



Em busca do bom lugar

In pursuit of the good place

Maria de Lourdes Carneiro da Cunha Nóbrega* e Isabella Leite Trindade**

*Arquiteta e urbanista com mestrado e doutorado em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (2002 e 2008). Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco. Atua profissionalmente em pesquisas e projetos nas áreas de: arquitetura, paisagismo e urbanismo com ênfase na paisagem urbana e no patrimônio histórico construído.

**Arquiteta e urbanista com experiência profissional no Brasil, na França e no Canadá. Formada pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE); com especialização pela École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux, mestrado em Desenvolvimento Urbano (UFPE), Doutorado em Urbanismo pela Universidade Politécnica da Catalunha, e pós-doutorado pela York University, em Toronto. Atualmente é professora da Ryerson University em Toronto, pela Universidade FUMEC/MG. Pesquisador do CNPQ.

Resumo

O espaço público da rua tem sido alvo de planejamento e ações projetuais fundamentais para intervenções urbanas contemporâneas, quando assume um novo papel de responsabilidade no planejamento das cidades e na qualidade de vida das pessoas, de forma a contribuir na criação de oportunidades econômicas e na promoção de equidade social; promovendo também a saúde da população e auxiliando nas práticas que envolvem a segurança pública. Portanto, a rua é hoje um elemento chave para as boas práticas de planejamento urbano que visam à sustentabilidade ambiental e econômica do lugar. Através da visão conceitual e antropológica de DaMatta (1997), sobre o exercício da cidadania no Brasil, e das recomendações urbanísticas de Ghel & Svarre (2018), que promovem o uso da rua como um espaço cidadão, experiências com projetos de parklets executados na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) são analisados e a rua é discutida enquanto espaço de cidadania nas duas cidades. Nestas, as culturas e formas de ver e vivenciar a rua se mostram diferentes, refletindo, consequentemente, diferentes soluções projetuais para o uso da mesma, bem como para o uso e apropriação do espaço público urbano.

Palavras-chave: Solo Criado. Outorga Onerosa do Direito de Construir. Estatuto da Cidade.

Abstract

The public space of the street has been the target of planning and design actions fundamental to contemporary urban interventions, when it assumes a new role of responsibility in the planning of cities and the quality of life of the people, in order to contribute to the creation of economic opportunities and the promotion of social equity; also promoting the health of the population and assisting in practices that involve public safety. Therefore, street is now a key element for good urban planning practices that aim at the environmental and economic sustainability of the place. Through the conceptual and anthropological vision of DaMatta (1997), on the exercise of citizenship in Brazil, and the urban planning recommendations of Ghel & Svarre (2018), which promote the use of the street as a citizen space, experiences with parklet projects in Recife (Brazil) and in Toronto (Canada) are analyzed and the street is discussed as a citizenship space in the two cities, whose cultures and ways of seeing and experiencing the street are different, reflecting consequently different design solutions for the use of the street, as well as for the use and appropriation of urban public space.

Keywords: Develop Rights. Onerous Grant of the Right to Build. Urbanistic law. Legal and urbanistic instruments. Estatuto da Cidade.

Introdução

Observações de diferentes experiências com *parklets* na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) motivaram a elaboração deste texto, através do qual, longe de encontrar respostas para o fato de as experiências observadas no Recife não serem tão bem sucedidas como as de Toronto – respostas essas que saiam também da óbvia comparação econômica entre as duas cidades –, procura-se registrar essas duas experiências e apresentar argumentos, críticas e reflexões teóricas que auxiliem na redefinição de possíveis estratégias para a implantação destes equipamentos e/ou equipamentos semelhantes nas ruas do Recife, ou em outras cidades brasileiras.

Para tal, duas ações específicas no Recife e uma em Toronto foram observadas. No Recife, o *parklet* (fruto de uma ação de *placemaker*) da Rua Oliveira Lima, no bairro da Soledade, e o *park-*

let da Rua do Bom Jesus, no Bairro do Recife, e em Toronto, o projeto-piloto desenvolvido para a King Street, que abriga vários equipamentos urbanos desse tipo e 44 novos espaços públicos.

O *placemaker* (ou também chamado urbanismo tático) é uma ferramenta que envolve planejamento, projeto e execução de projetos urbanos que visam à rápida transformação de espaços públicos, de forma que estes passem a promover a sua utilização pelas pessoas (no caso, pedestres), estimulando a permanência e a interação delas em lugares antes não ocupados ou subutilizados.

Os *parklets*, no que lhe concernem, podem surgir de ações de *placemaker*, são estruturas temporárias e consistem em pequenas extensões construídas para fora da calçada (quando esta é estreita), que podem ocupar o espaço de uma a três vagas de estacionamento. Geralmente fun-

cionam como lugares para sentar, descansar, podendo ser também extensões do comércio existente ao longo da via, mas não de uso exclusivo deste, pois constituem-se como espaços públicos de permanência, que convidam as pessoas a ali permanecerem e usufruírem do lugar – neste caso, o espaço público, mais especificamente a rua.

