, a Lei da Política Nacional de Mobilidade (lei 12.587/2012), viabilizando as mudanças necessárias no modelo de deslocamento presente nas cidades. Tendo o propósito de equalizar a distribuição do uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, onde, historicamente é prioritário aos automóveis, a Política Nacional de Mobilidade Urbana possibilitou o contrário: a determinação da prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, tendo ainda estabelecido preferências sobre o serviço de transporte público ao serviço de transporte privado. Dessa forma, a ocupação do espaço público deve-se manter proporcional à ordem de prioridade estabelecida dos meios de deslocamento e o número de pessoas transportadas, o que configuraria em, aproximadamente, 40% do espaço viário para a circulação de calçadas e bicicletas, 30% reservada ao transporte público, e 30% para a circulação dos automóveis e motos, resultando, assim, não apenas na modificação do uso das vias públicas, mas, também, na melhoria da qualidade de vida nas cidades (ALMEIDA, 2016).

Ainda, segundo Almeida (2016), a Lei de Mobilidade Urbana, visando obter a democratização das vias, propicia a restrição do uso dos automóveis privados, gerando, ainda, recursos para o Fundo de Transporte Público, entre eles a taxação de estacionamentos e a cobrança de pedágios. Outras concessões outorgadas pela lei são igualmente significativas, como: a criação de conselhos com a participação do governo e da sociedade civil objetivando garantir o controle dos serviços prestados através da Política Nacional de Mobilidade; o transporte público e o transporte não motorizado desempenhando o papel de eixo estruturante; e a garantia de acessibilidade universal nas ruas, nos veículos e nos transportes públicos para pessoas com deficiência, idosas, grávidas e obesas. Torna-se clara, então, a importância de priorizar e aprimorar o transporte coletivo e as vias para pedestres e bicicletas, visto que, até então, os recursos públicos eram, em sua grande maioria, destinados aos espaços viários constituídos somente por veículos.

É possível vislumbrar os impactos positivos decorrentes do aprimoramento dos transportes públicos em todo o mundo como estratégia para combater o crescimento exponencial do uso de automóveis. Em Curitiba (PR), o modelo conhecido como Sistema de

Ônibus Rápidos, ou Ligeirinho (Figura 1) – *Bus Rapid Transit* (BRT) foi adotado em várias cidades no Estados Unidos, Europa e América Latina. Esse sistema de deslocamento une a qualidade do transporte ferroviário à flexibilidade do sistema de ônibus, adotando ônibus articulados, estações tubo, possibilitando o embarque em nível e o pagamento fora do veículo, e corredores exclusivos, não concorrendo com o trânsito. Inspirado pelo sistema de Curitiba, o Transmilênio (Figura 2) – projeto de mobilidade de Bogotá – promoveu, ainda, algumas mudanças que aprimoraram o modelo de deslocamento, como a possibilidade de ultrapassagens, influenciando diversos países da América Latina (LINDAU et al, 2013).

Figura 1 - BRT, Curitiba (PR)



Fonte: ArchDaily, 2020.

Figura 2 - Transmilênio, Bogotá



Fonte: Mobilize Brasil, 2018.

Já na Europa, ainda que grande parte da população possua veículo privado, é recorrente o uso de meios de transporte coletivos ou não motorizados, em virtude do sistema de transporte público mais atrativo e estruturado e viário adequado para deslocamentos a pé ou de bicicleta (VASCONCELLOS, CARVALHO, PEREIRA, 2011). No Brasil, tem-se experimentado o uso de novas tecnologias sustentáveis, contribuindo com dois modos de deslocamento: o Aeromóvel (Figura 3) e o MagLev Cobra (Figura 4), sistemas que utilizam energia renovável, possuem baixo custo de implantação e operação e capacidade de transportar uma quantidade razoável de usuários. Apresentam, ainda, a possibilidade de serem exportados para todo o globo, propiciando oportunidades de empregos no país (ALMEIDA, 2016)

Figura 3 - Aeromóvel, Porto Alegre (RS)

Figura 4 - MagLev Cobra, UFRJ (RJ)



Fonte: Mobilidade Porto Alegre, 2020.



Fonte: Diário do Transporte, 2018.

Tendo percorrido acerca dos malefícios causados pelo uso desmedido de veículos privados, os atuais planos de mobilidade urbana implementados, e da importância de adotar modelos de deslocamento que atenuam os impactos negativos da mobilidade ao meio ambiente e à sociedade como um todo, faz-se necessário o aprofundamento em uma das alternativas que melhor corresponde às necessidades existentes até então e que acata a Política Nacional de Mobilidade: a mobilidade ativa, aquela que prioriza o pedestre e o ciclista, indivíduos que correspondem a uma boa porcentagem da população, permanecendo relegados até os dias atuais.

