

**Os Impactos da Participação Popular na Paisagem Urbana: Estudo de
Caso em Lorena, SP.**

Gabriela Katie Silva Morita

Mestranda, FAU, USP, Brasil.
gabriela.morita@usp.br

Roberta Consentino Kronka Mülfarth

Professora Titular, FAU, USP, Brasil.
rkronka@usp.br

RESUMO

Apesar de ser um fator intrínseco no dia a dia das pessoas, a mobilidade ativa ainda se apresenta como um desafio no modelo das cidades brasileiras em razão da falta de estrutura adequada e convidativa ao caminhar. Este estudo de caso foi realizado em uma cidade localizada no interior do Estado de São Paulo, com o propósito de viabilizar maior qualidade nos deslocamentos a pé, reforçando a caminhabilidade e a importância de modos de transporte mais sustentáveis, fomentando a vitalidade urbana e reativando áreas negligenciadas através da promoção de uma articulação em rede para desenvolver iniciativas sustentáveis. Desta forma, busca-se destacar a importância da participação popular na construção e requalificação dos espaços públicos urbanos, não apenas no que se refere aos deslocamentos, mas também na ocupação de espaços ociosos por meio da utilização de métodos e ferramentas, a exemplo do urbanismo tático, que propõe intervenções na cidade no contexto da microescala, a partir de soluções de curto prazo, baixo custo e multiplicáveis. O estudo apresenta os desafios e os resultados do projeto, provenientes da coleta e sistematização de dados, e da construção coletiva e contínua apropriação do espaço pela população.

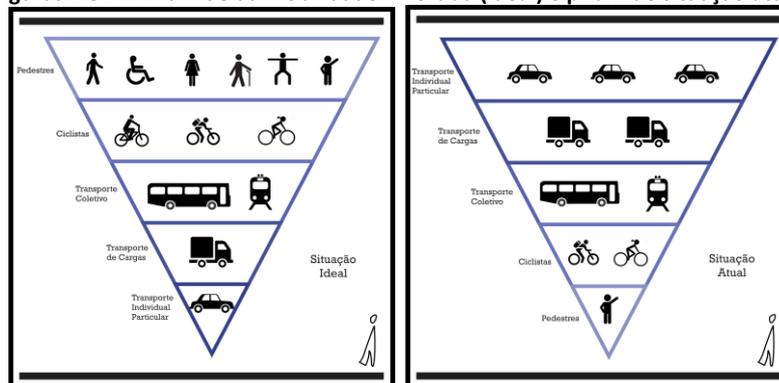
PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Ativa. Participação Popular. Intervenções na Cidade.

1 CIDADES, DIREITO À CIDADE, MOBILIDADE ATIVA E DESAFIOS

Em se tratando de cidades, o movimento da população rural para as cidades teve seu auge em 2007 quando, pela primeira vez, a população urbana superou a população rural no mundo (ONU, 2014). A América Latina é uma das regiões mais urbanizadas, com 81% de sua área composta por aglomerados urbanos (ONU, 2018). De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, no Brasil, o processo de êxodo rural foi intensificado nos anos 70 e 80, grande parte, em função da busca por oportunidades de emprego (IBGE, 2010) e, no ano de 2010, o Censo do IBGE já informava à sociedade que a população urbana já se tornara mais de cinco vezes maior, se comparado à população rural.

A urbanização no Brasil pode ser considerada um processo desordenado e rápido, tendo como principal ator e parâmetro de desenvolvimento, o automóvel, responsável por concentrar uma infraestrutura privilegiada para seu uso, sendo colocado como prioridade na elaboração de políticas públicas, planejamento e gestão de cidades. Tamanha exclusividade colocou os demais modos de transporte em disputa por um espaço democrático, admitindo que o meio mais vulnerável, democrático e sustentável fosse o último colocado na pirâmide de mobilidade urbana (Figura 2). Para tanto, o Projeto Bicycle Innovation Lab DK elaborou a situação ordem de prioridade ideal para que os deslocamentos sejam mais seguros e democráticos (Figura 1).

Figuras 1 e 2 – Pirâmide da mobilidade invertida (ideal) e pirâmide situação atual.



Fonte: A AUTORA, 2020.