Segundo o Guia Global de Desenho de Ruas (SE-NAC SP, 2018, p. 4), morfologicamente:

Uma rua é uma unidade básica do espaço urbano por meio da qual as pessoas vivenciam a cidade. É frequentemente mal interpretada como superfície bidimensional por onde passam os automóveis ao se deslocar de um lado para outro. As ruas são, de fato, espaços multidimensionais compostos por muitas superfícies e estruturas. Elas se estendem da face de uma propriedade a até a outra, incluindo beiradas de construções, usos do solo e recuos que marcam cada lado. Oferecem espaço para circulação e acesso e possibilitam uma variedade de usos e atividades. As ruas são espaços dinâmicos que se adaptam com o passar do tempo para favorecer a sustentabilidade ambiental, a saúde pública, a atividade econômica e a importância cultural.

Ainda sobre a caracterização da “rua”, e sob o olhar antropológico de DaMatta (1997, p. 15), esta é para os brasileiros uma “província ética, dotada de positividade e domínios culturais institucionalizados”, por isso pode “despertar emo-

ções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas”. Muito mais que um espaço apenas morfologicamente definido, a rua é uma “esfera de ação social”. Todavia, apesar de a rua possuir um caráter público, é em casa que os brasileiros se sentem “supercidadãos”. Em casa podem: exigir, requerer (coisas e espaços) e fazer “coisas que são condenadas na rua”. Ao passo que na rua o indivíduo se vê “subcidadão”, pois a rua é o lugar do anonimato, da falta de voz, onde se está à “mercê das autoridades”. Lugar onde os problemas passam a ser problemas do governo e a “vergonha passa a ser problema de Estado” (DAMATTA, 1997, p. 20).

“Não somos efetivamente capazes de projetar a casa na rua de modo sistemático e coerente, a não ser quando recriamos no espaço público o mesmo ambiente caseiro e familiar”, afirma DaMatta (1997, p. 20). E assim o brasileiro esbraveja em seus conflitos entre paredes: “vá para o olho da rua!”, lugar no qual, segundo DaMatta (1997, p. 53), o indivíduo passa a ser percebido de um ponto de vista não mais familiar, mas “impessoal e desumano”, e a rua, nestes casos, passa a ser conotada como “a rua da amargura”. Diferentemente dos “olhos para a rua” recomendados por Jacobs (2007), que promovem a vigilância social das pessoas para as pessoas nos espaços de uso público, esse “olho da rua” é aquele que tudo vê, mas que também tudo julga.

Acrescenta ainda DaMatta (1998, p. 80), que no Brasil a palavra “cidadão” está associada a um tratamento “universalizante e impessoal”, frequentemente utilizada de maneira negativa, marcando situações de desvantagem em situações diversas. Frases utilizadas em situações de conflito como: “o automóvel pertence àquele cidadão”, ou “o cidadão não tem todos os documentos em ordem” marcam sempre a posição do cidadão como aquele que está em desvantagem no contexto em que se encontra.

As ruas do Recife, como as de outras cidades brasileiras que sofrem com problemas sociais e econômicos diversos promotores de violência urbana, trazem consigo a condição de espaços públicos perigosos, onde pode ser encontrada toda a sorte de marginais e perigos – “moleques de rua”, “pés-rapados”, “cheira-colas”, “trombadinhas” são vistos por lá, melhor ir de carro para não topa com nenhum deles! É o que dizem as pessoas motorizadas. Andar a pé passa a ser uma tarefa perigosa, e o automóvel a opção, para aqueles que o possuem, mesmo para a locomoção em pequenos trajetos.

Todavia, se por um lado as ruas do Recife carregam características negativas para a promoção da mobilidade a pé, por outro, o Recife apresenta um tecido urbano drenado por vias, configurado a partir de diferentes processos de ocupação urbana iniciados desde a sua colonização, dada a

partir do seu centro histórico. A cidade cresceu e é o centro da Região entendida como Metropolitana do Recife (RMR). Seu maior período de expansão ocorreu ao longo do século XX, através da expansão de sua malha viária, que possibilitou a integração do território por meio de locomoção automotiva, predominando o uso intenso do automóvel e do ônibus como principais formas de transporte da população. Assim, as vias que integram o sistema viário da RMR possibilitaram a formação desse território e promoveram transformações relevantes no que tange ao tecido histórico do Centro Histórico, bem como no desenho (e redesenho) urbano das mais diversas áreas do território. Portanto, as ruas estão aí, presentes e articulando todo o território, para serem recriadas e ressignificadas “como ambientes caseiros e familiares”, como diz DaMatta (1997).

