

Sustentabilidade, Morfologia e Mobilidade Urbana

OFICINA 1

Design Urbano e Mobilidade Urbana



Design urbano e mobilidade

- Em "*Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability*" (REID, E; HANDY, S 2009) os autores defendem que , caminhar é o esporte mais comum presente no cotidiano das pessoas.
- O desenho urbano influencia, diretamente, na percepção e nas formas de ocupação do espaço urbano,
- Para os autores há uma confluência de fatores necessários para o estímulo ao ato de caminhar, dentro os principais estão:
 - altura dos edifícios,
 - dimensionamento das quadras
 - largura das vias e das calçadas.
- Os tópicos da teoria em questão são encontrados também nos estudo de Kevin Lynch

- A revisão da literatura executada pelos autores retornou 51 termos definidos como qualidades perceptivas espaciais importantes.
- Dentre eles 8 foram considerados mensuráveis e 5 são abordados nos textos de referência

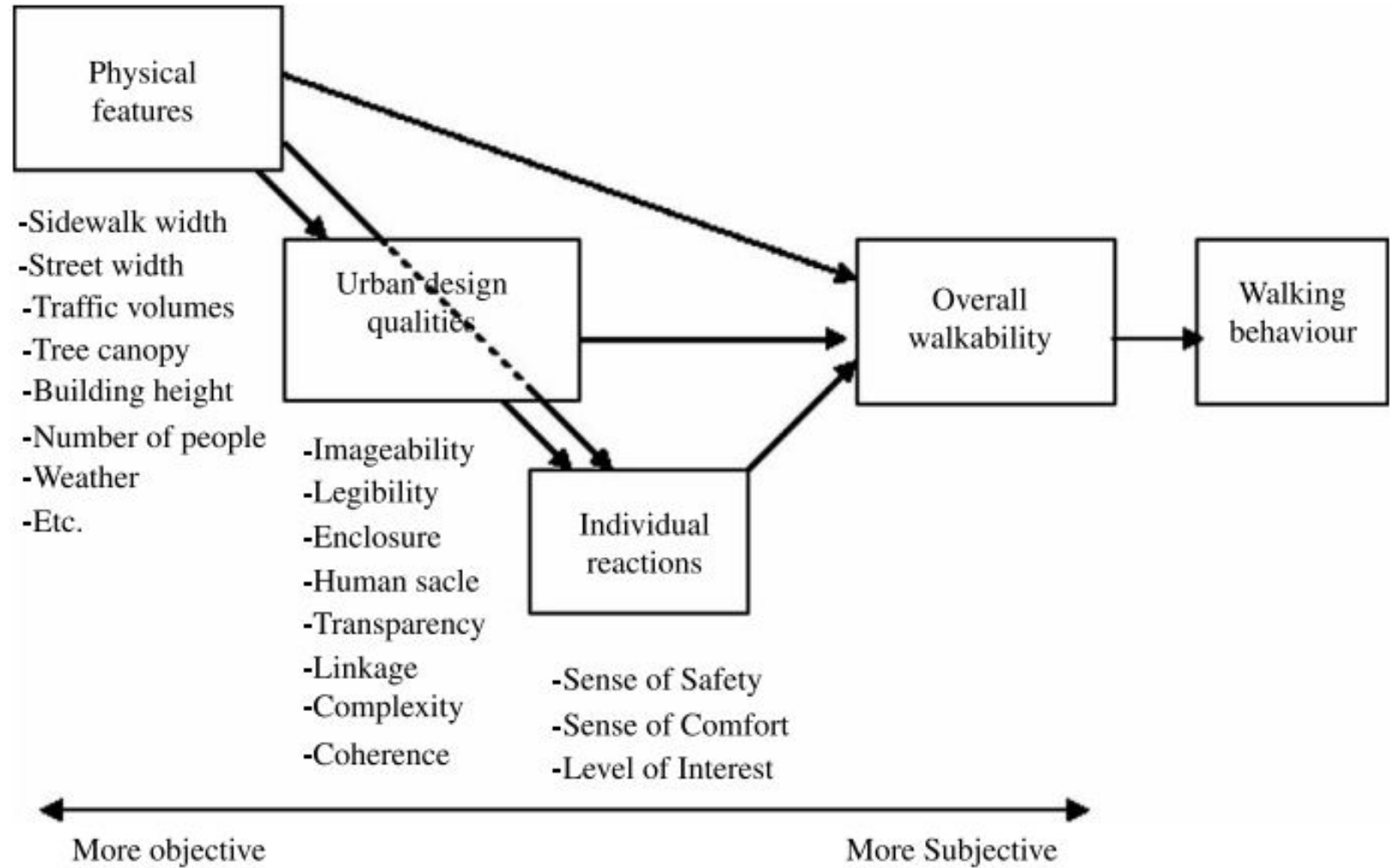
Table 1. Perceptual qualities

adaptability	distinctiveness	intricacy	richness
ambiguity	diversity	legibility	sensuousness
centrality	dominance	linkage	singularity
Clarity	enclosure	meaning	spaciousness
coherence	expectancy	mystery	territoriality
compatibility	focality.	naturalness	texture
comfort	formality	novelty	transparency
complementarity	human scale	openness	unity
complexity	identifiability	ornateness	upkeep
continuity	imageability	prospect	variety
contrast	intelligibility	refuge	visibility
deflection	interest	regularity	vividness
Depth	intimacy	rhythm	

Percepção

- Processo associado à ciência do local e compreensão sensorial.
- O estudo considera o papel da percepção como elemento de mediação entre aspectos físicos do ambiente construído e o comportamento peatonal.
- Os aspectos físicos do ambiente construído e a qualidade do design urbano pode influenciar o modo como o indivíduo percebe o meio.





Fonte: (REID, E; HANDY, S 2009, p.67)

Imageabilidade

- Qualidade do ambiente físico capaz de evocar, no observador, uma memória ou imagem potente.
- Conceito diretamente relacionada ao sentimento do lugar (genius loci)
- Ghel utiliza o exemplo das ruas estreitas e fortemente similares na Itália, que devido a grande concentração de pessoas e fluxo diário intenso gera, o que o autor chama de imagem inesquecível.
- Ambientes que pontuam alto são fortemente relacionados à experiências locais positivas
- espaços qcom baixa pontuação na escala são locais que as pessoas preferem esquecer.

Pontos para construção da imagem positiva do lugar

- número de pessoas
- prédios históricos
- praças, parques e galerias
- mesas em área externa
- edificações com silhuetas diferentes
- nível de ruído

Qual imagem
pontua mais
alto em:
imageabilidade?



Camden Town - Londres



São Francisco - CA



Cercamento - Enclosure

- Limites físicos e visuais gerados pela relação entre edifícios construídos, dinâmica de verticalização, espaçamento e regime de cheios e vazios + áreas de fruição.
- Pesquisadores atribuem a sensação de cercamento ao bloqueio do alcance visual em áreas urbanas.
- De acordo com Jacobs (1993) as pessoas reagem bem a limites pré-definidos, despertando a sensação de segurança.
- As dimensões de cercamento para resultados positivos são a proporção da altura do edifício para a largura da rua deve ser de 1:2 (JACOBS, 1993). Outros designers recomendam as proporções de 3:2 ou inferior a 1:6.