Os desafios da mobilidade ativa no contexto urbano brasileiro ainda são afetados pelo modelo de cidades modernista, que fora pensado a partir da funcionalidade e setorização das funções urbanas, além de considerar o automóvel e sua velocidade como inspiração e elementos norteadores para o desenho das cidades (BRITO, 2021). Ademais, em março de 2020 a Organização Mundial da Saúde (OMS) decreta o estado de pandemia mundial do SARS-CoV-2, impondo, num primeiro momento, a privação da dinâmica social e, conseqüentemente, das atividades e interações cotidianas da população em detrimento da prevenção da contaminação pelo vírus da Covid-19, visto que os riscos da taxa de transmissão do vírus no ambiente urbano ainda eram desconhecidos (KRONKA MÜLFARTH, R. C.; ALBALA, P. L. R.; SATO, 2022).

1.1 Uma Construção Coletiva

As atividades cotidianas que antigamente eram realizadas, sobretudo, a pé (Southworth, 2005), são, atualmente, fortemente direcionadas para utilização do automóvel particular nas cidades. Os espaços de permanência nos centros urbanos têm se apresentado cada vez mais degradados e ociosos, entretanto, no Brasil, de 2001 até os dias atuais há uma crescente manifestação de entidades, ONGs, grupos da sociedade civil, entusiastas e profissionais engajados em contribuir com cidades mais humanas, sustentáveis e seguras para as pessoas. Para tanto, em 2021, a iniciativa Como Anda deu vida ao Lab.MaP – Laboratório de Ação Direta pela Mobilidade a Pé – que selecionou 11 projetos de diferentes localidades do Brasil para promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável, buscando fomentar ações práticas em mobilidade a pé para, dentre outras questões, fortalecer a atuação em rede e materializar ações e mudanças em pequena escala em benefício da mobilidade a pé.

Dentre as propostas contempladas para participar do laboratório, este artigo irá detalhar um pouco mais sobre a trajetória, motivações e desafios vivenciados pelo Coletivo Coreografando Ruas.

Figura 3 – Propostas selecionadas para participar do Lab.MaP



Fonte: INICIATIVA COMO ANDA – Lab.MaP, 2021.

O Coletivo foi idealizado pela autora e surgiu em março de 2021, a partir de sua inquietação em contribuir com cidades mais sustentáveis e seguras, propósito que é fomentado

desde o trabalho final de graduação. A construção do Coreografando Ruas se deu pelo anseio em comum de transformar a paisagem e realizar mudanças positivas no espaço público, buscando proporcionar um ambiente mais convidativo para o bem-estar e permanência das pessoas. O Coletivo tem base na cidade de Lorena – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), e é composto por uma equipe interdisciplinar (arquitetos e urbanistas, gestores, planejadores urbanos) e interinstitucional (representantes de instituições de ensino, poder público, profissionais e sociedade civil). A equipe se distribuiu em quatro frentes, para melhor organização dos trabalhos, sendo elas a diretoria de administração; de comunicação; projeto e relações institucionais.

Entendendo que a intervenção física em espaços públicos também poderia suscitar um caráter de conscientização e sensibilização na sociedade, a equipe propõe a realização de uma intervenção na cidade, contemplando uma das categorias de iniciativa do edital do Lab.MaP. A criação de medidas para melhorar a segurança viária e reativar espaços ociosos foram os aspectos norteadores do projeto, que, por meio de pequenas intervenções, acreditou ser possível restabelecer a interação da população com espaços públicos desativados, visando reduzir a sensação de vulnerabilidade e medo, e pretendendo incentivar novas percepções e o sentimento de conforto, segurança e bem-estar dos usuários.

1.2 A Teoria Leva a Prática

Assim, um modelo de cidade mais sustentável - focado nas pessoas, em suas interações, atividades realizadas no espaço público e no conforto para caminhar pelo ambiente urbano - é uma das premissas desta proposta. Para tanto, o Coletivo apoiou-se em alguns conceitos e termos para o desenvolvimento e realização do projeto. A percepção do espaço urbano pelo olhar de seus usuários foi um dos principais aspectos norteadores da proposta. O entendimento de que a sociedade e a cidade se constroem simultaneamente, nos leva a compreender a importância dos elementos móveis da cidade (LYNCH, 1997), como as pessoas e suas atividades, atores além das partes físicas e imóveis, que também compõem a paisagem urbana.