Por outro lado, como fruto de anos de planejamento e ações que visaram à locomoção de veículos na cidade, são encontrados nas ruas que alimentam o território, elementos urbanos como: ilhas de “gelos baianos” – que ora servem como refúgios, ora separam vias; poucas áreas de permanência para pedestres; inúmeras áreas residuais remanescentes de aberturas de ruas; calçadas pouco convidativas para a locomoção a pé, ou mesmo trechos de vias sem calçadas, subtraídas em função do alargamento de vias. A cidade é, assim, um reflexo de ações e planejamentos direcionados ao tráfego do automóvel.

Consequentemente, o meio urbano pouco avançou no convite aos cidadãos para usufruírem a cidade a pé e utilizarem os espaços públicos como áreas de permanência, pois estes são, na sua maioria, caracterizados como apenas espaços de passagem.

Hoje, à luz da sustentabilidade urbana, a premissa para se caracterizar um bom lugar nas cidades é fazer com que o espaço público passe a ser, em si, um bom lugar, o que parece óbvio. Entretanto, encontrar-se em um bom lugar não é tarefa fácil quando o território foi projetado para o automóvel, acrescentado à sensação de se estar “no olho da rua”. Para caracterizar-se como um bom lugar, são necessárias uma convivência com um tráfego de automóvel que não seja hostil e a promoção da livre, saudável, segura e confortável locomoção de usuários não motorizados nos espaços públicos (GHEL, 2015). O bom lugar é aquele no qual todos querem ficar e se sentem atraídos para ali estar.

Para se planejar um espaço público qualitativamente bom para as pessoas, Ghel & Svarre (2018) apontam a necessidade de ações de planejamento que se iniciem a partir do estudo das pessoas usuárias do espaço que será alvo de intervenção – observar as diferentes atividades que são desenvolvidas no lugar pelos seus usuários e passantes, bem como o comportamento das pessoas que o utilizam. Ou seja, os encontros, as trocas comerciais, os jogos, as conversas, as atividades humanas que fazem o lugar. E também,

neste processo de observação, contar. Contar a quantidade de pessoas e veículos motorizados e não motorizados que passam, contar aquelas que ficam e permanecem, procurando nas pessoas que utilizam o lugar respostas para seu planejamento e ações projetuais futuras.

As observações, as contagens de fluxo e permanências – bem como seus mapeamentos em diversos dias e horários – fornecem números e quantitativos que auxiliam na qualificação dos projetos a serem desenvolvidos, buscando, assim, promover a transformação de lugares que, em decorrência do antigo planejamento voltado para o automóvel, configuram-se apenas como espaços de passagem em possíveis lugares de permanência, ou seja, em bons lugares para estar. Também partindo da observação e mapeamento de possíveis áreas de permanência, e buscando identificar melhores condições para que os transeuntes urbanos possam permanecer no espaço público urbano, ações denominadas de *placemaker* passam também a fazer parte das atividades de planejamento de lugares (para estar) na cidade.

Assim, partindo desse entendimento preliminar das necessidades expostas por Ghel & Svarre (2018), que fazem parte do planejar e do projetar os espaços públicos urbanos, bem como o sucesso ou não dessas iniciativas junto à população, é que os *parklets* apresentados a seguir passaram a ser observados (in loco) e discutidos comparativamente.



Figura 1. Calçada histórica da Rua do Bom Jesus ampliada para colocação de mesas e cadeiras na década de 1990.



Figura 2. *Parklet* na Rua do Bom Jesus, Bairro do Recife, que ocupa vagas de estacionamento. Fotografias: Maria de Lourdes Nóbrega, 2018.

O *parklet* da Rua do Bom Jesus

O histórico Bairro do Recife, onde se encontra o *parklet* da Rua do Bom Jesus, núcleo da formação do Recife, após um longo processo de esvaziamento e consequente degradação dos seus imóveis no decorrer do século XX, teve as suas primeiras ações de revitalização a partir da década de 1990, com a implantação do Plano de Revitalização do Bairro do Recife pela Prefeitura da cidade. As primeiras ações foram motivadas pelo uso comercial dos imóveis existentes na própria Rua do Bom Jesus, em 1993, quando diversos sobrados desta rua, antes vazios e degradados, foram restaurados e reformados para abrigar atividades de comércio e serviços, principalmente bares e restaurantes.

A rua teve então as suas calçadas alargadas para a colocação de mesas e cadeiras que serviam a esses estabelecimentos. Criou-se, assim, uma calçada que abriga uma faixa para passagem de pedestres e acesso aos imóveis, e uma larga faixa que abriga o estar e a permanência do mobiliário urbano e pessoas (mesas e cadeiras das atividades comerciais, bem como postes e lixeiras). Hoje os bares e restaurantes não são mais os usos predominantes dos imóveis situados na via, os quais foram substituídos por atividades institucionais e de serviços, mas a calçada que foi alargada ainda se encontra lá, agora sem as

mesas e cadeiras dos bares que não mais existem, esperando um novo mobiliário para permanência, ou para que venha a novamente atrair o passante e configurar-se como uma área de estar (Figura 01).

