

DA PORTA PARA DENTRO, DA PORTA PARA FORA: A rua pode ser a extensão da casa?

Maria de Lourdes C. da Cunha Nóbrega

Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Pernambuco, Brasil
i_trindade@hotmail.com

Isabella Trindade

Professora da Ryerson School of Interior Design; Ryerson University, Canada
lourdinha_@hotmail.com

RESUMO

A rua é compreendida, nos tempos atuais, como um elemento urbano chave em práticas cidadãs que visam ao desenvolvimento de um urbanismo sustentável. A partir dessa premissa, presente nas recomendações urbanísticas de Gehl & Svarre (2018), e da visão conceitual e antropológica de DaMatta (1997), é que experiências com projetos de *parklets* executados na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) são analisadas nesse artigo. Procura-se demonstrar que as diferentes culturas, formas de planejar e vivenciar práticas na rua são refletidas, conseqüentemente, nas diferentes soluções projetuais, bem como no uso e apropriação do espaço público urbano. O registro e reflexão sobre essas experiências visa auxiliar na redefinição de estratégias para a implantação, com sucesso, de equipamentos semelhantes, em outras cidades brasileiras. Assim, o texto está estruturado em quatro partes: 1) introdução; 2) análise de dois *parklets* implantados no Recife; 3) análise do projeto-piloto em Toronto; e 4) considerações finais.

Palavras-chave: Placemaking, Parklets, Projeto Urbano, King Street Pilot

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto. **Tópico:** Projeto Urbano e Espaço Público

ABSTRACT

A street is understood in the contemporary moment as a key urban element that contributes to the development of a citizen's everyday practice of sustainable urbanism. This premise, central to the recommendations made by Gehl & Svarre (2018) and DaMatta's (1997) conceptual and anthropological vision, informs the theoretical underpinnings of this paper that examines the urban experiences of parklets in Recife (Brazil) and Toronto (Canada). In doing so, we demonstrate that different cultures, ways of planning, and street uses are all related to the design solutions proposed, as well as the use and appropriation of urban public space. These reflections aim to assist in redefining strategies for successful design of parklets and similar equipment in other Brazilian cities. This paper is organized as follows: 1) an introduction; 2) an analysis of two parklets located in Recife; 3) an analysis of a pilot project in Toronto; and 4) a conclusion.



SÃO PAULO 15 ~ 17 · LISBOA 25 ~ 26 JUN 2020

Seminário Internacional de
Investigação em Urbanismo

Seminario Internacional de
Investigación en Urbanismo

<http://dx.doi.org/10.5821/siiu.9941>

Keywords: Placemaking, Parklets, Urban Design, King Street Pilot
Thematic clusters: 1. City and Project. **Topic:** Urban Design and Public Space

1. A rua pode ser a extensão da casa?

Observações de diferentes experiências com *parklets* na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) motivaram a elaboração deste texto, através do qual, procura-se registrar essas duas experiências e apresentar argumentos, críticas e reflexões teóricas que auxiliem na redefinição de possíveis estratégias para a implantação de equipamentos semelhantes em outras cidades brasileiras. Para tal, três ações específicas foram observadas: no Recife, o *parklet* (fruto de uma ação de *placemaking*) da Rua Oliveira Lima, no bairro da Soledade, e o *parklet* 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, em 44 novos espaços públicos.

Placemaking, 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*, que podem surgir de ações de *placemaking*, são estruturas temporárias e consistem em pequenas extensões construídas para fora da calçada, que podem ocupar o espaço de uma a três vagas de estacionamento. Geralmente funcionam 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, os quais convidam as pessoas a ali permanecerem e usufruírem do lugar – neste caso, mais especificamente a rua.

Segundo o Guia Global de Desenho de Ruas (SENAC 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.

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 emoções, 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).

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.

As ruas do Recife, como as de outras cidades brasileiras que sofrem com problemas sociais, econômicos e de violência urbana, trazem consigo a condição de espaços públicos perigosos, onde pode ser encontrada toda a sorte de marginais e perigos – melhor ir de carro, para não topar 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.

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 espaços apenas 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, acrescentada 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 (Gehl, 2015). O bom lugar é aquele em que todos se sentem atraídos para ali estar.

