

URBANISMO TÁTICO



**A urgência das transformações urbanas**  
**O case da rua Joel Carlos Borges**  
**como ponto de partida para**  
**políticas de reequilíbrio e**  
**valorização do espaço público**

**Carolina Guido**

Arquiteta e urbanista.

E-mail: [carolgmonteiro@live.com](mailto:carolgmonteiro@live.com)

**Paulo Carmagnani Franco**

Jornalista.

E-mail: [prcfranco@gmail.com](mailto:prcfranco@gmail.com)

**Yuval Fogelson**

Arquiteto e urbanista.

E-mail: [yuvalfogelson@gmail.com](mailto:yuvalfogelson@gmail.com)

Os três são sócios da *Urb-i: Urban Ideas*, startup de projetos urbanos com foco na melhoria dos espaços públicos e na mobilidade ativa.



2014



2017

O antes - depois da rua Joel Carlos Borges



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

**URBANISMO É QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA**

O debate sobre mobilidade urbana ganhou força no mundo inteiro na última década. No Brasil, em especial, foi impulsionado por grandes eventos realizados a partir de 2014 como a Copa do Mundo e a Olimpíada do Rio. Soma-se a isso a discussão sobre o papel do espaço público nas grandes cidades, tema que ganhou força após as manifestações de 2013 contra o aumento das tarifas de transporte em várias partes do país.

Os protestos atingiram também outros temas como educação, saúde e a vida na cidade. Entre todos os assuntos, há algo em comum: a urgência por mudanças e o uso que queremos fazer dos espaços públicos. A rua está passando por uma ressignificação e não é por acaso.

A qualidade dos espaços interfere diretamente na saúde das pessoas desde os primeiros anos de vida. Segundo o Ministério da Saúde, entre 2003 e 2012 o consumo de medicação para distúrbio de déficit de atenção e hiperatividade (TDAH) aumentou 775% no Brasil.<sup>(1)</sup> O tratamento para esse problema pode estar justamente na qualidade das áreas públicas. Um estudo realizado em 2013 nos Estados Unidos mostrou que crianças com TDAH foram encorajadas a brincar ao ar livre e apresentaram efeitos calmantes significativos.<sup>(2)</sup>

Dados da Organização Mundial da Saúde mostram que 1,3 milhão de pessoas morrem vítimas da imprudência ao volante todos os anos no mundo inteiro.<sup>(3)</sup> O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, atrás da Índia, China, EUA e Rússia.

Esses e tantos outros exemplos refletem as consequências da alta urbanização juntamente com privações sociais e a priorização do uso do automóvel particular mesmo para curtas distâncias. Sem a atividade de caminhar, a população fica mais tempo em casa, muitas vezes levando uma vida sedentária. É sempre bom lembrar que as calçadas devem ser consideradas como vias de transporte e por isso precisam ser pensadas forma integrada a todos os modais.

**A IMPORTÂNCIA DOS CONCURSOS PARA A INOVAÇÃO**

A mudança desse cenário certamente não vai acontecer de uma hora para outra, mas em algum momento precisa começar com medidas mais práticas. Foi com base nesses dados que idealizamos um projeto para melhoria do entorno da estação de trem Berrini da CPTM, em São Paulo. A oportunidade foi dada por meio do concurso de ideias "3 Estações", lançado em 2014 pela ONG WRI Brasil Cidades Sustentáveis, USP Cidades e Conexão Rio Pinheiros.

Os urbanistas Carolina, Fernanda, Rodolfo e Yuval acabaram fundando a *startup* Urb-i: Urban Ideas após vencerem o concurso em dezembro daquele ano. O grande diferencial do projeto ganhador foi o modelo de implantação – por fases – usando princípios do *placemaking* e urbanismo tático. Como prêmio, dois integrantes da equipe visitaram Nova York, conheceram as boas práticas implantadas na cidade e entraram em contato direto com as organizações responsáveis pelos avanços.

A divulgação do projeto e sua inclusão em 2017 no programa nacional “Ruas completas” da WRI Brasil finalmente despertou o interesse da Secretaria de Mobilidade e Transportes da capital paulista. A etapa temporária teve o apoio do poder público e foi implantada em tempo recorde, surpreendendo até mesmo os mais otimistas em relação aos prazos.