Na ótima intenção de “pôr o carro em seu devido lugar”, como recomenda Speck (2016), e, consequentemente, liberar o espaço do automóvel para os pedestres que ali transitam, o *parklet* da Rua do Bom Jesus toma o lugar de vagas de estacionamento de veículos da rua. Entretanto, ao mesmo tempo em que procura priorizar o pedestre, negando o automóvel, ao ocupar as vagas de estacionamento, nega também a existência do grande espaço vazio destinado a mesas e cadeiras, já projetado para isso nos anos 1990, quando uma calçada histórica foi ampliada para esse fim. Esta calçada possui uma clara definição daquele que foi seu antigo traçado (constituído de antigas pedras de Lioz em forma de lajotas) e a nova área acrescida, ladrilhada em mosaico português na cor bege (Figura 01).

Este *parklet* é construído com piso em madeira, tipo *deck*, que delimita seu espaço de localização, bancos venezianos (em aço e madeira) e vasos em concreto, nos quais estão plantadas palmeiras, e todos os elementos são soltos entre si, permitindo sua fácil desmontagem.



Figura 3. Montagem do Parklet da Rua Oliveira Lima, em 16 de junho de 2018.



Figura 4. Parklet da Rua Oliveira Lima montado, em 18 de junho de 2018. Fotografias: Maria de Lourdes Nóbrega e André Moraes, respectivamente.

O parklet da Rua Oliveira Lima

Seguindo o mesmo princípio de promover um local de permanência em uma área do Centro da cidade, como é o caso do *parklet* da Rua do Bom Jesus, um *parklet* foi instalado junto ao refúgio que abriga o busto do historiador, escritor e diplomata recifense Oliveira Lima (1867-1928), no bairro da Soledade. Área de grande fluxo de pedestre, ligação direta com o principal corredor de transporte público da região, a Avenida Conde da Boa Vista, a mesma possui calçada de difícil acesso, por estar ocupada por árvores de grande porte, com raízes que ocupam toda a largura da calçada, dificultando a vida daquele que passa por ali.

A calçada também abriga um comerciante fixo de rua, numa “vendinha”, que faz a sua parte e põe em prática as recomendações de Ghel & Svarre (2018), praticando a vigilância social da área e promovendo a permanência de pessoas em mesas e cadeiras (mesmo que colocadas de forma improvisada junto à sua barraca), ratificando, assim, o que expõe DaMatta (1997, p. 55), quando diz que: “na gramaticidade dos espaços brasileiros, rua e casa se reproduzem mutuamente”, pois na rua é possível encontrar locais “ocupados permanentemente por categorias sociais que ali vivem como se estivessem em casa”. Recife dos Mascates, assim foi conhecida a cidade, por abrigar aqueles que vivem a comercializar nas ruas, desde a sua colonização.

Como área residual do planejamento voltado para o automóvel na região, a localização do refúgio do busto de Oliveira Lima abriga, ainda, às margens da sua calçada, estacionamento de automóveis e motocicletas.

Para montagem deste *parklet* houve uma chamada pública nas redes sociais e uma panfletagem. Todavia, esta chamada não repercutiu efeitos sobre a população local, que, sem envolvimento no processo de planejamento como um todo, não compareceu.

O *parklet* lá instalado, diferentemente do *parklet* existente na Rua do Bom Jesus – o qual, apesar de desmontável, possui materiais de maior durabilidade e mais pesados –, foi construído rapidamente, em uma ação de *placemaker*, com paletes (leves engradados de madeira) fixados com pregos. E para marcar o local de sua instalação, foi feita uma pintura na rua. O equipamento, previsto para funcionar como poltronas de leituras (de livros também colocados no local), foi pouco utilizado pelos transeuntes, permanecendo no lugar por apenas nove dias – do dia 16 de junho, quando da sua montagem, ao dia 25 de junho, quando passou a inutilizável. Suas partes foram paulatinamente roubadas à noite, horário no qual a área de pouquíssimo uso habitacional tem suas atividades comerciais encerradas, perdendo, assim, a vigilância social noturna (Figuras 03 a 06).



Figuras 5 e 6. *Parklet* da Rua Oliveira Lima, desaparecimento do *Parklet*, por ter suas peças roubadas paulatinamente, em 19 e 25 de junho de 2018, respectivamente. Fotografias: Maria de Lourdes Nóbrega.



Figura 7. Localização do *parklet* da Rua Oliveira Lima, do lado esquerdo do busto de Oliveira Lima, junto ao estacionamento de automóveis, e "vendinha" vista ao fundo, com o estacionamento de motocicletas. Fotografia: Maria de Lourdes Nóbrega, 19 de junho de 2018.