Qual imagem
pontua mais
alto em:
cercamento?



1
Nashville -
Fonte: nashville.gov



2
Foto: Sérgio Peron



3
São Francisco - CA



4
avenida del mayo
Fonte: parabuenosaires.com

Cercamento - Enclosure

- Em ambientes com baixa densidade construtiva, elementos vegetais, arborização, e espaços cercados contribuem para a delimitação física e visual do espaço.
- No caso das árvores, essa delimitação ocorre tanto horizontal quanto verticalmente, gerando barreira próximo ao nível do pedestres e construindo a divisão do passeio público com o leito carroçável e verticalmente pela delimitação dos espaço aéreo.
- Malha urbana irregular é mais eficiente em termos de cercamento, considerando que a visão de profundidade é interrompida.

Indicadores que contemplam 73% da sensação de cercamento

- distância entre parede e rua até a parede do outro lado da rua;
- proporção de céu visível
- número de faixas entre os dois lados da calçada



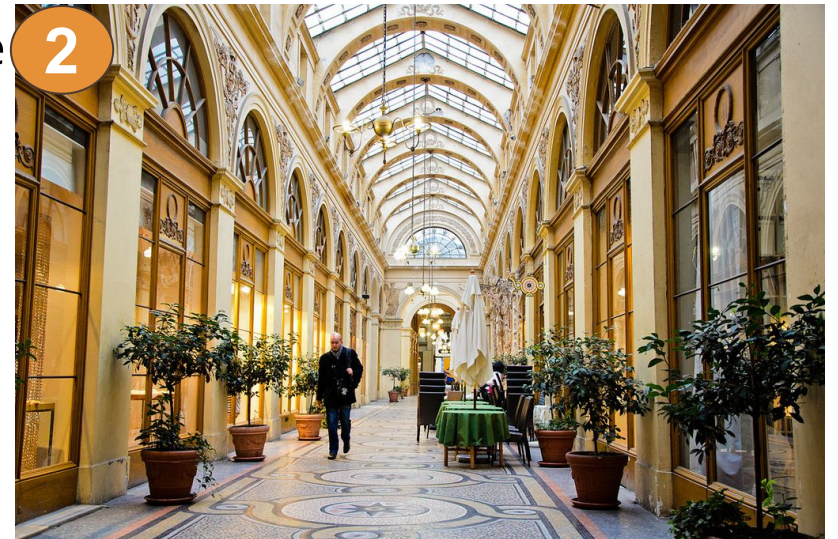
Rua São Bento, SP.
Fonte: Catraca Livre

Escala Humana e Caminhabilidade

- Apesar das muitas definições há o consenso de que a escala humana se refere a textura, articulação e tamanho dos elementos físicos.
- Tais características devem ser pensadas em harmonia com a velocidade da caminhada.
- Ghel (1987) defende que as cidades foram construídas para a velocidade dos carros, facilitando a desorientação do transeunte.



Tokyo - foto: João Gilberto



Paris - Foto: Paulo Pereira

Qual imagem pontua mais em: Escala Humana e Caminhabilidade

Fatores positivos para a Escala Humana e Caminhabilidade

- Possibilidade de visão a longa distância
- Itens diversos nas calçadas
- aberturas no primeiro andar
- número de floreiras nas janelas próximas a calçada
- altura das edificações



Praça José Gaspar
Fonte: Descubrasampa



São Gonçalo, RJ
Foto: Adalto Mendonça

Transparência

- Refere-se ao grau de permeabilidade visual, ou seja, o quanto um transeunte consegue perceber daquilo que se encontra à margem da calçada.
- Dentre os elementos físicos que influenciam a transparência estão:
 - Paredes,
 - janelas,
 - portas,
 - cercas,
 - paisagens
 - aberturas no térreo das edificações.

Indicadores

- Proporção de janela nos térreos;
- fachadas ativas,
- proporção entre empena da edificação e a rua.

Qual imagem
pontua mais
em:
Transparência



1
Barcelona, Espanha
Foto - Akami



2
Americana, São Paulo
Fonte: Paíba debate

Complexidade

- Refere-se a riqueza visual do local. A complexidade do lugar, depende:
 - da variedade do entorno, especificamente do número e tipos de edificações,
 - diversidade arquitetônica,
 - elementos da paisagem,
 - mobiliário urbano,
 - sinalização e atividade humana.

Indicadores

- Número de pessoas no mesmo lado da rua
- Variedade de edificações com cores predominantes
- Número de edificações
- Áreas externas para jantar
- Peças públicas de arte

Qual imagem
pontua mais
em:
Complexidade



1
Puerto Madero, Buenos Aires, AR
Fonte: Prefeitura de Buenos Aires



2
Porto Alegre, RS
Fonte: revistacliche.com.br



3
Largo da Batata, São Paulo
Fonte: folha.com



4
Bairro do Bexiga, São Paulo
Fonte: Guia de turismo Brasil

Estratégias de Transição na Mobilidade Urbana



Estratégias de Transição na Mobilidade Urbana

- Artigo: **Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility**

Qual o processo precisamos adotar para colocarmos um projeto em ação? Como partimos de um modelo para uma mudança concreta no sistema?

“O processo de transição é um elemento estrutural fundamental para a cultura e prática de um (sub-) sistema social” (Roorda et al, 2014; apud von Schönfeld, Bertolini, 2017).