Em *O Direito à Cidade*, Lefebvre (p. 47, 2008) explana justamente sobre a dinâmica e a interação entre o indivíduo e o espaço, quando diz que as transformações na cidade não são apenas resultados de sua “composição e funcionamento com seus elementos constituintes” (p. 51), mas também dependem das “relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (...)”. Assim como Harvey (2014), se refere ao direito à cidade como um aspecto de caráter coletivo, encontrando na participação social o vigor para a transformação física e social.

A caminhabilidade - tradução livre do termo em inglês, Walkability que, de acordo com Chris Bradshaw (1993) é uma qualidade de local, que está sendo prejudicada dia após dia em todo o mundo. Para Bradshaw (1993), a caminhabilidade possui quatro características básicas:

A primeira se refere à estrutura física do microambiente produzida pelo homem e que seja “amigável ao pé”; a segunda diz respeito a importância da variedade de usos e destinos ativos dentro de uma distância confortável para ir a pé; a terceira discorre sobre questões ambientais naturais e climáticas; e a quarta, sobre a diversidade social

e cultural do espaço que influencia positivamente o comércio local (MORITA, 2020 apud BRADSHAW, 1993).

Vivenciar o espaço urbano está intrinsecamente conectado aos encontros e às atividades sociais das pessoas. Desta forma, a caminhabilidade e a vitalidade urbana são conceitos elementares para o bem-estar das pessoas (usuários do espaço urbano), seja incentivado o caminhar com conforto e segurança (SOUTHWORTH, 2005), seja pela diversidade de usos e pela “vida nas ruas” - movimentação constante de pessoas nas ruas – em horários e locais diversos (JACOBS, 2011).

Neste contexto, o urbanismo tático se propõe a realizar intervenções na cidade considerando a micro escala, por meio de soluções de baixo custo, curto prazo e multiplicáveis. Para Lydon e Garcia (2015) essa tática é uma “abordagem para a construção e ativação de vizinhanças”. Há autores que, como Brenner (2016), defendem as ações de urbanismo tático como um movimento de baixo para cima (bottom-up), com o enfrentamento de questões urgentes, outros autores como Lydon e Garcia (2015) que acreditam numa abordagem feita por diversos atores (ONGs, poder público, grupos de pessoas e empresas) e uma terceira via, à exemplo de Sansão Fontes e Fernandes Barata (2018), que reconhece a importância de ações híbridas por meio da articulação entre sociedade civil, governo e profissionais diversos.

2 COREOGRAFANDO RUAS NA ÁREA CENTRAL DE LORENA

2.1 Objetivo Principal

O principal objetivo e motivação do projeto foi viabilizar maior qualidade nos deslocamentos a pé, reforçando a importância de modos de transporte mais sustentáveis (a pé e bicicleta) e fomentando, cada vez mais, a vitalidade urbana, re-ativando áreas negligenciadas e promovendo uma articulação em rede para desenvolver iniciativas sustentáveis, não só no município de Lorena, mas também em outras cidades da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN).

2.2 Os Desafios na Paisagem: A Cidade, a Praça e o Entorno

Lorena é um município com população estimada em 89 mil habitantes (IBGE, 2021) e está inserida na RMVPLV. A escolha da cidade de Lorena para o projeto piloto considerou a facilidade de acesso dos integrantes do Coletivo para realização de pesquisas e reuniões com o poder público e demais atores envolvidos, bem como a familiaridade que todos tinham com a cidade. O local proposto para receber a intervenção está localizado na área central da cidade, espaço que conta com diversidade de uso do solo, estrutura que permite curtas distâncias a pé, com movimentação de pessoas em horários variados.

3 ANÁLISE DO LOCAL, LEVANTAMENTOS E PROPOSTA DO TEMA: METODOLOGIA UTILIZADA

Inicialmente foi feita uma análise preliminar do local, com o intuito de entender a circulação de pedestres nesta área. Também foram utilizados dados previamente coletados da Rua Dom Bosco - um dos principais trechos de rua do local – retirados da monografia de especialização da autora. Na sequência foram realizadas novas pesquisas quantitativas (avaliação dos aspectos físicos do ambiente) e qualitativas (entrevistas, questionários e escalas de avaliação), com o propósito de levantar dados que reafirmassem a importância de reativar este espaço, e como proceder de forma eficiente para que as ações fossem positivas.

Com a coleta dos dados já consolidada, houve a fase de sistematização de dados, administração de recursos, reuniões com o poder público e apoiadores e treinamentos com voluntários para realizar a execução do projeto. Após a intervenção, foram realizadas novas análises no local, com a finalidade de corroborar as mudanças e impactos da intervenção na cidade, considerando a possibilidade de viabilizar uma alteração permanente neste espaço.