Algumas indagações permanecem após esta ação. Não seria melhor fazer com que o *parklet* fosse uma extensão da calçada onde a "vendinha" é situada? Assim o comerciante poderia se sentir responsável pelo equipamento, tomando conta do mesmo? Esta indagação decorre da análise dos fluxos e permanências do lugar, que aponta a área da barraca como a de maior permanência e passagem de pessoas no local, e levanta um questionamento sobre a necessidade de se planejar, com base nas recomendações de Ghel & Svarre (2018), as ações de *placemaker*.

Ou, por outro lado, estar associado à venda não seria relevante, pois a atual crise brasileira favorece esse tipo de procedimento e os paletes seriam roubados de qualquer maneira? Ou seria possível afirmar, replicando DaMatta (1997), que na esfera social da rua essa é a prática daqueles que se sentem "subcidadãos"?

Contudo, ao apresentar as diferenças entre as experiências observadas nas duas cidades, vale ressaltar que:

Cada sociedade tem uma gramática de espaços e temporalidades para poder existir como um todo articulado, e por isso depende fundamentalmente de atividades que se ordenam também em oposições diferenciadas, permitindo lembranças ou memórias diferentes em quantidade, sensibilidade e forma de organização (DAMATTA, 1997, p. 36).

***parklets* em Toronto e o projeto-piloto na King Street**

Assim, enquanto no Recife iniciativas com *parklets* promovem indagações e questionamentos quanto à forma de planejamento desses espaços, a gramática espacial aplicada em Toronto segue as recomendações que visam tornar a "cidade para pessoas" (GHEL, 2013), onde a rua deve passar a ser um bom lugar para estar e não apenas para circular. Desta forma, a prefeitura da cidade de Toronto criou uma série de diretrizes para estimular e ampliar o uso de *parklets* na cidade, colocando em prática o "Projeto Piloto na King Street", uma das ruas mais movimentadas no centro da cidade, que envolve várias novas medidas, incluindo restrições ao tráfego de automóvel particular, priorização do transporte público, melhor acesso aos ciclistas e criação de novos *parklets* e espaços públicos de permanência ao longo de seu percurso de 2,6 km.

O projeto na *King Street* atraiu muita atenção graças ao envolvimento de alguns dos maiores nomes do design e do planejamento urbano: a *Public Work*, parceiros de duas firmas internacionais, a *Gehl Architects*, cujo fundador, Jan Gehl, cujos estudos constituem base conceitual deste trabalho, é visto como um influente pensador urbano da atualidade, famoso por seu trabalho na Dinamarca e por ter escrito o relatório que levou à rápida e recente transformação urbana da cidade de Nova York; a *Sam Schwartz Transportation*



Figura 8. Engradados de bebidas formam a instalação *Everyone is (a) Kid* na King Street, Toronto. Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.



Figura 9. Parklet *The Spark*, que estimula a produção de energia limpa. Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.

Consultants, chefiada pelo antigo comissário de transportes, também da cidade de Nova York. Ambos possuidores de abordagens e ferramentas que incentivam a prática de projetos-pilotos de rápida implementação e de baixo custo, usando materiais temporários, permitindo que as pessoas se acostumem às novas ideias implantadas e também permitindo a coleta de dados sobre os resultados no tráfego e no uso das calçadas. Uma característica do projeto na King Street foi a velocidade com que foi implantado, principalmente por se tratar de um projeto-piloto para testar ideias e coletar dados.

Esse foi o primeiro passo para o *King Street Visioning Study*, lançado em 2017, com o objetivo de desenvolver uma visão transformadora para a King Street e gerar ideias de design para melhorar as operações de tráfego, melhorar a identidade da rua e a criação de lugares e melhorias para o setor público. Junto com o projeto-piloto da King Street, a prefeitura promoveu em janeiro de 2018 o concurso “*Everyone is King: Design Build Competition*”, para a instalação de 19 espaços públicos temporários ao longo da via. Esses *parklets* foram construídos entre abril e maio, e a maior parte deles fica instalada até o final de dezembro, quando começa o inverno canadense.

No total, o projeto-piloto para a King Street envolve 44 novos espaços públicos; 02 *parklets* permanentes, 10 instalações temporárias, 12 iniciativas que incluem áreas de estacionamento de

bicicletas, árvores e cadeiras *Muskoka*, 16 pátios para cafés, e um projeto desenvolvido por quatro estudantes e recém-formados (parceria entre a prefeitura e a *Ryerson University*).

Dentre os projetos implantados, destacam-se neste artigo os *parklets* denominados: *Everyone is (a) Kid*, *The Spark*, *The Present Moment*, *Would You Rather*, *The King / St*, *Face to Face/Tête-a-Tête* e *Woggle Jungle*, por possuírem, como os *parklets* do Recife, materiais leves, desmontagem rápida e fácil remoção.

Everyone is (a) Kid foi uma instalação construída usando uma série de engradados plásticos de bebida, na cor amarela, bem como madeira (tipo compensado), usada para as áreas de sentar e para estruturar as caixas plásticas, e vegetação. A ideia remete a um lugar para a criança brincar, inspirado no jogo de montar infantil LEGO. Constituindo-se, assim, como um local para relaxar, sentar e explorar (Figura 08).