A mobilidade ativa encontra-se como uma das principais alternativas ao acúmulo de efeitos negativos resultantes do uso em massa de veículos, viabilizando, não só o deslocamento de forma mais sustentável, mas também melhor qualidade de vida para aqueles que aderem a ela, visto que reduz os índices de sedentarismo, melhorando de forma significativa a saúde e o bem-estar, e a possibilidade de explorar a paisagem urbana, participando efetivamente das interações sociais que ocorrem nas ruas. Difere dos outros modelos de mobilidade empregando exclusivamente modos de transporte não motorizados, como a bicicleta e o andar a pé (SILVA et al, 2018).

O pedestre pode ser tido como o principal elemento constituinte do sistema de transporte público, visto que encontra-se no papel de usuário predominante. Ainda assim, ele continua sendo um cidadão que, a princípio, utilizava somente os pés para o deslocamento, e conta, ainda, com o direito de ir e vir sem necessariamente ter um destino certo a ser alcançado, nem um limite de tempo – apenas a satisfação de caminhar. Entretanto, para a realização desse modelo de mobilidade, é importante o desenho adequado das ruas, e calçadas que não apresentem pedregulhos (WILHEIM, 2013).

De acordo com Malatesta (2015), existem características físicas e psicológicas que permeiam a mobilidade a pé. Elas são as responsáveis pela maneira que se caminha, por qual caminho se escolhe, e habituais desacatamentos de soluções direcionadas aos

pedestres, implantadas nas vias, mas que funcionariam de forma mais eficiente quando voltadas aos veículos motorizados. São propostas que foram desenvolvidas sem levar em consideração as propriedades do ato de caminhar, e que deveriam ser planejadas por técnicos que percorressem a cidade a pé, compreendendo verdadeiramente os ambientes urbanos e os pedestres que os compõem. Tais características também são significativas para a obtenção de dados que contribuam na obtenção de calçadas propícias para esse modelo de deslocamento, como, por exemplo, a largura ideal que as calçadas deveriam oferecer para a livre locomoção dos pedestres sem a necessidade de desvios para evitar esbarrões.

Existem, ainda, publicações, como a *Active Design: Shaping the Sidewalk Experience*, que auxiliam no projeto de calçadas ativas em todo o mundo, focando na experiência e perspectiva do pedestre. Esse manual foi desenvolvido em Nova Iorque, em 2011, objetivando melhorar a saúde dos cidadãos americanos, contando, não apenas com um guia de como desenhar esses espaços, que pode servir de referência para todos os profissionais envolvidos nessas construções, mas também com exemplos de ambientes que inspiram a mobilidade ativa. O manual prioriza algumas particularidades de bairros que encorajam a prática do deslocamento a pé, como: priorização de modais não motorizados, valendo-se do *traffic calming* e outras medidas visando a segurança viária, induzindo um maior número de pedestres nas ruas; infraestrutura complementar que possibilita uma rede de transporte mais integralizada, como pontos de ônibus com informações sobre horários e linhas, e bicicletários e vestiários nos ambientes de trabalho; uma maior mistura de usos do solo e densidade populacional, garantindo bairros compactos que viabilizem o acesso a variados tipos de equipamentos sem a necessidade de um grande deslocamento; entre outros (CIDADE ATIVA, 2015).

Em dezembro de 2020, a Prefeitura da cidade de São Paulo criou um documento que visa orientar a elaboração de projetos para o espaço viário, intitulado Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, tendo como influência o *Active Design*, de Nova Iorque. Esse manual apresenta ideias que podem obter êxito no aprimoramento do desenho urbano, visto que já são praticadas em outras partes do mundo e funcionam de forma efetiva. São apresentadas, ainda, a legislação atual e as normas vigentes, que trabalham em conjunto com essas propostas em prol de viabilizá-las. Tendo como prioridade os pedestres e bicicletas, e, em seguida, o transporte coletivo, transporte de cargas e mercadorias, e, por último, o transporte individual, o documento é dividido em cinco partes relevantes: Governança; Parâmetros de Desenho Viário; Elementos Urbanos; Infraestrutura Subterrânea; e Infraestrutura Verde e Azul (CIDADE DE SÃO PAULO, 2020).