3.1 Coleta de Dados e Participação Popular

Preliminarmente, foi verificada a base bibliográfica - “Rede de Caminhabilidade: Proposta para a Cidade de Lorena, SP” (Figuras 6 e 7), que já continha alguns dados da área proposta para intervenção. Com base nos dados levantados pela monografia, foi percebido que o horário com maior fluxo de pedestres na área era às 12h e, portanto, as análises quantitativas para a intervenção foram realizadas a partir deste mesmo horário (MORITA, 2021).

Figura 6 – Localização do Trecho 2.



Fonte: A AUTORA, 2020.

Figura 7 – Avaliação quali-quantitativa do Trecho 2.



Fonte: A AUTORA, 2020.

A coleta de dados foi realizada em dias úteis, três vezes na semana, por um período de 03 semanas (pré intervenção), de acordo como o quadro 1 e por 01 semana, após a intervenção. Posterior à análise quantitativa, foi empenhada a aplicação de dois tipos de formulários, sendo um com questões direcionadas aos comerciantes do entorno – com realização no formato presencial, e outro formulário voltado para a população em geral, sendo disponibilizado por meio de link divulgado nas redes sociais do Coreografando Ruas e também via QR Code inserido nos lambes (cartazes) espalhados pela Praça e em comércios autorizados.

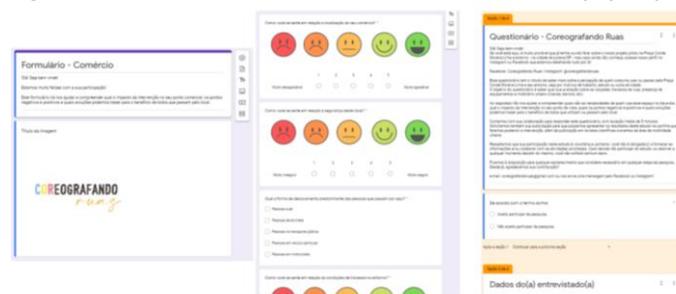
Quadro 1 – Pesquisa quantitativa pré intervenção.

INDICADORES - FLUXOS (PRÉ INTERVENÇÃO)										
SEMANA	ETAPA 1	Horário	Pedestre na calçada invisível	Bicicletas na calçada invisível	Veículos Rua D. Bosco	Veículos Rua Siqueira Campos	Pedestre fora da faixa de pedestres	Bike fora da faixa de pedestres	Pedestres na faixa de pedestres	Onibus
1	03.05.21	12:00 - 12:40	56	52	385	-	-	-	36	3
	06.05.21	12:05 - 13:05	92	131	773	119	84	125	39	6
	06.05.21	12:10 - 13:10	98	114	780	95	58	119	51	7
2	10.05.21	12:30 - 13:30	86	122	808	110	91	110	60	4
	12.05.21	12:35 - 13:35	64	114	720	78	73	103	42	5
	13.05.21	12:04 - 13:04	62	86	815	65	82	72	51	7
3	17.05.21	12:30 - 13:30	84	140	853	87	76	120	57	6
	19.05.21	12:10 - 13:10	67	94	807	80	94	101	59	6
	20.05.21	12:38 - 13:38	86	115	834	64	112	99	66	6
		Média	77,2	107,6	752,8	87,3	83,8	106,1	51,2	5,6

Fonte: Coletivo Coreografando Ruas, 2021.

Os formulários foram elaborados no Google Forms, considerando a facilidade de sistematização dos dados e a possibilidade de expor colagens com “antes e depois” da execução da proposta. Como resultado, houveram vinte e nove respostas de comerciantes e prestadores de serviço no entorno da praça e trinta e uma respostas vindas da população.

Figura 8 – Formulários de entrevista com comerciantes e população.



Fonte: COLETIVO COREOGRAFANDO RUAS, 2021.

3.2 Processo de Participação: Poder Público

A partir da sistematização dos dados coletados, foram realizadas reuniões presenciais com o poder público, a fim de estabelecer uma cooperação intersetorial e formalizar a atuação do Coletivo perante outros atores envolvidos. As reuniões foram realizadas presencialmente para apresentar o projeto e explorar as possibilidades para efetivação do mesmo, havendo um diálogo maior com o Prefeito Sylvio Ballerini, com a Secretária de Cultura e Turismo, a Secretaria de Obras e Planejamento Urbano, o Secretário de Manutenção e Serviços Municipais, o Secretário de Meio Ambiente e com o Secretário de Trânsito e Transportes.