### Projeto piloto para um novo modelo de política pública: o caso da rua Joel Carlos Borges

A rua Joel Carlos Borges, zona sul de São Paulo, tem apenas 150 metros de extensão e conecta a estação Berrini da CPTM à região da avenida Luís Carlos Berrini, caracterizada pelas centenas de prédios comerciais, empresariais e restaurantes. Atraídas principalmente pela oferta de trabalho, milhares de pessoas passam diariamente pela rua Joel, com maior concentração em três horários de pico: de manhã, na hora do almoço e no fim da tarde.



Comerciantes não tem espaço para colocar o lixo. Projeto prevê a instalação de contêiner para coleta.



www.antp.org.br

Apesar do grande número de pedestres, as calçadas estreitas, desníveis e cheias de obstáculos obrigavam muita gente a caminhar pelo meio da rua em meio aos carros. A situação, além de desconfortável, colocava em risco a vida de pessoas e tornava a circulação de veículos confusa e desorganizada.

Como parte do concurso de ideias, a WRI Brasil disponibilizou um diagnóstico sobre a região com dados de 2014: no pico da manhã (entre 7h30 e 8h30), passou pela rua Joel uma média de 22 pedestres por veículo motorizado. A pesquisa de percepção revelou que metade dos 350 entrevistados se sentia desconfortável ou muito desconfortável em relação ao risco de atropelamento. A percepção geral sobre a calçada era negativa para quase 60% das pessoas e pelo menos metade considerou insuficiente o espaço para circulação de pedestres.



Obstáculos nas calçadas obrigavam as pessoas a caminharem pelo meio da rua antes da intervenção.

A pesquisa também mostrou que apenas 9% consideram ótima ou boa a oferta de assentos na rua Joel. A melhora da mobilidade tem que envolver a criação de espaços públicos mais convidativos para que as pessoas possam sentar, esperar a fila do trem diminuir, bater um papo com os amigos, tomar um sorvete ou simplesmente descansar.

Com o diagnóstico completo em mãos, os quatro arquitetos pensaram em um projeto a ser implantado por fases, com as seguintes vantagens:

- Envolvimento da sociedade por meio de pesquisas ou *workshops*;
- Possibilidade de realizar testes com materiais leves;
- Agilidade na implantação das melhorias;
- Baixo investimento nas primeiras etapas;
- Menor chance de erro;
- Melhor relação custo x benefício;

## AS ETAPAS DA TRANSFORMAÇÃO

### 1. Efêmera (evento - um dia de duração)

O evento efêmero foi realizado no dia 22 de setembro de 2016. Por iniciativa da empresa Caronetas (inspirada pelo projeto) e com patrocínio da iniciativa privada, a rua Joel Carlos Borges ficou aberta apenas para os pedestres durante um dia inteiro. A via se transformou em um grande calçadão coberto por grama sintética, mesas, bancos, *foodtrucks*, além de atividades. Foram feitas pesquisas com usuários, coleta de dados e um abaixo assinado com apoio de 269 pessoas pedindo mais espaço para os pedestres na rua Joel.



Evento com um dia de duração teve atividades e realização de pesquisas com a população.



### 2. Temporária (mudanças de pequeno porte - 1 a 2 anos de duração)

Intervenções leves e imediatas para proporcionar novas sensações e experiências aos usuários. Além de uma significativa melhora no ambiente e segurança viária, as mudanças nesta etapa convidam as pessoas a ocuparem o espaço:

- Alargamento das calçadas com pintura no asfalto;
- Demarcação com balizadores e vasos de plantas;
- Lixeiras;
- Bancos (não executado);
- Contêiner de lixo (não executado);
- Criação de uma pequena praça em uma área pública atualmente com acesso precário aos frequentadores (não executado).



Pessoas utilizam as calçadas ou as novas áreas verdes para caminhar em segurança.

### 3. Permanente (mudanças de médio porte - duração de 5 anos ou mais)

Criação de uma rua compartilhada com o alargamento definitivo das calçadas, deixando-as no mesmo nível do leito carroçável. As medidas tornam mais clara a prioridade aos modos ativos de transporte:

- Aterramento da fiação;
- Obras de grande porte na drenagem;
- Nova arborização;
- Mais mobiliário urbano;
- Totens com mapas e informações sobre o entorno.