Ainda segundo Cidade Ativa (2015), existem alguns requisitos indispensáveis que determinam uma calçada considerada razoavelmente boa, atendendo a condições mínimas

de acessibilidade e proporcionando uma experiência agradável ao pedestre. São eles: conectividade, acessibilidade, segurança, diversidade, escala humana e sustentabilidade. Essas premissas norteiam uma mobilidade ativa de qualidade, onde destacam-se: a conexão da calçada com o restante da cidade e seus mais variados equipamentos; a possibilidade da calçada ser utilizada por usuários de diferentes idades e capacidades físicas; a sensação de segurança ao percorrer um trajeto a pé ou de bicicleta, frequentemente relacionada à presença de outros pedestres e à iluminação; a diversidade de usos oferecidos pela calçada, como lazer ou descanso; a qualidade do desenho urbano; e a eficiente resposta às diversas mudanças climáticas, propiciando sensação de conforto aos pedestres, e lidando de forma apta com as adversidades ambientais, como a gestão de água, resíduos, dentre outros.

Como foi observado, a perda da caminhabilidade nas cidades afeta como um todo a qualidade de vida desses pedestres, incumbidos a se adaptarem à ambientes urbanos que desincentivam a mobilidade ativa. De acordo com Paiva (2017), a quantidade de ruas com índices positivos de caminhabilidade em um bairro está intrinsecamente ligada àqueles considerados os melhores bairros para se morar – bairros onde equipamentos de lazer, cultura, saúde, educação, entre outros, são acessíveis a pé, e atendem aos fatores propícios à caminhabilidade, exemplificados anteriormente. Essa falta de prioridade no trânsito permite com que o pedestre seja exposto à falta de infraestrutura e à velocidade exacerbada dos veículos motorizados, acarretando em acidentes fatais, número que preocupa profissionais devido à sua magnitude e constante crescimento, respondendo por 40% das mortes de trânsito no Brasil (VASCONCELLOS, CARVALHO, PEREIRA, 2011).

Paiva (2017) ainda cita a importância do Patrimônio Histórico para a mobilidade a pé, visto que esses espaços públicos, geralmente ligados à memória da cidade, são importantes na constituição de memórias afetivas dos indivíduos, se tornando fundamental para a percepção da cidade, que acabam por constituir o senso de comunidade e coletividade, incentivando-os à percorrer essas ruas a pé. Outra medida que pode ser utilizada para a promoção do deslocamento a pé é o chamado Urbanismo Caminhável, termo utilizado pela Universidade George Washington (Estados Unidos), que caracteriza o planejamento urbano voltado aos espaços caminháveis de uma cidade, como também a acessibilidade através de curtas distâncias aos mais variados equipamentos. Tal modelo de urbanismo incentiva o desenvolvimento local, resultando assim, em um maior índice de caminhabilidade, portanto uma melhor qualidade de vida.

Speck (2012) já dizia que os engenheiros de tráfego, juntamente ao Departamento de Transportes, são a maior barreira contra o incentivo à caminhabilidade. Segundo ele, esses profissionais seguem cartilhas estipuladas por superiores que não conhecem verdadeiramente a dinâmica do andar a pé. Criam regulamentos que, em sua maioria,

favorecem somente aos veículos e dificultam grandemente o traçado da cidade, mesmo quando a finalidade é a construção de ruas e vias que aprimorem a mobilidade geral. Para Speck (2012), o correto seria atribuir o desenho dessas vias a urbanistas qualificados – profissionais que captam a essência do que efetivamente melhoraria o deslocamento nos espaços urbanos. Outro ponto importante, segundo ele, é o de reanimar os centros das cidades, locais onde deve ser incentivado o agrupamento dos mais variados usos, em especial a moradia, valorizada pela caminhabilidade proporcionada pelo centro, e que melhora o balanceamento de usos, o que, automaticamente, gerará ainda mais caminhabilidade. As áreas que possibilitariam a construção dessas residências e dos demais equipamentos urbanos muitas vezes são ocupadas por estacionamentos – espaços que acabam por elevar o custo das habitações, aumentam o congestionamento de tráfego e o consumo de energia, agravando a qualidade do ar e da água, dificultando o transporte público e, ainda, ameaçando os edifícios históricos das cidades, ponto significativo para o fomento à caminhabilidade, como visto.

Assim como Speck (2012) afirmava acerca do malefício causado pelo envolvimento do Departamento de Transportes no desenvolvimento de planejamento estratégico voltado à mobilidade urbana, Almeida (2016) destaca que tais intervenções elaboradas em prol dos interesses de quem detém o poder não representam os anseios da população, construindo, assim, espaços urbanos sem memória, sem troca e sem proximidade, tornando-os inadequados aos usuários, visto que a relação dos indivíduos e suas necessidades não são consideradas em seu processo de concepção. Esses processos acabam por estimular iniciativas de menor escala tomadas pelos próprios cidadãos utilizando ferramentas do conhecido Urbanismo Tático.