The Spark constituiu-se de uma instalação com bancos, 04 bicicletas fixas e iluminação no piso. A iluminação só aparece se alguém estiver pedalando. Um projeto focado em atividade física, interação entre usuários (a partir da iluminação criada através do movimento dos pedais das bicicletas) e diversão. A ideia, segundo os autores, é também estimular a produção de energia limpa (Figura 09).



Figura 10. Instalação *The Present Moment*, local para pausa do pedestre em cadeiras *Muskoka*, na *King Street*, Toronto. Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.

The presente Moment foi um projeto para um *parklet* com o objetivo de remeter ao momento presente, no sentido de ter ali a possibilidade de se ter um lugar para fazer uma pausa no meio de uma cidade movimentada. O *parklet* consiste em mural no piso, cadeiras *Muskoka*, e plantas ao redor (Figura 10).

Would You Rather constituiu-se de uma experiência interativa, na qual as pessoas (crianças principalmente) podiam tocar e girar as bolas de duas cores. Uma referência a um jogo muito popular na América do Norte, em que os participantes devem escolher entre dois cenários desafiadores e explicar o porquê da escolha. Além dessa parte interativa, essa instalação ofereceu lugar para sentar como uma extensão desse equipamento, e cadeiras *Muskoka* (Figura 11).

The King / St. foi projetado para ser um “parque urbano verde modular” na cidade, confeccionado com material feito a partir de resíduos têxteis automotivos reciclados e permitindo o crescimento real de grama. Visto de cima, os vazios entre as plantas, mesinhas e bancos em várias alturas, formam a palavra “KING ST” (Figura 12).

Face to Face/Tête-à-Tête propôs um lugar para conversas e espaço compartilhado; uma parada para fazer um lanche ou beber, (com duas mesas longas, uma inclinando-se para a rua e outra para a calçada), bancos contínuos e vegetações ao re-

dor. O espaço foi pintado nas cores azul e laranja, e chama atenção de quem passa pela agitada *King St.* (Figura 13).

Woggle Jungle procurou conceitualmente criar um miniparque, com vários macarrões de espuma coloridos (como os usados em piscina), que foram espalhados sobre uma estrutura de madeira para criar um ambiente que incentiva interatividade e diversão, e outro conjunto com macarrões agrupados para formar assentos, lugar de descanso e interação social para adultos e crianças (Figura 14).

O concurso foi elaborado em duas etapas: a primeira com a submissão de propostas conceituais para cada um dos 19 lugares específicos, a segunda fase com as equipes selecionadas desenvolvendo o projeto detalhado e sendo responsáveis pela instalação e remoção dessas estruturas. A dimensão desses espaços varia de acordo com o lugar a ser implantado, variando em profundidade, de 1,95m a 2,45m, e de largura, de 15m a 138m. As instalações foram divididas em três categorias: a primeira de curta duração (1-30 dias), a segunda de média duração (3 meses) e a categoria de longa duração (8 meses). A prefeitura subsidia o projeto, com os valores variando conforme a categoria: 1) curta duração (\$500), média duração (\$100 dólares por metro linear, mínimo de \$2000) e longa duração (\$200 dólares por metro linear, mínimo de \$4000).



Figura 11. Instalação com experiência interativa na instalação denominada *Would You Rather* na King Street, Toronto. Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.



Figura 12. Parque urbano verde modular denominado *The King / St.* Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.

Em Toronto, o Poder Público viu o concurso como uma oportunidade de fazer com que mais pessoas se envolvessem no projeto da via: arquitetos, engenheiros, empreiteiros, estudantes, além dos usuários dos espaços propostos participaram do processo. O redesenho da rua, através de um concurso público, possibilitou também ter em mãos uma diversidade de ideias, permitindo – uma vez que as instalações foram temporárias – testar uma gama de opções para melhorar a criação de lugares para se estar nas ruas, fomentando a discussão sobre o que se deseja para a cidade, criando, conseqüentemente, uma série de espaços públicos mais atrativos. Como a *King Street* é uma rua comercial, outro objetivo desta intervenção urbana foi promover o comércio local, com a atração de mais pessoas transitando a pé pelo lugar.

Toronto é uma cidade que favorece o uso da rua pelo pedestre e procura promover constantemente o uso e a criação desses espaços de convivência, seja através de concursos públicos realizados através da prefeitura, seja através de organizações denominadas incubadoras, como a *Public Space Incubator*, cujo objetivo é apoiar projetos-pilotos subsidiando propostas que testem formas inovadoras de dar vida aos espaços públicos subutilizados, como, por exemplo, vazios sob viadutos (ou baixios), becos, praças, etc. O que leva esses projetos a alcançar aceita-

ção e êxito junto aos usuários é também a forma como são implantados, levando em consideração, sempre, a participação popular, via consultas públicas.