Para se planejar um espaço público qualitativamente bom para as pessoas, Gehl & 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 mapeamento de possíveis áreas de permanência – 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, tornando-os possíveis lugares de permanência. Ações denominadas de *placemaking* passam então a fazer parte das atividades de planejamento de lugares (para estar) na cidade.

Assim, partindo desse entendimento preliminar das necessidades expostas por Gehl & 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.

2. Os Parklets Implantados no Recife

O Parklet da Rua do Bom Jesus

O histórico Bairro do Recife, onde se encontra o *parklet* da Rua do Bom Jesus, é 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, elaborado 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, tendo sido 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 inexistentes, esperando um novo mobiliário para permanência, ou para que venha a novamente atrair o passante e configurar-se como uma área de estar.



Fig. 01. Calçada histórica da Rua do Bom Jesus ampliada para colocação de mesas e cadeiras na década de 1990. Fotografia: Maria de Lourdes Nóbrega, 2018



Fig. 02. *Parklet* na Rua do Bom Jesus, Bairro do Recife, que ocupa vagas de estacionamento. Fotografia: Maria de Lourdes Nóbrega, 2018

O *parklet* da Rua do Bom Jesus toma o lugar de vagas de estacionamento de veículos na 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 com tal finalidade. Esta calçada possui uma clara definição daquele que foi seu antigo traçado (constituído de antigas pedras de Lioz em forma de lajotas) e da nova área acrescida, ladrilhada em mosaico português, na cor bege.

Esse *parklet* foi 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, permitindo fácil desmontagem.

O *Parklet* da Rua Oliveira Lima

No centro da cidade, no bairro da Soledade, um *parklet* foi instalado junto ao refúgio que abriga o busto do historiador, escritor e diplomata recifense Oliveira Lima (1867-1928). Região de grande fluxo de pedestre, ligação direta com o principal corredor de transporte público da região, a Avenida Conde da Boa Vista, a área 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 Gehl & 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.

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 maior peso –, foi construído rapidamente, em uma ação de *placemaking*, 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 pouquíssimo 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 pouco uso habitacional tem suas atividades comerciais encerradas, perdendo, assim, a vigilância social noturna.

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? Estas indagações decorrem 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 Gehl & Svarre (2018), as ações de *placemaking*.

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



Fig. 03. Montagem do *parklet* da Rua Oliveira Lima, em 16 de junho de 2018. Maria de Lourdes Nóbrega, 2018



Fig. 04. *Parklet* da Rua Oliveira Lima montado, em 18 de junho de 2018. Foto: André Moraes, 2018.



Fig. 05. Desaparecimento do *parklet*, por ter suas peças roubadas paulatinamente, em 25 de junho de 2018. Maria de Lourdes Nóbrega, 2018

3. O projeto-piloto na *King Street* em Toronto

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” (Gehl, 2013), segundo a qual 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, dentre as quais o “Projeto Piloto na *King Street*”, uma das ruas mais movimentadas no centro da cidade. O projeto que envolve várias ações, incluindo restrições ao tráfego de automóvel particular, priorização do transporte público, ciclovias e criação de *parklets* e espaços públicos de permanência, ao longo de um 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: *Gehl Architects*, liderada por Jan Gehl, cujos estudos constituem base conceitual deste trabalho. Gehl 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 transformação urbana da cidade de Nova York. Outra participação relevante foi da *Sam Schwartz Transportation Consultants*, chefiada pelo antigo comissário de transportes da cidade de Nova York. Ambos empreendimentos possuidores de abordagens e ferramentas que incentivam a prática de projetos-pilotos de rápida implementação e de baixo custo, a partir do uso de 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.

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 espaços públicos temporários ao longo da via. *Parklets* foram construídos entre abril e maio, e a maior parte deles ficou instalada até o final de dezembro de 2018, quando começa o inverno canadense. Esse mesmo concurso vem se repetindo, tendo sido realizado em 2019 e, recentemente, em 2020.

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, plantio de novas árvores, instalação de cadeiras nas calçadas, 16 pátios para cafés, e um projeto desenvolvido por quatro estudantes e recém-formados (parceria entre a prefeitura e a *Ryerson University*).