Definido como um movimento que se apropria dos espaços urbanos a fim de democratizar a construção da cidade com a participação dos cidadãos no processo de tomada de decisões visando a melhoria de vida, o urbanismo tático possui algumas características que o constitui como importante ferramenta na formação do âmbito urbano. São elas: abordagens de curto prazo e baixo custo para instigar mudanças a longo prazo; solução para desafios de planejamento local, visando atender às necessidades e anseios da população; busca de fortalecimento da identidade local; e utilização da cidade como um laboratório de experimentação para validar propostas de intervenções. O urbanismo tático nem sempre é uma iniciativa apenas cidadã – visto que pode ser caracterizado como um ensaio de ideias: departamentos municipais, governo, desenvolvedores e/ou organizações sem fins lucrativos costumam financiá-los para testar propostas que, futuramente, após serem analisadas, poderão se tornar permanentes (ALMEIDA, 2016).

Ainda que o termo urbanismo tático seja recente (registrado pela primeira vez em 1996), as ações táticas urbanas não são consideradas atuais. Desde as ocupações informais por moradia ao redor do mundo – as favelas brasileiras, por exemplo – até comércios informais instalados nas ruas aspirando público para seus produtos, devido ao fluxo de pessoas, o papel ativo na construção das cidades sempre foi algo natural aos indivíduos. Na Bienal de Veneza de 2012, o Pavilhão Norte Americano apresentou a exposição *Spontaneous Interventions* (Intervenções Espontâneas), onde expuseram a participação social na luta pela construção de cidades melhores, através de intervenções de pequena escala que viabilizavam soluções para os transtornos habituais presentes nas cidades americanas. Devido ao sucesso da exposição, os cidadãos se viram estimulados a se tornarem proativos na resolução de problemas urbanos, intensificando a quantidade de intervenções feitas através do urbanismo tático (ALMEIDA, 2016).

3. METODOLOGIA

Em conformidade com a afirmativa de Cervo e Bervian (2007): “A pesquisa exploratória realiza descrições precisas da situação e quer descobrir as relações existentes entre seus elementos componentes. Esse tipo de pesquisa requer um planejamento para possibilitar a consideração dos mais diversos aspectos de um problema ou de uma situação.”, esta metodologia pode ser caracterizada como exploratória, visto que a pesquisa em questão busca obter uma abordagem do fenômeno – aqui descrito sendo o urbanismo tático catalisador para obtenção de cidades mais caminháveis – através do levantamento de informações, em conciliação com diversas fontes que foram a sustentação ao tema abordado, visando o alcance de um conhecimento mais abrangente acerca da temática, sob a ótica de cidades que implantaram (ou construiram) políticas públicas de mobilidade ativa.

A pesquisa bibliográfica foi realizada através de livros e de material digital, selecionados a partir das publicações contemporâneas em periódicos da área Arquitetura e Urbanismo. Além da revisão conceitual, e dos critérios de análise, esse material trouxe indicações de cidades que poderão ser alvo de análise nesta pesquisa.

Pesquisa documental, principalmente nos sites oficiais dos países e cidades abordados, assim como nos sites dos escritórios responsáveis pelas intervenções para colher material de análise das propostas estudadas.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

Por se tratar de iniciativas, muitas vezes, temporárias, o Urbanismo Tático contribui com a sociedade de diversas maneiras, encorajando o uso dos espaços públicos e interferindo minimamente no espaço físico das cidades, tornando-as intervenções ambientalmente sustentáveis, ocasionando pouco ou nenhum impacto ambiental (BARATA, FONTES, 2017).

A partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Prefeitura do Município de São Paulo, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transporte, elaborou, em 2015, o Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015, servindo como instrumento de planejamento e gestão dos meios e da infraestrutura de transporte de pessoas e bens no município pelos 15 anos seguintes, cujos princípios incluem: a democratização do espaço viário; prioridade aos pedestres e aos modos ativos; mitigação dos custos ambientais e sociais; entre outros (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015). Como exemplo de uma ação de Urbanismo Tático temporária, que segue ao Plano de Mobilidade de São Paulo, é possível citar a abertura do Elevado Presidente João Goulart (Figuras 5, 6) à noite, durante a semana, e o dia inteiro aos sábados, domingos e feriados, que valoriza os espaços de convivência e lazer ao ar livre – reivindicando um espaço que, originalmente, era atribuído aos veículos motorizados – para deslocamentos a pé e de bicicleta, incentivando o uso de transportes alternativos, a mobilidade ativa e a apropriação dos espaços públicos pelos usuários.

Figura 5 – Elevado Presidente João Goulart, São Paulo (SP)



Fonte: Veja São Paulo, 2019.