Essas consultas públicas, que abrangem uma ampla variedade de assuntos locais, são coordenadas com as diferentes esferas do Poder Público e sempre cumprem requisitos legais estabelecidos. O processo e a estrutura das consultas variam dependendo do projeto e é uma parte legítima do processo de tomada de decisão. A saída encontrada para lidar com os desafios reais dos grandes centros urbanos é feita de forma inclusiva, visando explorar novas ideias, ouvir a população, fornecer feedback (ou comentários posteriores) e, ao mesmo tempo, criar uma abordagem mais saudável e sustentável para a vida urbana. É uma forma de conectar governo e população, garantindo, assim, que projetos estejam alinhados com os desejos da população.

Apagando estigmas. Considerações finais

Através da exitosa experiência de Toronto, é possível perceber que, do ponto de vista contemporâneo, há uma intersecção que une conceitualmente aquilo que se entende por rua e aquilo que se entende por casa, ao menos na gramática norte-americana. As ruas hoje são vistas como “salas ao ar livre” e locais para se vivenciar a cidade



Figura 13. Face to Face/Tête-à-Tête, lugar para compartilhamento de mesas na King Street, Toronto. Fotografias: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.



Figura 14. Macarrões coloridos e locais para brincar e sentar no parklet Woggle Jungle, na King Street, Toronto. Fotografia: Isabella Leite Trindade, outubro de 2018.

(SENAC SP, 2018, p. 4). A rua passa, então, a não ser um espaço exclusivo de circulação, como foi em resposta aos problemas decorrentes do desenvolvimento urbano do século XX, época em que, através da Carta de Atenas (1931), as funções urbanas foram compreendidas e divididas por: moradia, trabalho, lazer e circulação, promovendo, dessa forma, os meios de circulação automotivos como resposta à união destas funções.

Mas os padrões de desenvolvimento urbano do século XX, focados na baixa densidade construtiva e centrados no automóvel, mostraram-se falhos, inviabilizando a promoção de um urbanismo sustentável. Assim, “cidades adensadas com redes robustas de transporte multimodal têm sido mais adequadas para favorecer um crescimento sustentável, com oportunidades de vida” (SENAC SP, 2018, p. 3) na ótica do urbanismo contemporâneo.

As ruas, neste novo contexto do século XXI, passaram a assumir um novo papel de responsabilidade no planejamento das cidades e na qualidade de vida das pessoas, de forma que possam, através de seus projetos, promover oportunidades e equidade social, bem como saúde e segurança pública, auxiliando, portanto, na promoção da sustentabilidade ambiental e econômica do lugar (SENAC, 2018; GHSL, 2013).

Dessa forma, a rua não é mais vista como um espaço com funções antagônicas do espaço da casa. Os dois espaços passam, assim, a se configurar como espaços complementares. Nesta complementaridade, a rua é um espaço onde se faz necessário que aqueles que o utilizam se sintam “cidadãos”, e não “subcidadãos”, como expõe DaMatta (1997) ao explicar o comportamento do brasileiro na rua.

Para DaMatta, este antagonismo presente na sociedade brasileira entre se sentir cidadão em casa e se sentir subcidadão na rua, que consequentemente reflete diferentes comportamentos nos dois espaços, ocorre em função do processo histórico que fundou a cidadania na sociedade brasileira (bem como na América Latina, de uma maneira geral), que difere do ocorrido em outros países de formação anglo-saxã.

Para DaMatta (1997, p. 76), no processo de formação dos países latino-americanos, não foi possível “abrir um espaço social e político para as manifestações individuais e locais”, já que tudo estava “rigidamente previsto e dominado pelo centralismo político, legal e religioso”. Ao passo que, em outras sociedades (como a norte-americana, por exemplo), o processo de formação das cidades se deu no sentido de “engendrar leis” que pudessem “inventar, estabelecer ou até mesmo salvar totalidades maiores e mais inclusivas”, ou seja, nas culturas como a norte-

-americana, a ideia de comunidade está fundada na igualdade e homogeneidade de todos os seus membros, concebidos, assim, como cidadãos (DAMATTA, 1997, p. 76). Dessa forma:

A comunidade pode ser concebida como igualitária porque não seria feita de parentelas e facções que objetivam e efetivamente têm propriedades, estilos, tamanhos e interesses diferentes, mas individuais e cidadãos. No Brasil, por contraste, a comunidade é necessariamente heterogenia, complementar e hierarquizada (DAMATTA, 1997, p. 77)

Visto dessa forma, do ponto de vista político e moral, ser um indivíduo isolado na sociedade brasileira não é positivo. É preciso estar associado a famílias, a grupos diversos (políticos, religiosos, etc.) e ter amigos. E assim, complementa DaMatta (1997, p. 92), na “América, a existência social é praticamente impossível sem a conta bancária, o cartão de crédito e o social *security number*, mas em compensação, pode-se viver sem laços sociais instrumentais e imperativos”. E assim, a partir deste enfoque, que expõe a rua como local da individualidade, questiona:

Mas o que ocorre comigo quando saio de casa e vou para o mundo da rua e das relações impessoais que ali estão implicados? O que ocorre comigo quando me transformo em cidadão? Quando parto para o trabalho e tenho de me converter em indivíduo? (DAMATTA, 1997, p. 92).