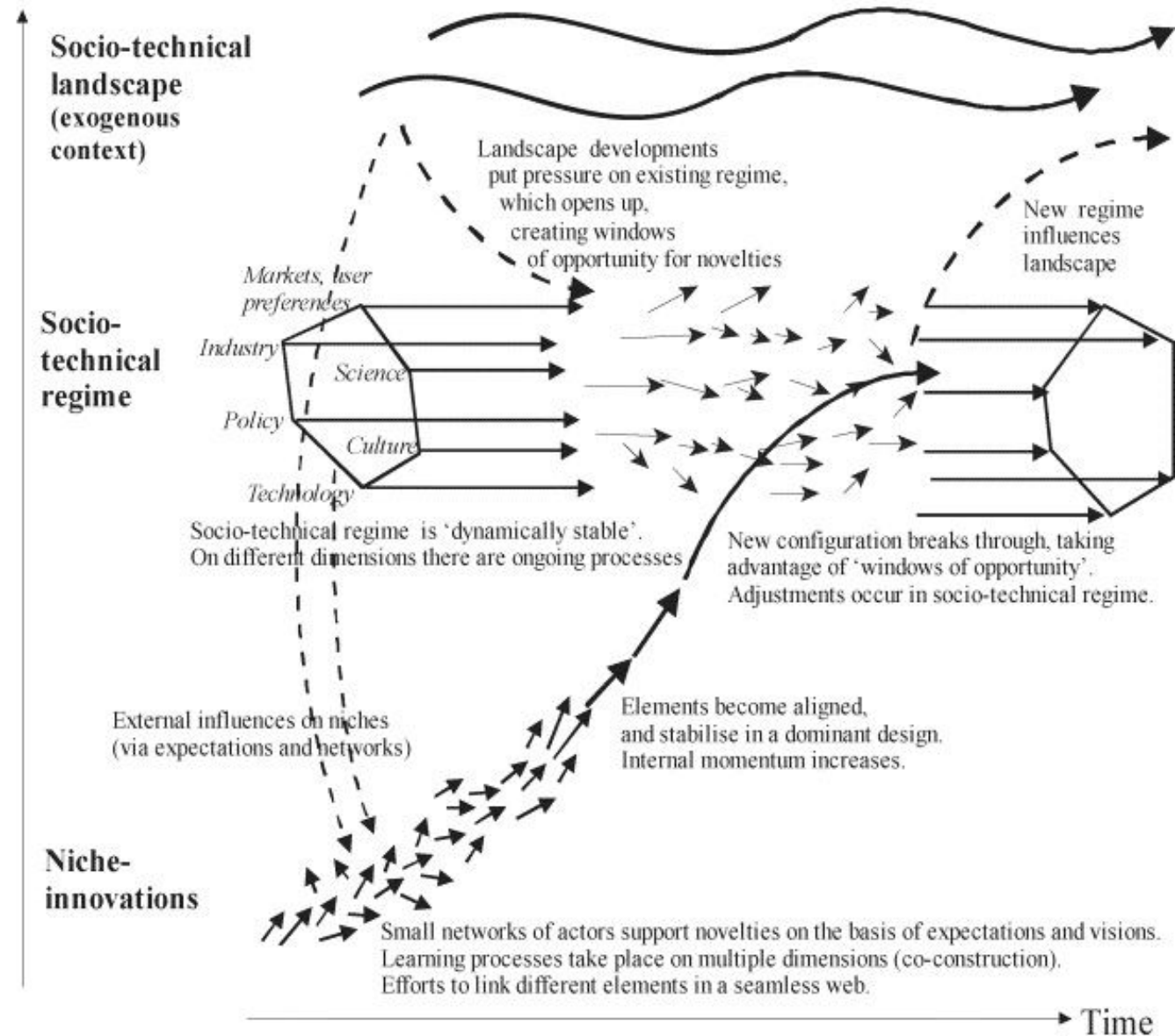
Ao discutir sobre o processo de transição, abordamos como os processos normativos, a determinação de objetivos base e o uso misto e flexível das ruas podem abrir caminhos para lidar com as mais profundas resistências à mudança do sistema, estudando-a nos seus diferentes níveis de influência.

O artigo nos traz três níveis de influência/ conceitos-chave:

- Contexto sociotécnico;
- Sistema sociotécnico;
- Nichos de inovação;

Estratégias de Transição na Mobilidade Urbana

Increasing structuration
of activities in local practices



Nichos de inovação - Experimentos

- Nichos são veículos de inovação, avaliam como as estratégias de planejamento são recebidas pelo ambiente urbano;
- Nível micro, desenvolvidos por uma pequena rede de atores;
- Protegem as novidades emergentes contra a seleção dominante do mercado;
- Frequentemente mostram limitações que os impedem de mudar o sistema vigente. Por sua vez, mudanças comandadas pelo regime em vigor são vagarosas demais para que alcancem o objetivo estabelecido com efetividade;
- Para que haja um resultados satisfatório é necessário que exista cooperação.

Como podemos aprender com experiências de sucesso e de fracasso?



Projeto Leefstraat (Ghent - Bélgica)

- Iniciativa criada pelo Lab van Troje (laboratórios de criatividade) em 2012;
- Objetivo: Tornar a cidade mais sustentável e proporcionar um estilo de vida mais agradável às pessoas, reduzindo a utilização de carros e criando espaços de repouso e confraternização;
- Em conjunto com o suporte técnico do laboratório e os agentes administrativos da cidade, os habitantes elaboram projetos temporários para modificar a dinâmica das ruas em que moram;
- Instalações temporárias duram em torno de 3 meses;
- As constantes lições de sucesso e falha refinam o processo de construir *Living Streets*;

Foto: van Barbara Dewil



- Soluções iam sendo procuradas na medida que os problemas surgiam;
- Conhecimento, experiência e conceitos foram testados em uma abordagem "learning-by-doing";
- O vice-prefeito, Filip Watteuw, diz que com a experiência eles aprenderam que o desenho urbano toma uma forma totalmente diferente com a participação popular;
- "Devolver as ruas às pessoas" ;
- O diálogo foi a chave do processo;

Projeto Leefstraat (Ghent - Bélgica)



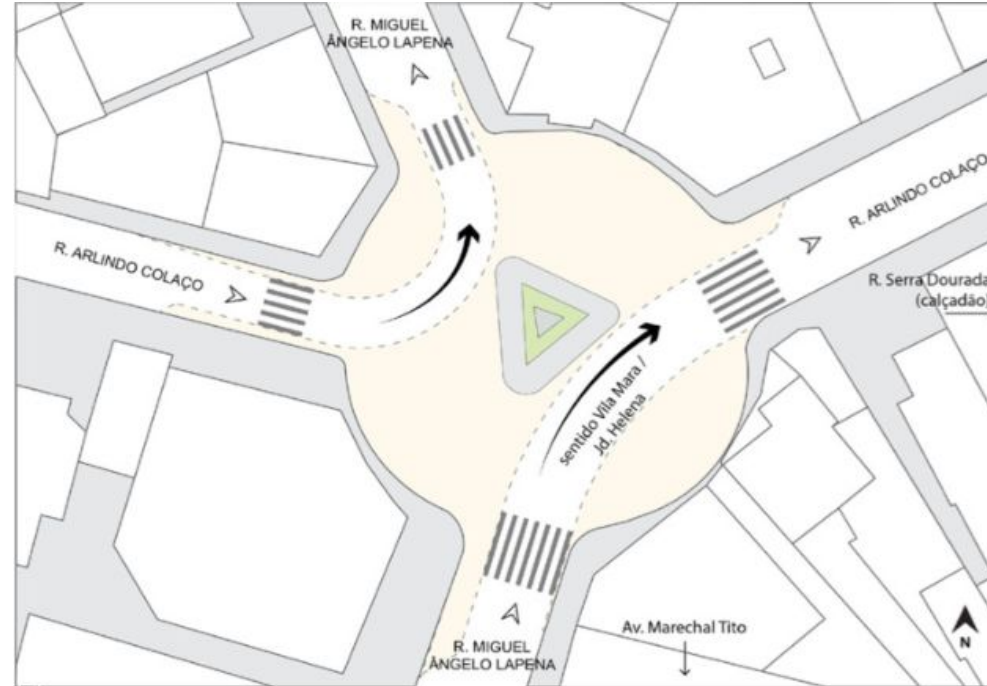


Fotos: BIGRS e NACTO – GDCI

Projeto Área 40 (São Miguel Paulista - São Paulo)

- Intervenção temporária “São Miguel Mais Humana: Rua Para Todos”, pontos estratégicos do projeto de requalificação urbana e segurança viária da Área 40 de São Miguel, zona leste de São Paulo, em 2016;
- 44 hectares de São Miguel incluídos na Área 40 (velocidade máxima permitida de 40km/h);
- Projeto desenvolvido pela 23Sul Arquitetura;
- Evento desenvolvido pela MobiLab, CET_SP, Vital Strategies, Nacto, ITDP Brasil e Citi Foundation;
- Av. Marechal Tito, ligação entre São Paulo e outros municípios da RMSP, concentra alto índice de mortalidade de trânsito na cidade;
- Praça Getúlio Vargas Filho, pelo intenso fluxo de passagem tem função similar a uma rotatória;
- Durante a intervenção foram estudados diferentes desenhos viários, para verificar a adaptação dos usuários;
- A intervenção temporária foi usada como forma de testar, ajustar e acelerar a transformação do espaço público, até ser viabilizada a implantação permanente;
- Marcações feitas com tintas, cavaletes, cones, plantas, barbantes etc, elementos de fácil remoção;
- “Urbanismo tático” - aprimora o espaço público com rapidez e economia, testa soluções ao mesmo tempo em que torna partes da cidade habitável;

Projeto Área 40 (São Miguel Paulista - São Paulo)



Parking Places

- Artigo: **Trio and Parking Generations at Transit-Oriented Developments: Five US cases studies**

Qual é a redução na demanda por vagas de estacionamento em regiões de DOT?