Além destes, também foi feito contato via ofício e por telefone com a Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social, Secretaria de Comunicação Social e com a Secretaria de Segurança. O caráter multidisciplinar da intervenção serviu de fio condutor para estabelecer um diálogo com as secretarias envolvidas, considerando que a ação ou não ação de cada uma delas poderia criar um impacto positivo ou negativo ao longo do desenvolvimento do projeto. Os documentos de ofício tinham a finalidade de formalizar a parceria firmada com a gestão municipal, além de solicitar e confirmar a viabilidade de contribuir com a realização da intervenção em aspectos diversos, como por exemplo, poda de árvores, caiação de guias e muros, ronda da guarda municipal ao longo das atividades junto com os voluntários, interdição de trechos de rua, entre outros. Um relatório de vistoria também foi realizado pelo integrante Eduardo Venanzoni, em conjunto com a Coordenadora do CREAS Lorena (à época), com o mapeamento de mobiliário urbano e vistoria das áreas a receberem a intervenção.

3.3 Processo de Participação: Comércio Local

Além do financiamento recebido pelo Lab.MaP, o Coletivo buscou contato com comerciantes locais, com o intuito de aproximar empresários das ações de cidadania e estabelecer um apoio mútuo entre os envolvidos. O projeto firmou parceria com a loja Varejão das Tintas de Lorena – que contribuiu com a aquisição de tintas, trinchas e pincéis de pintura, etc; com a Umind Filmes, que disponibilizou fotos aéreas com uso de drone, a empresa Madeirama, que viabilizou sarrafos para auxiliar na execução da pintura e também contou com o Vereador Jair pintor, que apoiou o projeto com relação a questões técnicas diversas.

3.4 Processo de Participação: Voluntariado

O Coreografando Ruas refletiu sobre a importância de aproximar a população da proposta, de forma a se apropriar do espaço em diferentes aspectos; além disso, em virtude da dimensão do projeto, a participação de mais pessoas poderia contribuir com a realização da pintura e com a propagação de ações semelhantes pela cidade. Dessa forma, o Coletivo abriu chamada para voluntários, com treinamentos viabilizados remotamente pela ferramenta Google Meets – evitando, na medida do possível, o contato presencial em função da pandemia. Os treinamentos visavam esclarecer a motivação do projeto, bem como qualificar o entendimento da equipe no que se refere à importância da coleta de dados; apresentando as ferramentas que seriam utilizadas no dia da execução, orientações em conformidade com as recomendações

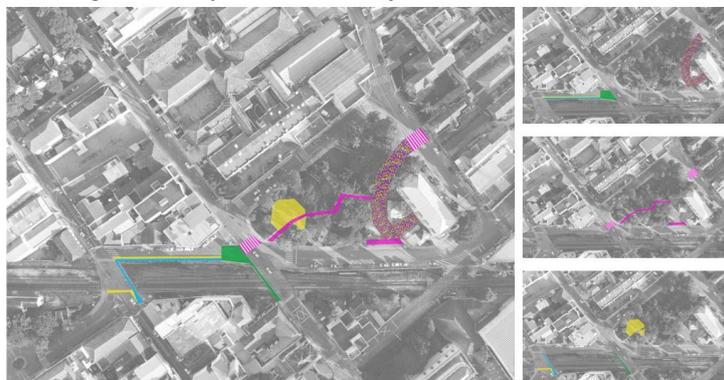
sanitárias, questões burocráticas (termos de voluntariado para participação) e o formato da ação no dia da execução do projeto.

Mais de 30 voluntários participaram das ações do Coletivo, entre alunos de graduação de diversas áreas, profissionais de Arquitetura e Urbanismo e Engenharia e entusiastas que acompanharam o esforço do projeto, sendo a participação da equipe de voluntários fundamental para o sucesso das ações. A intervenção aconteceu em duas etapas, onde os voluntários foram agrupados e identificados em equipes para melhor organização da ação. O apoio da Secretaria de Cultura e Turismo também ocorreu por meio da disponibilização do espaço da biblioteca municipal para acesso a copa, sanitários e local seguro para guardar os pertences da equipe. Aos voluntários, foram emitidos certificados de participação pela grande contribuição junto ao Coletivo.