Figura 6 – Elevado Presidente João Goulart com mobiliário, São Paulo (SP)



Fonte: Folha de São Paulo, 2021.

Outras intervenções brasileiras que se destacam por alcançarem sucesso a partir de ações demasiadamente simples e rápidas, de urbanismo tático, são o Projeto Ocupa Rua São Paulo (Figura 7), realizado através do decreto 60.197/2021, conhecido como Ruas SP; e o Projeto Cidade da Gente (Figura 8), iniciativa proposta pela Prefeitura de Fortaleza. O primeiro

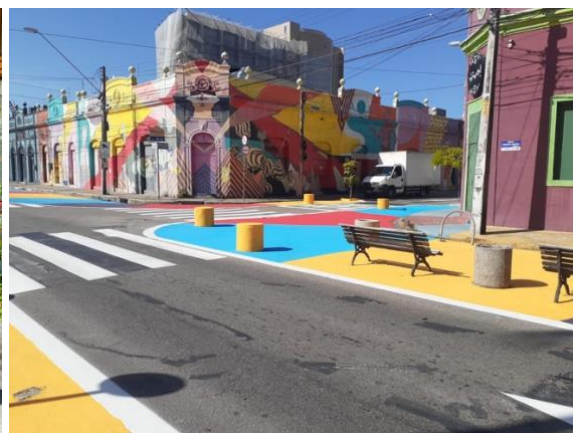
foi criado por iniciativa da Prefeitura de São Paulo, Metro Arquitetos, Alexandra Forbes e Janaina Rueda, como meio de estimular uma vida urbana razoavelmente ativa ante a pandemia do Covid-19, expandindo a área de atendimento do público de bares e restaurantes de São Paulo, ocupando com mesas e cadeiras as vagas de estacionamento e parte das calçadas em frente aos estabelecimentos. A medida inicial para reduzir os riscos de transmissão no início da pandemia foi reduzir em 50% a capacidade de atendimento desse comércio, diante disso foi pensado ocupar parte da rua, visando manter o número de mesas o mais próximo possível ao 100% da capacidade (METRO ARQUITETOS, 2019). Essa iniciativa se diferencia dos *parklets* em alguns aspectos, como sua extensão maior e continua, no uso permitido pelos restaurantes em frente e no projeto propriamente dito, além de atender aos preceitos do PlanMob/SP 2015.

Em Fortaleza, Ceará, a Prefeitura, juntamente à Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), estabeleceu o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFFor, com o objetivo de promover a ampliação da percepção de segurança e da convivência cidadã, incentivando os deslocamentos de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida nas calçadas, por meio da qualificação dos passeios, garantindo a completude nos bairros, relacionando moradia e trabalho (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2017). Dessa forma, foi criado o Projeto Cidade da Gente, que se dá através de intervenções de baixo custo, implantação de mobiliário, limpeza urbana, iluminação e arte. Contando com o apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, cerca de 300 metros da rua Almirante Jaceguai foram revitalizados em 2018, utilizando-se tinta de fácil remoção, cones, vasos de plantas, bancos e outros mobiliários de baixo custo, transformando-a em uma rua bem mais acessível a todos os tipos de pedestres e ciclistas. O projeto ainda oferece apresentações de grupos musicais e outras intervenções artísticas, apoiadas pela Secretaria de Cultura de Fortaleza (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2021).

Figura 7 – Projeto Ocupa Rua São Paulo (SP) **Figura 8** – Projeto Cidade da Gente, Fortaleza (CE)



Fonte: Revista Projeto, 2021.



Fonte: Prefeitura de Fortaleza, 2021.

Referindo-se a exemplos internacionais, destacam-se a cidade de Nova York, mais especificamente a Times Square (Figura 9), e o Projeto Ghost Train Park (Figura 10, 11), em Lima no Peru. O Departamento de Transportes (DOT) de Nova York criou, em 2016, o Plano Estratégico 2016, compreendendo 105 iniciativas classificadas em seis grandes temas para melhorar a mobilidade urbana, contendo os carros e estimulando a mobilidade ativa: pedestres, bicicletas e transporte público. Entre as iniciativas estão: aumentar as opções de transporte, tornar o sistema mais igualitário, proteger o meio ambiente e melhorar a qualidade de vida, entre outros (ARCHDAILY, 2016). Janette Sadik-Khan (2013), discursa em seu Ted Talk acerca das transformações ocorridas nas ruas de Nova York, refeitas rapidamente, com baixo custo, e fornecendo benefícios imediatos. Para isso fora necessária a maximização da mobilidade eficiente, oferecendo mais espaços para ônibus, bicicletas e, principalmente, para os pedestres aproveitarem a cidade, proporcionando deslocamentos seguros e espaços de permanência. Tida como o melhor exemplo das novas abordagens adotadas pela Prefeitura de Nova York, a Times Square – com, aproximadamente, 350 mil pedestres diários e uma mobilidade caótica – teve suas ruas fechadas aos veículos, criando novas áreas de pedestres, e utilizando tinta e materiais temporários. Logo nas primeiras semanas de adequação, notava-se a melhoria do trânsito, a segurança das ruas, a abertura de novos comércios, entre outros efeitos positivos.