- Áreas de estacionamento estão associadas a diversas patologias urbanas, como ilhas de calor, espraiamento da mancha urbana, redução da qualidade da água etc...
- No estudo, é levantado que nos cinco estados analisados, 4,97% do solo urbano é destinado à estacionamentos;
- Também foi apresentado que há uma relação inversamente proporcional entre a taxa de áreas de estacionamento e a taxa de áreas verdes;

Parking Places

- Artigo: **Trio and Parking Generations at Transit-Oriented Developments: Five US cases studies**
- **Metodologia**
 - Densidade (com edifícios de vários andares);
 - Uso misto (residencial, comércio de varejo, entretenimento e alguns escritórios);
 - Pedestrian-friendly (com ruas desenhadas tanto para pedestres quanto para automóveis e transporte coletivo);
 - Proximidade com pontos de transporte coletivo;
 - Construído após a conclusão ou proposição de uma linha de transporte coletivo de alta qualidade (suprida de estacionamento);
 - Em uma área totalmente desenvolvida, ou próxima de estar;
 - Ser auto-suprida relação a área de estacionamento;
- Dados comparados às diretrizes do ITE Trip Generation Manual and Parking Generations;

TOD	Count	Mode shares					
		Walk	Bike	Bus	Rail	Auto	Other
Redmond	1981	18.9%	1.7%	13.0%	NA	64.9%	1.5%
Rhode Island Row	8451	16.6%	0.3%	9.3%	27.2%	42.5%	4.0%
Fruitvale	16,558	28.3%	4.3%	15.2%	26.1%	23.0%	3.1%
Englewood	14,073	19.2%	3.8%	3.3%	13.6%	59.7%	0.2%
Wilshire/Vermont	11,043	27.4%	2.2%	21.1%	20.1%	25.9%	3.4%
Simple Averages	NA	22.1%	2.5%	12.4%	21.8%	43.2%	2.4%

Parking Places

- Artigo: **Trio and Parking Generations at Transit-Oriented Developments: Five US cases studies**

- **Resultados**

- Dados levantados mostram que a quantidade de viagens veiculares nas áreas de DOT é de 1/3 a 2/3 abaixo da taxa estimada pelo ITE;

TOD	ITE vehicle trips	Actual vehicle trips	% of ITE trips	% reduction
Redmond	1,767	661	37.4%	62.6%
Rhode Island Row	5808	2,017	34.7%	65.3%
Fruitvale	5899	3,056	51.8%	48.2%
Englewood	13,544	9,460	69.8%	30.2%
Wilshire/Vermont	5180	2,228	43.0%	57.0%

Fonte: Ewing et al, 2017

- Seguindo a mesma proporção, foi observado um sobredimensionamento entre o número de vagas estabelecido pelo ITE e a demanda real;

TOD	Residential/commercial/mixed use peak parking demand as% of ITE supply guideline	Residential/commercial/mixed use peak parking demand as% of actual supply
Redmond	41.6%	73.5%
Rhode Island Row	32.7%	63.6%
Fruitvale	19.0%	84.0%
Englewood	45.8%	58.3%
Wilshire/Vermont	33.0%	66.8%

Fonte: Idem

Parking Places

- Artigo: **Trio and Parking Generations at Transit-Oriented Developments: Five US cases studies**
- **Considerações finais e conclusões**
 - O estudo traz limitações, como a pequena amostragem;
 - Foi observado que, mesmo no horário de pico, não houve uma utilização máxima das vagas na maior parte das localidades;
 - É notável como a estrutura de transportes coletivos de alta qualidade e o uso misto do solo trazem uma redução na utilização do automóvel particular e, conseqüentemente, do uso de vagas;

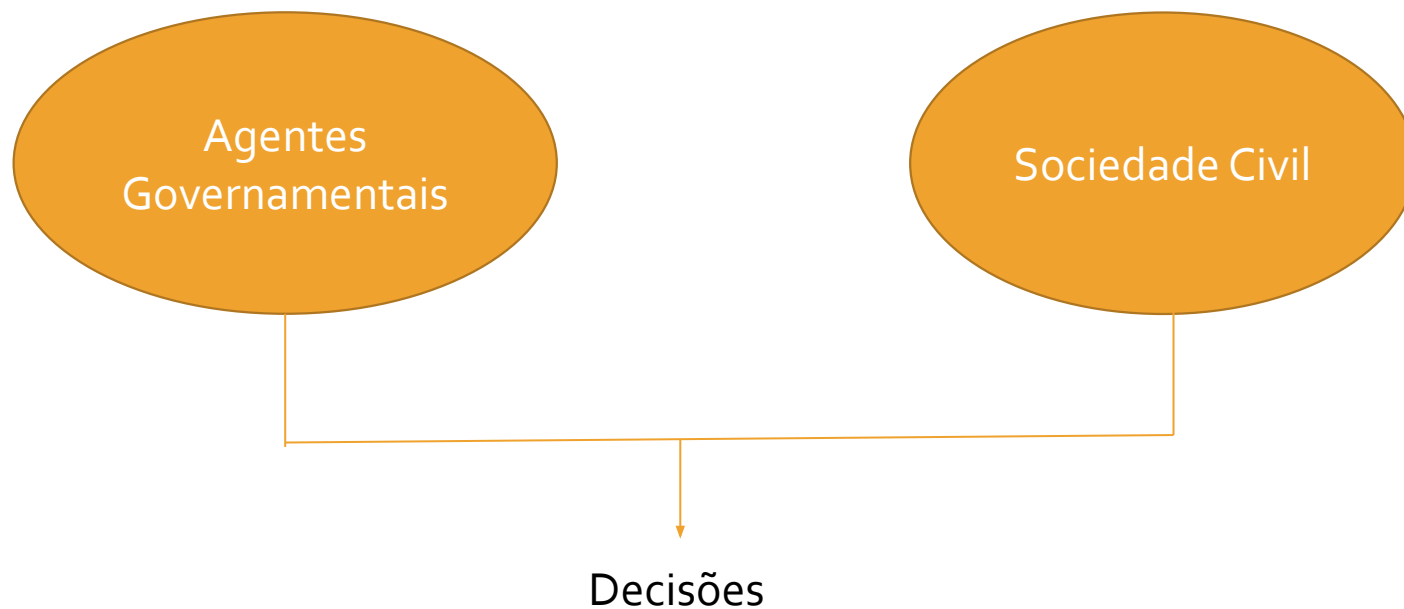
De quais formas as áreas de estacionamento poderiam ser utilizadas para melhorar a caminhabilidade nas cidades?