4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A princípio, a proposta foi pensada para ser realizada em 3 (três) etapas, considerando o tamanho da área que receberia a intervenção – aproximadamente 600m², como também, em virtude da presença ou ausência de voluntários para auxiliar na execução da proposta. A primeira etapa, intitulada “Materialização da calçada invisível e conexão do antigo com o novo”, tinha o propósito de colocar no plano físico e demarcar o espaço que intuitiva e inconscientemente, já era utilizado por pedestres e ciclistas; a segunda etapa “os caminhos cor de rosa”, tinha como objetivo conectar o entorno com a praça por meio de travessias seguras para o pedestre, considerando a linha de desejo do mesmo, tornando o caminhar mais convidativo, além de direcionar e estimular a utilização de um caminho mais lúdico no interior da praça; a terceira etapa “cores e brincadeiras, travessias e permanências” propunha ressaltar as travessias de pedestres que cortavam a linha férrea, bem como tornar a permanência no largo da Praça Conde Moreira Lima mais lúdico e agradável a todos os usuários, contemplando a presença de crianças de todas as idades, com brincadeiras e traçados coloridos. Os principais elementos propostos para ativação do local eram a pintura e elementos delimitadores, como os balizadores de segurança, criando mais segurança nas áreas para pedestres.

Figura 9 – Proposta de intervenção na cidade de Lorena, SP.



Fonte: COLETIVO COREOGRAFANDO RUAS, 2021.

Em razão de algumas externalidades, a intervenção ocorreu em dois momentos, sendo

a primeira etapa, no dia 18 de julho de 2021, a execução de pintura da “calçada invisível”, da faixa de pedestres na linha de desejo já realizada pelos pedestres e do caminho de paralelepípedo dentro da praça, a “conexão do antigo com o novo” (Figura 10), unindo questões mais voltadas à segurança viária às ações de ocupação do espaço ocioso, promovendo espaços de permanência que estimulassem a apropriação e o convívio da população.

Figura 10 – Proposta de intervenção na cidade de Lorena, SP.



Fonte: COLETIVO COREOGRAFANDO RUAS, 2021.

A segunda etapa aconteceu no dia 06 de novembro de 2021, sendo as pinturas realizadas pelo Coletivo e voluntários, feitas apenas no espaço interno da praça, reforçando o objetivo de promover a apropriação do espaço pelas pessoas. Ao longo das duas etapas houve o apoio das secretarias envolvidas e manifestações de incentivo diversas à realização das ações, em especial por parte das pessoas que trabalhavam nas proximidades e/ou tinham o espaço como parte de seus itinerários.

Figura 11 – Proposta de intervenção na cidade de Lorena, SP.

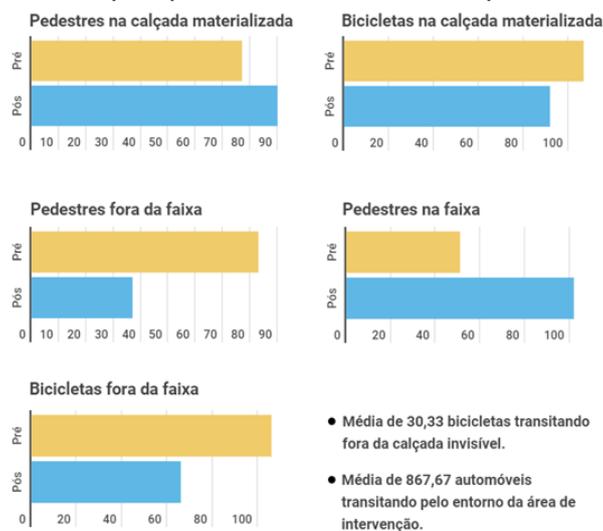


Fonte: COLETIVO COREOGRAFANDO RUAS, 2021.

5 RESULTADOS

Quinze dias após a execução da primeira etapa, foram realizadas novas análises no local de intervenção para verificar se houveram mudanças nos deslocamentos de pedestres e ciclistas. De acordo com a figura 12, a medição comprova que houve o aumento de pedestres utilizando a “calçada” pintada (conforme figura 10, ilustrada em azul e amarelo), bem como a redução significativa de pedestres e ciclistas atravessando a rua fora da faixa de pedestres, visto que, a nova faixa implementada no local estava adequada à linha de desejo já estabelecida pelos usuários.