Figura 9 – Times Square, Nova York, Estados Unidos



Fonte: Global Designing Cities Initiative.

Já em Lima, Peru, o Conselho Municipal do distrito aprovou, em 2016, o Plano de Mobilidade Sustentável de Lima, visando lidar com os problemas de trânsito e, consequentemente, com a implicação de uma remodelação integral do espaço público, principalmente redesenhando os componentes da seção rodoviária, como estradas, calçadas, ciclovias, mobiliário urbano e sinalização. Também possui como princípio a criação de intervenções de apropriação de espaços públicos (PROGRAMA INTERNACIONAL DE

COOPERACIÓN URBANA, 2021). Dito isso, foi criado o Ghost Train Park, um playground classificado entre os melhores do mundo, construído a partir de uma linha férrea abandonada. Iniciada a construção na década de 1980, o que era para fazer parte da nova rede de trens elétricos de Lima, acabou sendo paralisado por mais de vinte anos, devido à falta de recursos financeiros. Assim, em 2010, o coletivo de design urbano *Basurama*, em conjunto com estudantes de arquitetura locais e ativistas de arte de rua, criaram o *Ghost Train Park*, também conhecido como *Rus Lima*, sob a encomenda da Agência Espanhola de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (AECID). O parque, de aproximadamente 1500 metros de extensão, oferece os mais variados tipos de divertimento (balanços, tirolesas, estruturas de escalada, escorregadores, entre outros) estruturados nas antigas construções da linha ferroviária. Utilizando pintura com tintas vibrantes nos pilares de concreto abandonados, e materiais reciclados na fabricação dos brinquedos – como cordas velhas, cabos, pneus e peças de automóveis – a intervenção reaproveitou completamente o espaço público, utilizando-se de pouco tempo e baixo orçamento.

Figura 10 – Ghost Train Park, Lima, Peru



Fonte: PlayScapes, 2010.

Figura 11 – Ghost Train Park, Lima, Peru



Fonte: PlayScapes, 2010.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho foi assinalada a importância do urbanismo tático para o desenho urbano e para a qualidade de vida, promovida através da mobilidade ativa. Ao longo das décadas, as cidades se desenvolveram voltadas ao uso de automóveis privados, moldando as vias públicas, ruas e calçadas, ocasionando acidentes no trânsito, emissões de poluentes e a diminuição da qualidade de vida nas cidades. À vista disso, foram criadas alternativas que pudessem abrandar esses danos e, novamente, priorizar os pedestres e ciclistas. Conferências, documentos e políticas nacionais e regionais de mobilidade ativa tiveram destaque, democratizando o uso das vias e, através do urbanismo tático, criando

espaços de convivência e lazer destinados aos pedestres, além de promover cidades mais caminháveis e seguras.

O aprofundamento no estudo da mobilidade ativa e urbanismo tático propiciou uma visão inteiramente diferente ao que se refere à mobilidade urbana como um todo, compreendendo que, de fato, os núcleos urbanos priorizam ativamente os veículos motorizados, relegando uma boa porcentagem da população: pedestres e ciclistas. No entanto, existem cidades dispostas a mudar o cenário, utilizando-se de políticas públicas que impulsionam a caminhabilidade, levando, cada vez mais, pessoas para as ruas. Frequentemente, tais políticas utilizam o urbanismo tático como instrumento de incentivo à mobilidade ativa, criando espaços de permanência e aprimorando ruas e calçadas – de forma rápida e com baixo custo – viabilizando conforto a esses indivíduos. São Paulo, Fortaleza, Nova York e Lima são exemplos concretos de que políticas públicas efetivamente funcionam, estimulando e transformando centros urbanos que, previamente, estavam inanimados.

Dito isso, esse trabalho atingiu o objetivo de evidenciar que cidades que têm políticas de incentivo à mobilidade ativa podem utilizar o urbanismo tático como instrumento de ativação e democratização do espaço público. Sendo assim, torna-se necessário estender essa discussão a outros patamares, refletindo sobre o papel de arquiteto e urbanista na importância de manter as cidades vivas e seguras, utilizando-se também do urbanismo tático, concretizando pequenas ações que melhoram, de forma legítima, a vida e rotina dos habitantes.

6. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, André Moraes de. **URBANISMO TÁTICO: da experiência do fazer a um urbanismo afetivo**. 2016. Dissertação (Mestre em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano – Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, p. 14-33, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/27630/1/DISSERTA%c3%87%c3%83O%20Andr%c3%a9%20Moraes%20de%20Almeida%20.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2022.

ALMEIDA, Evaristo. **Mobilidade Urbana no Brasil: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. São Paulo: Fundação Persel Abramo, p. 83-96, 481-498, 573-604, 2016. Disponível em: <<https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/Mobilidade-web2.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2021.

ANDRADE, Victor; CUNHA, Clarisse. **Cidade de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, p. 69-82, 177-235, 2017. Disponível em: <http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf>. Acesso em: 18 out. 2021.

ArchDaily. **BRT, Curitiba (PR)**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/931784/brt-de-curitiba-e-eleito-um-dos-projetos-mais-influentes-do-mundo-nos-ultimos-50-anos>>. Acesso em: 21 out. 2021.

ArchDaily. **Nova Iorque cria plano com 105 iniciativas para melhorar a mobilidade urbana.** Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/798106/nova-iorque-cria-plano-com-105-iniciativas-para-melhorar-a-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

BARATA, Aline Fernandes; FONTES, Adriana Sansão. **40. Urbanismo tático e sustentabilidade: experiências táticas no fomento ao transporte ativo.** Euro ELECS 2017, São Leopoldo, p. 1999-2008, 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/331715948_URBANISMO_TATICO_E_SUSTENTABILIDADE_EXPERIENCIAS_TATICAS_NO_FOMENTO_AO_TRANSPORTE_ATIVO>. Acesso em: 06 mar. 2022.

BOHLER-BAEDEKER, Susanne; KOST, Christopher; MERFORTH, Mathias. **Planos de Mobilidade Urbana: abordagens nacionais e práticas locais.** Transporte Urbano Sustentável Documento Técnico #13. GIZ, p. 01-03, 09-11, 21-22, 47-52, 61, 71, dez. 2014. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/03/td13_urbanmobilityplans_pt.pdf>. Acesso em: 27 set. 2021.

CIDADE ATIVA. **Shaping the sidewalk experience: o processo de Elaboração de um manual sobre calçadas.** In: MALATESTA, Maria Ermelina, et. All. Cidades a pé. São Paulo: ANTP, 2015. p. 66-71. Disponível em: <<https://issuu.com/planodemobilidadeurbanadorecife/docs/a0850675-28ad-46dc-9b57-664df1ba766>>. Acesso em: 28 out. 2021.

Cidade de São Paulo: Urbanismo e Licenciamento. **Ruas SP.** Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/servicos/index.php?p=308717>>. Acesso em: 12 abr. 2022.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, 2020.** Disponível em: <<https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 28 out. 2021.

Diário do Transporte. **MagLev Cobra, UFRJ (RJ).** Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/08/25/trem-da-coppe-ufjr-que-flutua-sobre-trilhos-esta-aberto-ao-publico-para-testes/>>. Acesso em: 21 out. 2021.

FERNANDES, Aline Barata; SANSÃO, Adriana Fontes. **URBANISMO TÁTICO: experiências temporárias na ativação urbana.** In: **HABITAR 2016**, nº 3, 2016, Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Aline-Fernandes-Barata/publication/331716142_Urbanismo_Tatico_experiencias_temporarias_na_ativacao_urbana/links/5c8929c292851c1df93fe88f/Urbanismo-Tatico-experiencias-temporarias-na-ativacao-urbana.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2021.

Fleetwood Urban. **Rus Lima (Parque do Trem Fantasma).** Disponível em: <<https://fleetwoodurban.com.au/newsletters/rus-lima-ghost-train-park/>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

FREITAS, Paulo Vitor Nascimento de; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; SILVA, Geovany Jessé Alexandre da; SILVA, Danilo Coutinho da. Mobilidade Urbana Sustentável: Problemas e Soluções. **Revista Científica ANAP Brasil**, São Paulo, v.8, n.12, p. 01-17, 2015. Disponível em: <https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/anap_brasil/article/view/1134/1157>. Acesso em: 10 out. 2021.

GOMES, Julia Dias; GOMES, Leticia Dias; MELLO, Márcia Maria Couto. Urbanismo tático e o direito a cidade. **Revista Políticas Públicas e Cidade**, Belo Horizonte, v.8, n.4, p. 40-51,

20 dez. 2019. Disponível em: <<https://rppc.emnuvens.com.br/RPPC/article/view/388/249>>. Acesso em: 07 set. 2021.