Governança e Mobilidade Urbana



Governança

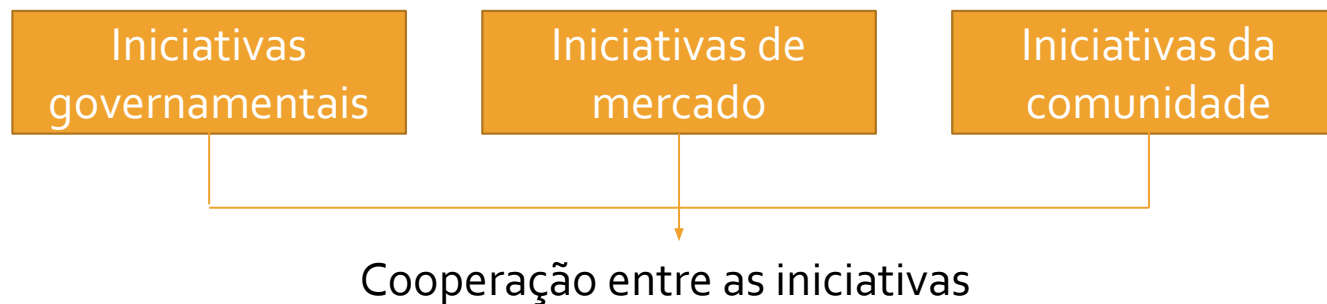
- Artigo: Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility
- Governança: um modo de tomar decisões, que diversos atores estão envolvidos no processo de decisão.



- A governança é essencial para possibilitar mudanças duradouras, a longo prazo.
- Possibilitaria soluções mais variadas e inclusivas que se desviam do regime atual.

Governança

- **Artigo: Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility**
- **Desafios da Governança:**
 - Mobilização de recursos necessários.
 - Compromissos financeiros e políticos a longo prazo.
- Geralmente a **Governança assume uma forma de participação:** quando os atores participam na tomada de decisões, geralmente em momentos específicos quando é aberta plataformas de discussão. (Ex: audiências públicas, consultas públicas, etc.)
- A governança pode se manifestar de outras formas com pressões para um planejamento bottom-up:



Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Artigo:** Active Seattle: Achieving Walkability in Diverse Neighborhoods.
- **Autores:** Rebecca C. Deehr, BLA, Amy Shumann, MSW
- **Ano:** 2009
- **Caminhabilidade em Seattle:** 21% dos adultos que vivem em Beacon Hill e o Sudeste de Seattle e 15% dos adultos do norte e oeste de Seattle, relataram não realizarem nenhuma atividade física.
- **Objetivo:** Montar estratégias para que a população de Seattle caminhe mais frequentemente.

Participação Popular e Mobilidade urbana

- Estudo da aplicação do modelo **Active Living by Design** para fazer um plano de trabalho que encoraje a população de Seattle caminhar mais pelos seus bairros.
 - Active Living by Design propõe uma estratégia bottom-up, liderada pela comunidade com foco na garantia de saúde e bem estar de todos.



Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Active Seattle:**

- **Objetivos:**

- advogar por políticas e projetos que apoiam a caminhabilidade nas cidades
- usar marketing social e educação para as pessoas caminharem mais frequentemente.

- **Programa formado com o apoio de 3 organizações:**

- **Feet First (OSC):** advocacy, engajamento da comunidade, produção de planos de pedestres e conhecimento de design de comunidades que incentivam a caminhada.
- **Public Health – Seattle & King County:** trabalho com comunidades carentes.
- **Seattle Department of Transportation:** agência responsável pela promoção da infraestrutura, conhecimentos de planos cicloviários e de pedestre.

Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Metodologia:**

- Escolha de cinco bairros de Seattle com concentração de grupos mais vulneráveis, historicamente com menor representatividade

CORE EFFORTS	YEAR 1: Strength & Capacity Building	YEAR 2-3: Policy Change	YEAR 4-5: Cultural Change
PLANNING & PARTNERSHIP Active Living Performance Measures	Develop common language, tools & presentations to build partnership	Refine & apply perf measures to partnership efforts & services	Implementation partners assume responsibility for ongoing programs and Active Living strategies
MAPPING PROGRAM Annual Edition Map-Periodicals	Create maps in each neighborhood using Participatory ABCD & Walking audits	Annual revised editions with new map layers and community-specific content	Community pride & identity visible in ownership of walking map design, publication, & distribution
PHYSICAL INFRASTRUCTURE SDOT-led Pedestrian Priorities	Crosswalks, signage, & low-cost enhancements Citizen initiatives	Publish new design standards Increase budget for pedestrian improvements	Institutionalization of Active Living goals in DOT & private development projects
HEALTH PROMOTION Communications and Incentives	All age walking programs Community clinic outreach Careful crafting of strategy for communications	Enhance & proliferate Active Living messages Reach new providers and populations	Observable changes in community health behaviors