O concurso foi elaborado em duas etapas: a primeira, com a submissão de propostas conceituais para cada um dos 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 largura - de 15m a 138m. As instalações são 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), 2) média duração (\$100 dólares por metro linear, mínimo de \$2000) e 3) longa duração (\$200 dólares por metro linear, mínimo de \$4000).

Dentre os projetos implantados em 2018, 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 trata-se de uma instalação construída usando uma série de engradados plásticos de bebida na cor amarela e compensado de madeira, usados para criar 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 LEGO. Constitui-se, assim, como um local para relaxar, sentar e explorar.



Fig. 06. *Everyone is (a) Kid* na *King Street*, Toronto. Fotografia: Isabella Trindade, 2018



Fig. 07. *The Spark*. Fotografia: Isabella Trindade, 2018

The Spark constitui-se de uma instalação com bancos, 04 bicicletas fixas e iluminação no piso - que 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.

The Presente Moment tem como foco o agora, 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.



Fig. 08 *The Present Moment*. Fotografia: Isabella Trindade, 2018

Fig. 09. *Would You Rather*. Fotografia: Isabella Trindade, 2018

Would You Rather constitui-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, a instalação oferece lugar para sentar, como uma extensão desse equipamento.

The King / St. trata-se de 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”.



Fig. 10 *The King / St.* Fotografia: Isabella Trindade, 2018

Fig. 11. *Face to Face/Tête-à-Tête*. Fotografia: Isabella Trindade, 2018

Fig. 12. *Woggle Jungle*. Fotografia: Isabella Trindade, 2018

Face to Face/Tête-à-Tête propõe um lugar para conversas e espaço compartilhado; uma parada para fazer um lanche, com duas mesas longas, uma voltada para a rua e outra para a calçada, bancos contínuos e vegetações ao redor. O espaço pintado nas cores azul e laranja, para chamar a atenção de quem circula pela agitada *King St.*

Woggle Jungle procura 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.

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, professores, além dos usuários dos espaços propostos, que 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 são temporárias – testar uma gama de opções para melhorar a criação de lugares de permanência nas ruas, fomentando a discussão sobre o que se deseja para a cidade, criando, conseqüentemente, uma série de espaços públicos mais atrativos, que potencialmente podem ajudar a 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 por meio de concursos públicos realizados através da prefeitura, seja por meio de organizações denominadas incubadoras, como a *Public Space Incubator*. Tais organizações têm por 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, entre outros. O que leva esses projetos a alcançar aceitação e êxito junto aos usuários é também a forma como são implantados, levando em consideração, sempre, a participação popular, via consultas públicas. Por sua vez, 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* 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.

4. 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 (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; Gehl, 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 configurarem 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, refletindo, conseqüentemente, 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), o qual difere do ocorrido em outros países de formação anglo-saxã. Para o autor (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, em 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).

Portanto, partindo destas colocações de DaMatta, como esperar que o Poder Público (representante desta sociedade que se vê subcidadã na rua), usuários dos espaços públicos, executores de obras públicas, 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? Ainda: que 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, compreendendo: a análise do lugar, o envolvimento de todos os agentes e parceiros, o desenvolvimento 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;

Gehl, 2013; Gehl & 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; 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. 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.

Bibliografia

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

Gehl, Jan. (2013). *Cidades Para Pessoas*. São Paulo, Editora Perspectiva.

Gehl, Jan e Svarre, Birgitte. (2018). *A Vida na Cidade. Como Estudar*. São Paulo: Editora Perspectiva.

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

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

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

Fontes Eletrônicas

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.

Instituto da Cidade Pelópidas Silveira. *Pesquisa Origem-Destino de Pessoas 2016*. Disponível em: <https://www.dropbox.com/s/2vvnv08jpp7c5eqm/Relat%C3%B3rio%20Executivo%20-%20Pesquisa%20OD%20Recife%202016.pdf?dl=0>. Acesso em: 22 dez. 2018.

Park People. Public Space Incubator. Disponível em: <https://parkpeople.ca/publicspaceinc/>. Acesso em: 15 dez. 2018.

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.