Figura 12 – Pesquisa quantitativa realizada no município de Lorena, SP.



Fonte: COLETIVO COREOGRAFANDO RUAS, 2021.

Utilizando-se do método de observação, pôde-se perceber que a praça se tornou um espaço mais convidativo e agradável para permanência, recebendo maior movimentação de pessoas diversas. Antes da intervenção, o espaço tinha seu uso mais direcionado para passagem de pedestres e ciclistas, principalmente nas bordas externas, sendo o miolo da praça evitado devido à sensação de vulnerabilidade e insegurança que suscitava. Após a ação de urbanismo tático, a praça Conde Moreira Lima passou a ser frequentada por famílias, que se apropriaram do espaço especialmente no período da tarde (nos dias úteis) e aos finais de semana, com a presença de crianças brincando por toda a área de intervenção.

Figura 13, 14 e 15 – Antes e depois da demarcação de piso.



Fonte: A AUTORA, 2021.

Figuras 16 e 17 – Finalização da pintura na etapa 1 e na etapa 2.



Fonte: BIANCA SIQUEIRA E KEVIN ALVES DA SILVA, 2021.

Foram disponibilizadas garrafas pets e latas preenchidas com areia colorida para o jogo

de dama na praça, os itens faziam parte da intervenção e permaneceram intactos durante 03 meses – sem serem recolhidos após horário comercial. Após este período, alguns itens se perderam, até que não restasse nenhum. Há poucos meses (2022) foi observada a contínua apropriação do espaço em horários e dias diversos ao longo da semana, neste momento, para trocar figurinhas do álbum da copa do mundo.

Figuras 18 e 19 – Pessoas na praça, setembro de 2022.



Fonte: EDUARDO VENANZONI, 2022.

Na etapa 01, havia sido solicitado à prefeitura a revitalização da iluminação na praça, que era muito escura a noite, trazendo maior sensação de vulnerabilidade aos seus usuários, contudo, ao longo das intervenções do Coletivo em 2021, nada foi feito. Entretanto, em agosto de 2022 a prefeitura incorporou novas lâmpadas LED e aproveitou para fazer a manutenção da pintura dos bancos e guias da praça.

Figuras 20 e 21 – Iluminação nova na Praça Conde Moreira Lima.



Fonte: PREFEITURA DE LORENA, 2022.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intervenção na cidade de Lorena, até onde se sabe, foi uma ação pioneira na Região Metropolitana do Vale do Paraíba (RMVP) e desencadeou interesse dos demais municípios em realizar ações voltadas para o bem estar da população. A metodologia utilizada no desenvolvimento e realização da intervenção considerou as medidas sanitárias impostas pela pandemia de Covid-19 e efetivou boas práticas no que diz respeito à capacitação das pessoas envolvidas no projeto, bem como nas parcerias estabelecidas com os demais atores.

O projeto chamou atenção da sociedade civil para que ações semelhantes pudessem ser feitas em outras localidades da cidade, como também, contribuiu, indiretamente, para que a gestão pública ampliasse sua comunicação sobre atividades outras que seriam implementadas no espaço urbano, passando a ativar a escuta social em seus canais oficiais nas redes sociais. A ação também contribuiu para estimular a apropriação do espaço pela população, apresentando diferentes possibilidades de participação popular e seus impactos na paisagem urbana e na

tomada de decisões junto ao poder público. A análise de aspectos quantitativos e qualitativos foram de grande importância para o diagnóstico do local e entendimento do perfil de utilização da área escolhida para intervenção. Neste projeto, o urbanismo tático foi utilizado como ferramenta para entender as potencialidades do local e monitorar a necessidade de implementar ou não, mudanças permanentes no local.

Até o presente momento, não houve avanços com a gestão pública no sentido de realizar a manutenção da pintura concluída ou a efetivação de obra com caráter permanente, entretanto, uma das faixas de pedestres propostas foi contemplada e se mantém como elemento que garante a segurança viária de pedestres e ciclistas que passam pelo local. A manutenção e monitoramento de intervenções de melhorias no espaço urbano é um grande desafio, mas é uma demanda factível que contribui para implementação de novas políticas públicas que visam o bem estar da população.