MORE PEOPLE WALKING MORE OFTEN

Participação Popular e Mobilidade urbana

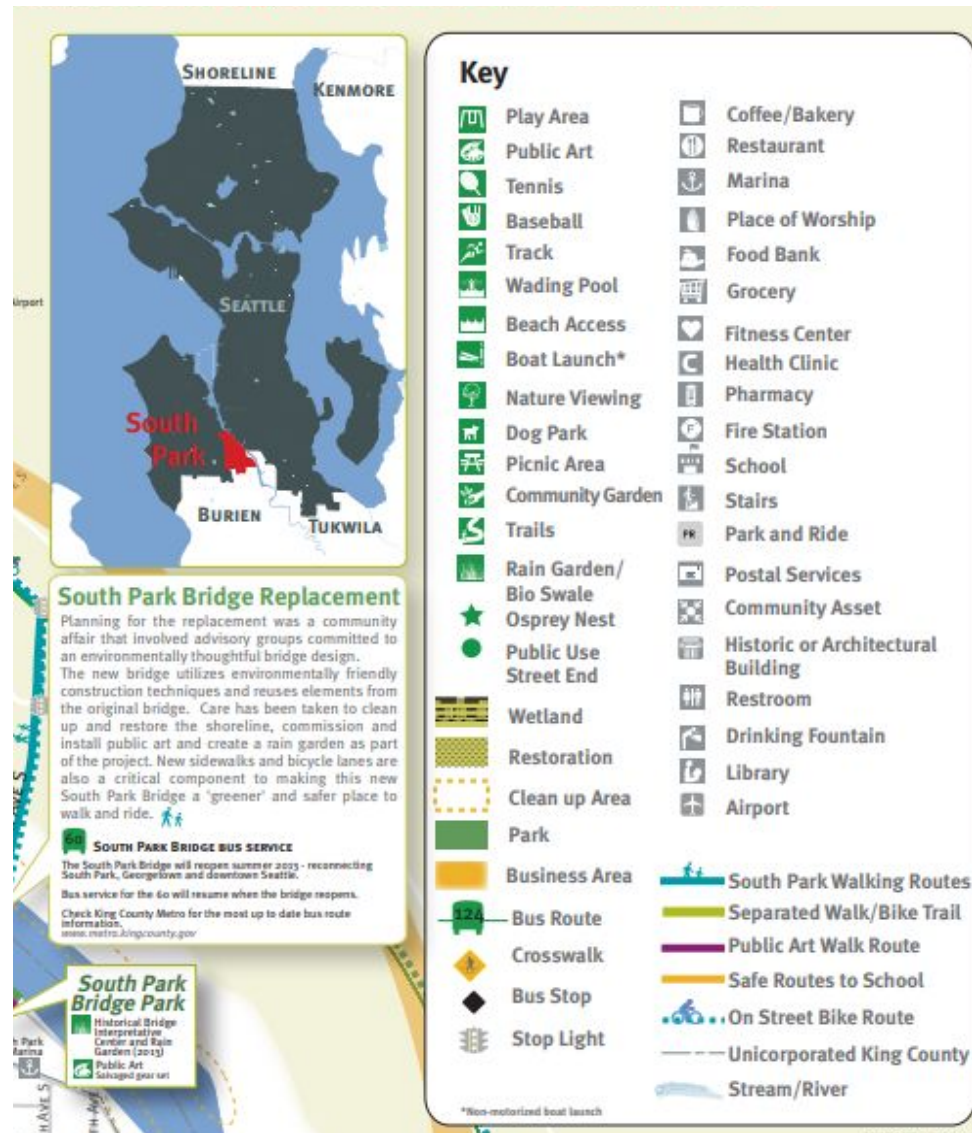
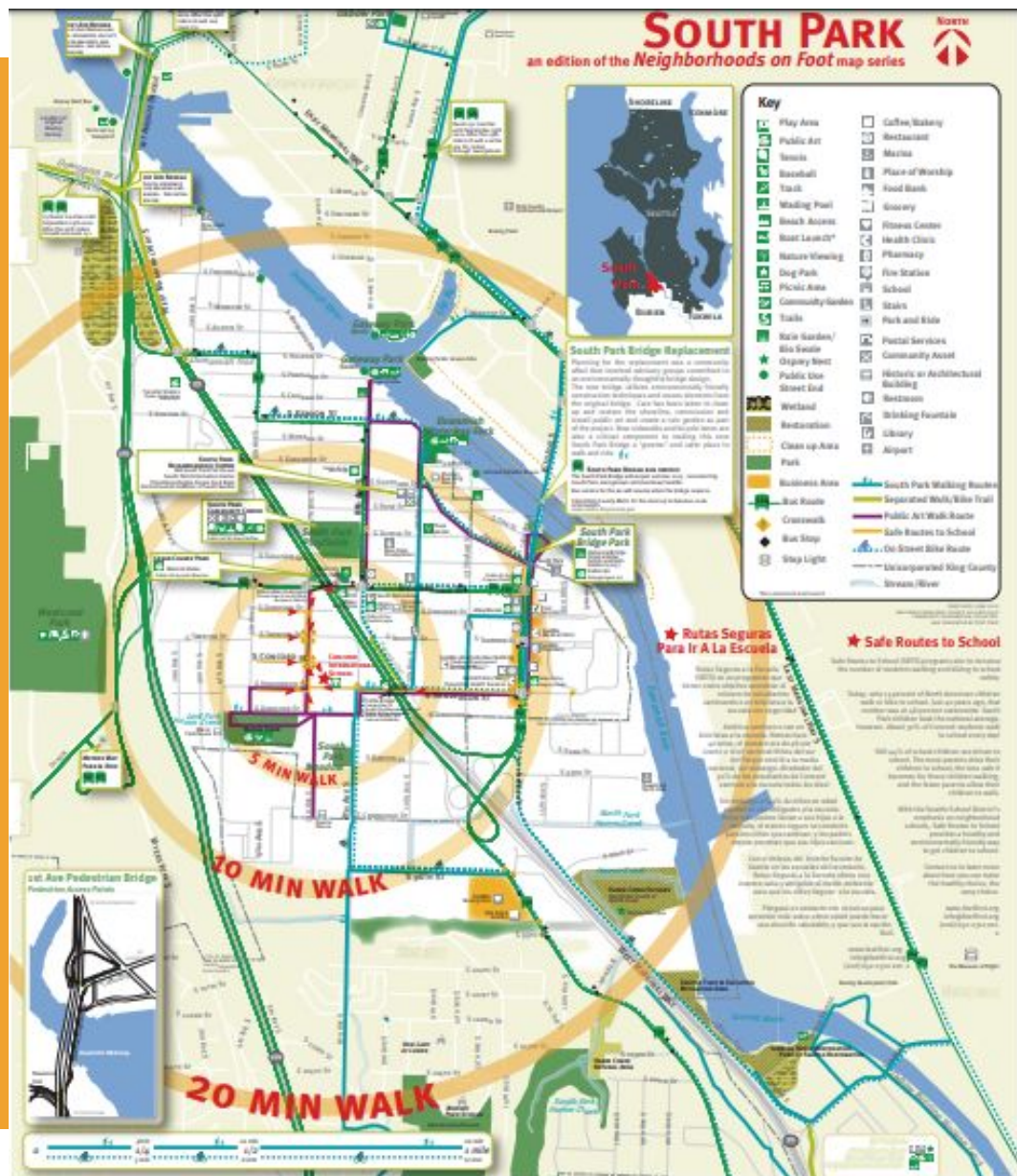
- **Implementação:**

- **Política:**

- elevar a caminhada a um status de um modo de transporte,
- forneceram melhores padrões de design para ambientes de pedestres.
- As estratégias de advocacy: educação de funcionários eleitos, o trabalho com representantes das agências, a organização e a educação dos membros da comunidade sobre questões de pedestres, o fornecimento de liderança a grupos de partes interessadas e de assessoria, divulgação na mídia e eventos.

- **Projeto físico:**

- Trabalho com a comunidade local
- Identificar oportunidades políticas e de financiamento
- Permitiu a criação de um mapa de caminhabilidade com base na pesquisa, caminhadas e coletas de dados junto com a comunidade. O Mapa contém os locais de escadas, travessias sinalizadas, ciclovias, rotas de Ônibus, rotas de passeio e as mudanças de altitude.



Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Implementação:**

- **Promoção:**

- Realização de treinamentos de comunicação
 - Os mapas de bairros com as rotas caminháveis tornou-se uma ferramenta de organização da comunidade. Foram distribuídos 180.000 mapas para as comunidades até 2008.
 - O Feet First Chicken, um mascote que “atravessou a rua” nos eventos, foi uma ferramenta promocional popular e inesperada que ganhou atenção nacional e local de especialistas em marketing



Fonte: https://www.youtube.com/watch?time_continue=5&v=Kgxc8T59bl&feature=emb_title

Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Implementação:**

- **Programas:**

- Programa de rotas seguras para escola.
- Identificando os pontos que precisavam ser melhorados e montando políticas para que incentivassem a caminhada de crianças pelos bairros, criando rotas seguras até as escolas.