HARTE, Jessica. **Transporte Urbano Sustentável**: plano de mobilidade sustentável em Lima. Programa Internacional de Cooperación Urbana, 2017. Disponível em: <https://iuc.eu/fileadmin/user_upload/Regions/iuc_lac/user_upload/Lima_-_Plano_de_Mobilidade_Sustentavel.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2022.

JANETTE Sadik-Khan: As ruas de Nova York não são mais tão más. Direção e produção: TED Talks channel. Estados Unidos: Creative Commons, 2013. 1 vídeo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64>. Acesso em: 27 abr. 2022.

JEFF Speck: A cidade 'caminhável'. Direção e produção: TED Talks channel. Estados Unidos: Creative Commons, 2013. 1 vídeo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Wai4ub90stQ>. Acesso em: 10 out. 2021.

LINDAU, Luis Antonio; PETZHOLD, Guillermo Sant'Anna; SILVA, Cristina Albuquerque Moreira da; FACCHINI, Daniela. **BRT e Corredores Prioritários para Ônibus**: panorama no continente americano. EMBARQ Brasil. LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes. PPGE – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, p. 02-04, 2013. Disponível em: <<https://www.thecityfixbrasil.org/wp-content/uploads/2015/01/BRT-E-CORREDORES-PRIORITARIOS-PARA-ONIBUS-PANORAMA-NO-CONTINENTE-AMERICANO.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2021.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Características da mobilidade a pé**. In: MALATESTA, Maria Ermelina, et. All. Cidades a pé. São Paulo: ANTP, 2015. p. 42-47. Disponível em: <<https://issuu.com/planodemobilidadeurbanadorecife/docs/a0850675-28ad-46dc-9b57-664df1ba766>>. Acesso em: 28 out. 2021.

Metro Arquitetos. **Ocupa Rua 2021**. Disponível em: <<https://metroarquitetos.com.br/projeto/ocupa-rua-2021/>>. Acesso em: 12 abr. 2022.

Mobilidade Porto Alegre. **Aeromóvel, Porto Alegre (RS)**. Disponível em: <<https://mobilidadeportoalegre.com.br/aeromovel-de-porto-alegre-completa-7-anos-da-inauguracao/>>. Acesso em: 21 out. 2021.

Mobilize Brasil. **Transmilênio, Bogotá**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/10743/o-transmillenio-17-anos-depois.html>>. Acesso em: 21 out. 2021.

PAIVA, Lincoln. **Urbanismo Caminhável: a caminhabilidade como prática para construção de lugares**. 2017. Dissertação (Mestre em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, p. 37-166, 2017. Disponível em: <<file:///Users/biancaalbuquerqueortegamartins/Downloads/Lincoln%20Paiva.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2021.

Prefeitura de Fortaleza. **Projeto Cidade da Gente é revitalizado e transforma entorno do Centro Dragão do Mar**. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/projeto-cidade-da-gente-e-revitalizado-e-transforma-entorno-do-centro-dragao-do-mar>>. Acesso em: 05 mai. 2022.

Secretaria Municipal de Transportes. **Plan Mob/SP 2015**: plano de mobilidade de São Paulo. Prefeitura do Município de São Paulo, 2015. Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2022.

SILVA, Caroline Machado da; GUNTHER, Hartmut; NETO, Ingrid Luiza; FLORES, Gabrielle Rocha; SILVA, Fernanda Machado da. **Mobilidade Ativa e Satisfação com o bairro**: Um estudo exploratório com moradores da Vila Planalto – Distrito Federal – Brasil. PNUM2018: A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios, 2018. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Caroline-Machado-8/publication/334749379_Mobilidade_Ativa_e_a_Satisfacao_com_o_bairro_Um_estudo_exploratorio_com_moradores_da_Vila_Planalto_-_Distrito_Federal_-_Brasil/links/5d3f4eac4585153e592cf140/Mobilidade-Ativa-e-a-Satisfacao-com-o-bairro-Um-estudo-exploratorio-com-moradores-da-Vila-Planalto-Distrito-Federal-Brasil.pdf>. Acesso em: 28 out. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântera de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Textos para discussão CEPAL | IPEA. Brasília: Escritório no Brasil/IPEA, p. 07-26, 53-69, 2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD_1552.pdf>. Acesso em: 27 set. 2021.

WILHEIM, Jorge. Mobilidade Urbana: um desafio paulistano. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.27, p. 07-26, set. 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/dzDHwt4P535nT6Rstw9gWsS/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso em: 27 set. 2021.