A rua, para DaMatta, passa a ser vista como um espaço de luta e combate com estranhos, local onde se está sujeito às leis e o indivíduo se vê como sendo “ninguém”. Portanto, partindo destas colocações do autor, como esperar que o Poder Público (representante desta sociedade que se vê subcidadã na rua), usuários dos espaços públicos, executores de obras públicas (frequentemente mal acabas), projetistas e planejadores – ou seja, grupos pertencentes a esta sociedade que se entende como subcidadã na rua – passem a ver a rua como um espaço complementar às suas casas? E passem a planejar, projetar, executar e utilizar o espaço da rua como se fosse um espaço privado.

Olhando a rua sob a luz dos conceitos e recomendações vigentes para o urbanismo contemporâneo, em que priorizar o pedestre passa ser a palavra de ordem, como é possível apagar essa marca negativa na forma como a sociedade brasileira vê a rua? Que, segundo DaMatta (1997, p. 58), “permanece fiel a uma visão interna do espaço da rua como algo movimentado, propício a desgraça e roubos, local onde as pessoas podem ser confundidas com indigentes e tomadas pelo que não são”.

Nas práticas do urbanismo contemporâneo, o processo de reconfiguração da rua compreende um processo que passa por várias etapas que compreendem: a análise do lugar, o envolvimento de todos os agentes e parceiros, o desenvolvi-

mento de uma visão de projeto, o planejamento e o desenho, a construção, a avaliação de impactos e, por fim, a atualização das políticas geradoras desse processo (SENAC SP, 2018; GHSL, 2013; GHSL & SVARRE, 2018). Constitui-se, assim, um processo de planejamento que é cíclico e promotor da integração permanente entre os diversos atores envolvidos, além de permanente autoavaliação.

Essas etapas são ações metodológicas a serem perseguidas continuamente, seja para ações locais – como instalações de *parklets* – seja para ações de maior abrangência. Ações de urbanismo tático são também precedidas de planejamento, estudos e interações entre todos os agentes envolvidos, mesmo que aparentem ser, na sua materialidade, ações efêmeras.

Neste sentido, a experiência de Toronto apresenta um caminho escolhido através do olhar que traduz a homogeneidade da sociedade e, conseqüentemente, daqueles que promovem as ações de planejamento urbano, concebido através do planejamento, neste caso, planejamento

que integra os diversos atores que possibilitaram as exitosas iniciativas. Poder público, projetistas, população e executores de obras são (e estão) integrados para redefinir o espaço da rua. Entendendo este espaço como um espaço da esfera social, que precisa não apenas ser utilizado de outra maneira, mas resignificado. Não mais o espaço que está “da porta para fora de casa”, mas o espaço que se estende a partir da casa, ou do negócio, de cada um, ou seja, onde a rua possa ser entendida como:

(...) salas ao ar livre formadas por múltiplos planos: o plano do piso na base, os edifícios e as beiradas do leito viário nos planos laterais, e o plano do firmamento como o teto da sala. Cada plano é constituído por vários elementos individuais que muitas vezes são regulados ou criados por uma série de diferentes políticas, códigos, diretrizes e procedimentos de construção (SENAC SP, 2018).

Ruas, estas, a cujos projetos poderiam ser atribuídos novos conceitos que possam, através das diferentes formas de apropriação dos espaços criados pelos (agora) cidadãos, apagar estigmas e promover um bom lugar para estar.

Referências

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. **Carta de Atenas**. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2018.

DAMATTA, Roberto. **A casa & A Rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1997.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo, Editora Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **A Vida na Cidade. Como Estudar**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2018

INSTITUTO DA CIDADE PELÓPIDAS SILVEIRA. **Pesquisa Origem-Destino de Pessoas 2016**. Disponível em: <https://www.dropbox.com/s/2vvnv08jip7c5eqm/Relat%C3%B3rio%20Executivo%20-%20Pesquisa%20OD%20Recife%202016.pdf?dl=0>. Acesso em: 22 dez. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2007.

PARK PEOPLE. **Public Space Incubator**. Disponível em: <https://parkpeople.ca/publicspaceinc/>. Acesso em: 15 dez. 2018.

SENAC SP (org.). **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Editora Senac, 2018.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

TORONTO. **Design Build Competition Background**. Disponível em: <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/public-realm/design-build-competition-background/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

_____. **Guidelines for parklets**. Disponível em: <https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/enhancing-our-streets-and-public-realm/guidelines-for-parklets/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

_____. **King Street Transit Pilot**. Disponível em: <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/>. Acesso em: 12 dez. 2018. ■