Fonte: [Seattle Department of Transportation](#)

Ao longo do processo foi engajado mais de 32 organizações locais de órgãos públicos, instituições privadas, organizações sem fins lucrativos locais, e organizações da comunidade, algumas que surgiram durante o próprio programa. Cada uma das organizações com um papel definido dentro de todo o Programa.

Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Resultados:**

- **Financiamento:**

- \$98 milhões do total de financiamento para a área de transporte, destinados a infraestrutura de pedestres e bicicletas em Seattle devido ao processo de advocacy.
- Durante o orçamento de Seattle conseguiram mais 3 milhões para a garantia da segurança dos pedestres, pois tinham muitos acidentes com pedestres na cidade.

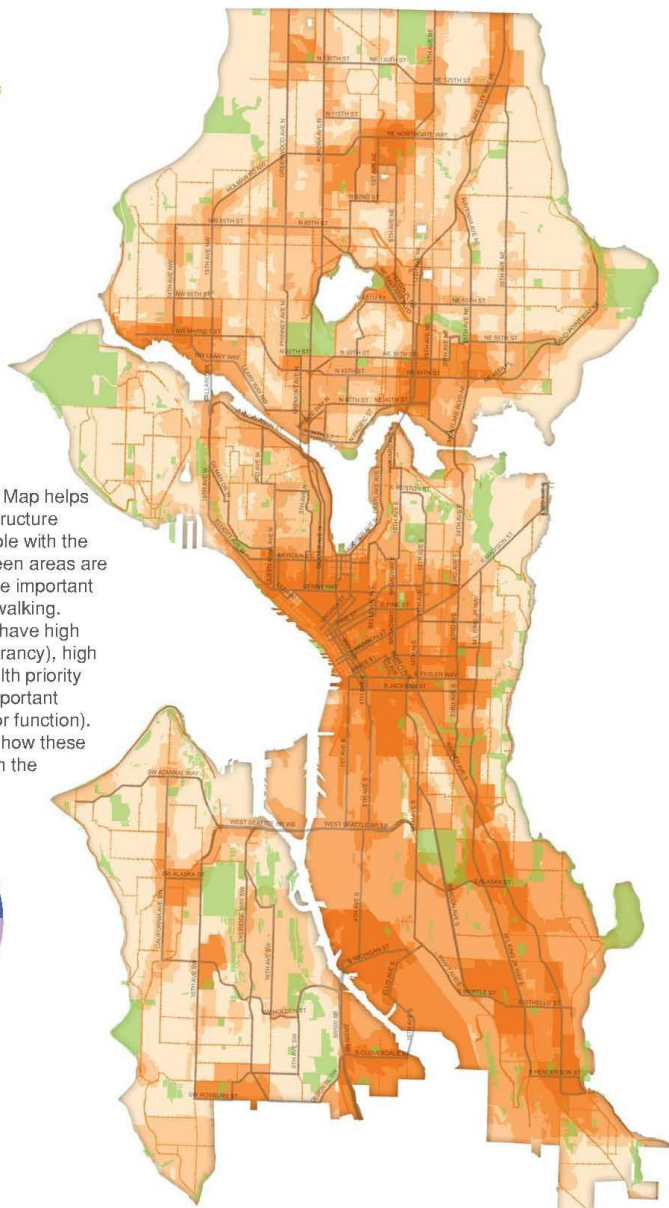
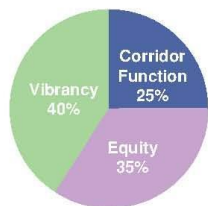
- **Política sobre as ruas:**

- Advocacy de bicicletas e muitos outros trabalhavam com autoridades eleitas para aprovar uma política da CompleteStreets em maio de 2007. Esta política exige que a sinalização de uma rua considere todos os usuários, incluindo pedestres, ciclistas, usuários de transporte público, veículos e frete.

High Priority Areas



The High Priority Areas Map helps the City prioritize infrastructure projects that serve people with the greatest needs. The green areas are park locations, which are important places for recreational walking. The dark orange areas have high pedestrian demand (vibrancy), high socioeconomic and health priority (equity), and provide important pedestrian links (corridor function). The chart below shows how these factors were weighted in the analysis.



● Resultados:

● Plano Diretor de Pedestres:

- Plano construído para tornar a cidade mais Caminhável seguindo 4 objetivos: segurança, equidade, vitalidade e saúde.



Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Resultados:**

- **Incentivo do caminhar:** 35% dos participantes afirmaram ter mais atividade física após o projeto do que antes. Mais de 50% dos participantes andavam ao supermercado com mais frequência.
- **Rotas seguras até a escola:** o programa piloto levou um aumento de 24 % dos alunos que caminhavam até as escolas com o auxílio de políticas de delimitação de zonas escolares.
- O programa piloto levou ao recebimento de financiamento externo para a continuação da programação direta em sete outras escolas de 2006 a 2009 e ao estabelecimento do Centro de Rotas Seguras para a Escola no Estado de Washington (<https://www.wsdot.wa.gov/LocalPrograms/SafeRoutes/default.htm>), parceria com a Bicycle Alliance of Os Washington.
- **Institucionalizar o Active Living e o Active Transportation:** o processo também criou um aprimoramento das agências públicas. Por exemplo, o departamento de transportes começou a considerar conceitos de saúde e equidade em seus projetos.

Participação Popular e Mobilidade urbana

- **Conclusões:**

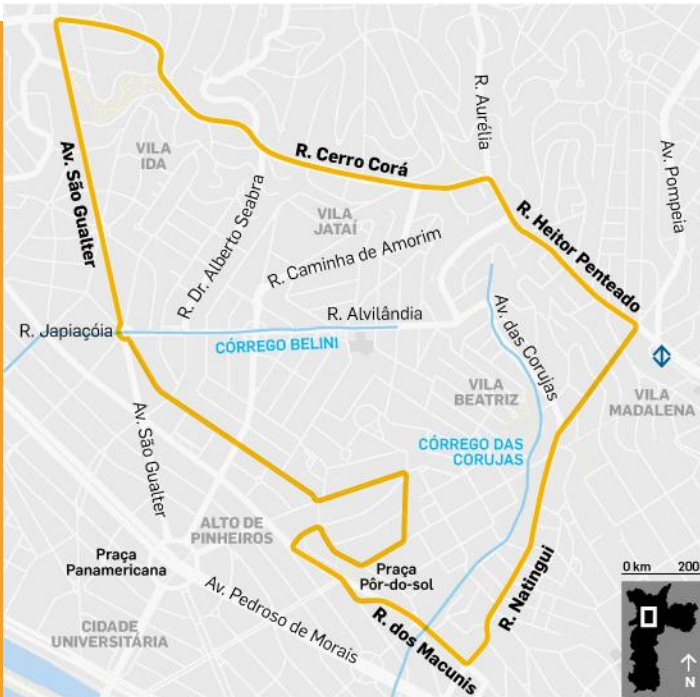
- O projeto teve um grande sucesso na mobilização dos atores presentes na comunidade na promoção da caminhabilidade.
- Porém, para mudanças físicas em larga escala é preciso ocorrer nos níveis mais altos de tomada de decisão, as agências não possuem essa capacidade, mas o processo poderia auxiliar na captura de financiamento para os projetos.
- Como a população dos bairros participantes dos programas eram de diversas nacionalidades, na equipe participaram pessoas que falavam diversas línguas para compreender as demandas dessa população, todos os materiais produzidos foram também traduzidos para diversas línguas.
- Iniciativas grandes como o Plano Diretor de Pedestres de Seattle trazem maior visibilidade que as intervenções locais, podendo ter um efeito maior em políticas e projetos físicos.
- Projetos de advocacy para mudanças específicas nos bairros são valiosos e ainda trazem satisfação e orgulho às comunidades.
- Identificou-se também que apesar do projeto ter trazido grandes impactos, é preciso que a participação e articulação dos atores da comunidades permaneçam, pois no caso de Seattle algumas ações foram se enfraquecendo após a finalização do programa.