O Projeto ainda considerou os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU, em especial os ODS 3, ODS 11 e ODS 13, buscando promover o bem-estar e o acesso a uma vida mais saudável para todos através, principalmente, do incentivo aos meios de transporte mais sustentáveis, como o a pé, com o empenho de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015).

7 AGRADECIMENTOS

Agradeço aos integrantes do Coletivo Coreografando Ruas, Bianca Siqueira Martins Domingos, Carlos Eduardo de Sene Ferreira, Eduardo Venanzoni, José Ricardo Flores Faria, Julie Lukaisus Leiva, Larissa de Paula Santos Oliveira e Natalia Cardoso Mendes Pasin Valle pela dedicação absoluta em todos os momentos desta construção. Estendo os agradecimentos a todos os voluntários e voluntárias, comércios e empresas parceiras, poder público municipal e a todos e todas que direta ou indiretamente contribuíram e apoiaram a realização deste projeto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. Abril cultural, 1978.

Biblioteca Municipal. [Lorena] 30 de janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.lorena.sp.gov.br/wordpress/index.php/2017/01/30/bibliotecas-municipal/>. Acesso em 8 out. 2022.

BRADSHAW, Chris. **Creating – and using – a rating system for feighbourhood**. Ottawa, Canadá, 1993.

BRITO, Regiane. **(Re)ocupação dos espaços públicos na cidade: Análise de práticas urbanas como elementos de transformação**. São Paulo, 2022. 198 p.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HARVEY, David. O Direito à Cidade. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf. Acesso em 6 out. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mapa do Censo Demográfico, 2010**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=9673&t=destaques>>. [acesso 2020-11-05]

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2011.

Biblioteca Municipal. [Lorena] 30 de janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.lorena.sp.gov.br/wordpress/index.php/2017/01/30/bibliotecas-municipal/>. Acesso em 8 out. 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Centauro Editora, 2008.

LYDON, M.; GARCIA, A. **Tactical urbanism: short-term action for long-term change**. Nova York: Island Press, 2015.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

KRONKA MÜLFARTH, R. C. **Proposta metodológica para avaliação ergonômica do ambiente urbano: a inserção da ergonomia no ambiente construído** [doi:10.11606/T.16.2019.tde-07012019-141802]. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017. Tese de Livre Docência em Arquitetura e Urbanismo. [acesso 2020-10-08].

KRONKA MÜLFARTH, R. C.; ALBALA, P. L. R.; SATO, A. E. Pandemia, mobilidade ativa e ambiente urbano: Fragilidades, potencialidades das cidades e o renascimento da urbanidade. *Oculum Ensaios*, [S. l.], v. 19, p. 1–22, 2022. DOI: 10.24220/2318-0919v19e2022a5144. Disponível em: <https://seer.sis.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/5144>. Acesso em: 7 out. 2022.

MORITA, Gabriela Katie Silva; KRONKA MÜLFARTH, R. C. **Rede de Caminhabilidade: Proposta para a Cidade de Lorena - SP**. São Paulo: Especialização em Planejamento e Gestão de Cidades, Programa de Educação Continuada, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, 2020. Monografia de Especialização. Disponível em: <https://pecepoli.com.br/m_files/00052320_000369_monografia01.pdf>. Acesso em: 5 out. 2022.

MORITA, Gabriela Katie Silva; MÜLFARTH, Roberta Consentino Kronka. Rede de Caminhabilidade: Proposta para a Cidade de Lorena (SP) Aspectos qualitativos e quantitativos dos deslocamentos no ambiente urbano. *Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes*, [S.l.], v. 8, n. 21, dez. 2020. ISSN 2317-8604. Disponível em: <https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/cidades_verdes/article/view/2757>. Acesso em: 5 out. 2021.

OMS afirma que COVID-19 é agora caracterizada como pandemia. [São Paulo] 11 de março de 2020. Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). Disponível em: <https://www.paho.org/pt/news/11-3-2020-who-characterizes-covid-19-pandemic>. Acesso em 6 out. 2022.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Organização das Nações Unidas (ONU). Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em 6 out. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **World Urbanization Prospects**. Nova Iorque, 2018.

ROGERS, Richard. **Cidades Para um Pequeno Planeta**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

SANSÃO FONTES, A.; PINA, J. P.; PAIVA, L. M. **Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades**. UFRJ, 2021.

SOUTHWORTH, Michael. **Designing the Walkable City**; In: *Journal of Urban Planning and Development* © Asce, 2005.