Participação Popular e Mobilidade urbana

● Comparação com os Planos de Bairro de São Paulo

- PDE-SP de 2014 indica que nos Planos de Desenvolvimento do Bairro (Artigo 118), deverão ser utilizadas metodologias participativas que garantam a colaboração da sociedade em todas as etapas de sua elaboração.
 - A Prefeitura deverá coordenar e fomentar a elaboração.
 - Editados por decreto, após aprovação pelos Conselhos de Representantes das Subprefeituras.
 - O Plano deverá definir propostas para tornar o sistema viário o mais propício e seguro possível para a circulação de bicicletas, além de prever um sistema ciclovitário local, articulado com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais (Artigo 118 – § 4º).
-
- Plano Diretor de SP não deixa bem claro como fomentar os planos de bairro.
 - O planejamento urbano, do modo como é realizado hoje no Brasil, de cima para baixo, é incapaz de incorporar os conflitos inerentes à sociedade e as disputas entre seus diferentes agentes, o que, conforme Maricato (2011), é uma característica da sociedade brasileira, que “tem tradição de ignorar, ou melhor, não reconhecer a existência de conflitos sociais” (p. 71). (REBOUÇAS; MANZI; MOURAD, 2019)
 - O Plano de Bairro seria uma forma de mobilização das comunidades locais, podendo ser mais eficiente por articular soluções locais como o exemplo anterior apresentado.

PERÍMETRO DE AÇÃO



ECOBAIRROS PINHEIROS □ FOCO EM SUSTENTABILIDADE

A Comunidade da Vila Jataí e Vila Beatriz desenvolve o projeto de um Ecobairro. Foram os próprios moradores que se mobilizaram. O Bairro apresenta estudos em relação a questão da água que possui grande evidência. Apresenta ações para diversos eixos: iluminação pública, equipamentos, esgoto, sistemas de águas. Sistemas de energia, gestão de resíduos, mobilidade urbana, áreas verdes, etc.

Conquistas:

- Implantação de jardins de chuvas
- Festa junina -> meio de engajamento da comunidade
- Valorização do comércio local
- Trabalhos desenvolvidos junto com a Subprefeitura e Conselhos
- Maior compreensão da população sobre os efeitos que certas legislações podem ter sobre um bairro
- Proposta de linha de ônibus local
- Mapeamento dos locais sem iluminação pública.



Rua Rafael Zimbardi – Atual



Rua Rafael Zimbardi – Futuro



PLANO DE BAIRRO JARDIM LAPENNA – Subprefeitura de São Miguel Paulista

- Feito em 2016 pela comunidade junto com uma organização sem fins lucrativos a Fundação Tide Setubal.
- Com 32 ações urbanísticas previstas em áreas como iluminação, segurança e pavimentação, sete delas foram eleitas como emergenciais e entraram no projeto de lei orçamentária anual (PLOA) para 2019.
- Possuem meio de comunicação próprio, ação de advocacy.
- Ações prioritárias:
 - Microdrenagem para atender 1,5 quilômetros, tendo como referência o Galpão de Cultura e Cidadania. *Custo da obra: R\$ 450 mil;*
 - Requalificação da rua Rafael Zimbardi. *Custo da complementação: R\$ 480 mil /Custo total: R\$ 1 milhão;*
 - Criação de Hortas Comunitárias. *Custo da ação: R\$ 25 mil;*
 - Criação de linha de ônibus que ligue o Jardim Lapenna ao bairro União de Vila Nova e ao Metrô Artur Alvim. *Orçamento ainda não projetado;*
 - Placas de sinalização de trânsito. *Custo total: R\$ 85 mil;*
 - Adequação de imóvel para implantação de velório público. *Custo da adequação: R\$ 45 mil;*
 - Construção do novo prédio do posto de saúde em espaço já definido pela Supervisão de Saúde de São Miguel. *Verba complementar: R\$ 480 mil.*

Discussões

- Possuem exemplos de governança que auxiliaram na mobilidade urbana sustentável?
- Como que estão os Planos de Bairros em São Paulo? Como isso está sendo fomentado?
- Existem outros instrumentos que poderiam ser incorporados para fomentar a participação local?

Referências

- BLA, Rebecca C. Deehr; MSW, Amy Shumann. **Active Seattle: Achieving Walkability in Diverse Neighborhoods**. 2009. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0749379709006011>>. Acessado em: abr. 2020.
- ECOBAIRROS NO MUNDO. Disponível em: https://www.institutodeengenharia.org.br/site/wp-content/uploads/2018/12/Ecobairro-no-mundo-experiencias-relevantes-IE-REFERENCIAS_r1pdf.pdf. Acessado em: abr 2020.
- EWING, Reid; HANDY, Susan. **Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability**, Journal of Urban design, 2009. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/action/journalInformation?journalCode=cjud20>>
- EWING, R.; TIAN, G.; LYONS, T.; TERZANO, K. **Trip and Parking generation at transit-oriented developments: US case studies**. Landscape and Urban Planning. v. 160. p. 69-78. 2017.
- JACOBS, A.; APPELYARD, D. **Toward an urban design manifesto**, Journal of the American Planning Association, 53, pp. 112-120, 1987.
- JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities**, New York: Random House, 1961.
- LYNCH, K. (1960) **The Image of the City**, Cambridge, MA: Joint Center for Urban Studies, 1960
- PINHEIROS ECOBAIRRO. p. 395. 2018. Disponível em: http://www.fau.usp.br/arquivos/ccex/Residencia%20FAUUSP_Volume%202.pdf. Acessado em: abr. 2020.
- PLANO DO BAIRRO JARDIM LAPENNA. 2016. Disponível em: <<https://planodebairrojardimlapenna.wordpress.com/>>. Acessado em; abr. 2020.
- Rebouças, Thaís de Miranda, Manzi, Maya, & Mourad, Laila Nazem. (2019). Experiências de planos de bairro no Nordeste brasileiro: articulando planejamento insurgente e direito à cidade. *Cadernos Metrópole*, 21(46), 855-878. Epub August 15, 2019. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4608>
- São Miguel mais humana, rua para todos: intervenção urbana temporária na Área 40 de São Miguel Paulista Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>>. Acessado em: Abril, 2020.

Agradecemos a
participação!

Grupo:

Carollina Okamoto

Emilio Bertholdo

Mariê Xavier