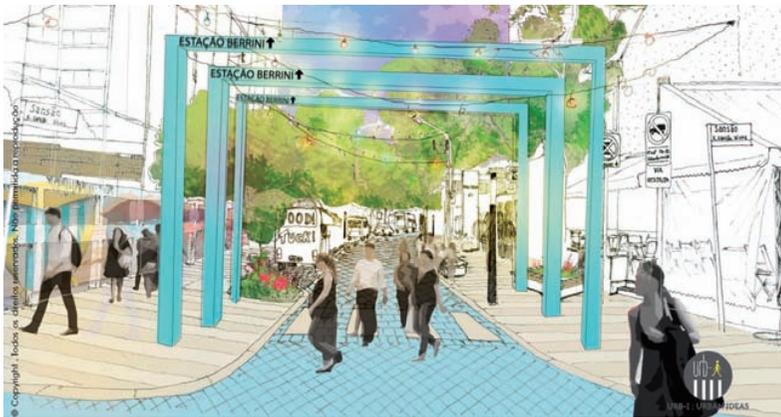


Ilustração mostra como deve ficar a rua Joel na etapa permanente.

### 4. Permanente de grande porte

Espaços murados ou lotes subutilizados, como estacionamentos e postos de gasolina, poderiam ganhar novos usos, abertos para o coletivo. Em relação à mobilidade, propomos várias mudanças:

- Conexão da estação Berrini com a outra margem do rio (Jardim Panorama);
- Conexão entre as ciclovias da avenida Berrini e da Marginal Pinheiros;
- Passarela para bicicletas sobre a marginal e a linha férrea;
- Corredor de ônibus na marginal Pinheiros sentido Interlagos.



www.antp.org.br

### O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO

Após a realização do concurso “3 Estações”, passamos a buscar contato com o setor público para a implantação. Em setembro de 2016, o projeto foi apresentado à então subprefeita de Pinheiros, Harmi Tahiya, durante um almoço promovido pela WRI Brasil em São Paulo. Ela gostou e determinou a criação de um grupo de trabalho para avaliar as formas de execução, mas o GT nunca saiu do papel com a derrota do então prefeito nas eleições.

Após a troca da gestão, em janeiro de 2017, a WRI conseguiu apresentar o projeto ao secretário municipal de Mobilidade e Transportes, Sérgio Avelleda, que aprovou as ideias e pediu para dar seguimento ao processo na Prefeitura. A equipe da Urb-i fez então um relatório de justificativas completo, o projeto básico e protocolo junto com a WRI na CET.

A resposta dos técnicos saiu em três meses e, a partir do aval do órgão de trânsito, o projeto foi apresentado ao subprefeito de Pinheiros, que também se empolgou para o tirar do papel. O apoio político era essencial para a implantação da etapa temporária, mas ainda faltava encontrar as fontes de financiamento.

### FINANCIAMENTO

Para buscar os recursos necessários, a Urb-i orçou os custos de implantação das etapas temporária e permanente. Com esse trabalho foi possível concluir que a temporária custaria R\$ 600.000, ou seja, em torno de 11% da permanente (R\$ 5.000.000). Esse dado reforça a necessidade de se implantar o projeto de forma gradual, testando as mudanças com materiais leves antes de gastar muito dinheiro com transformações pesadas.

Os números foram apresentados durante um *workshop* organizado pela WRI em agosto de 2017 na capital paulista. Estavam presentes representantes de órgãos públicos envolvidos nas transformações, como as secretarias de Gestão, Transportes e Governo, CPTM e SP Urbanismo.

No evento foram debatidas as possíveis alternativas para conseguir recursos: parceria com a iniciativa privada, emendas parlamentares, termos de cooperação, dinheiro do fundo de multas, entre outras fontes. Foi como um *brainstorming*, mas ainda sem resultados práticos.

Cerca de duas semanas depois, fomos convidados para uma reunião com o subprefeito Paulo Mathias, o secretário Avelleda, representantes da CET e da Indutil, uma fabricante de tintas inte-

ressada em participar do projeto. No encontro foi definido que as obras da etapa temporária iriam começar dentro de duas semanas para que fossem inauguradas logo após o dia mundial sem carro - 22 de setembro.

A tinta foi doada pela iniciativa privada e a CET entrou com a mão de obra e materiais como balizadores e as tachas refletivas (“olho de gato”). O trabalho de execução custou bem menos do que o previsto no orçamento, já que não foram executadas todas as melhorias previstas e parte do material foi doado. A subprefeitura se comprometeu a tapar alguns buracos na nova área de pedestres, instalar bancos e vasos de plantas, mas ainda não começou esse trabalho.

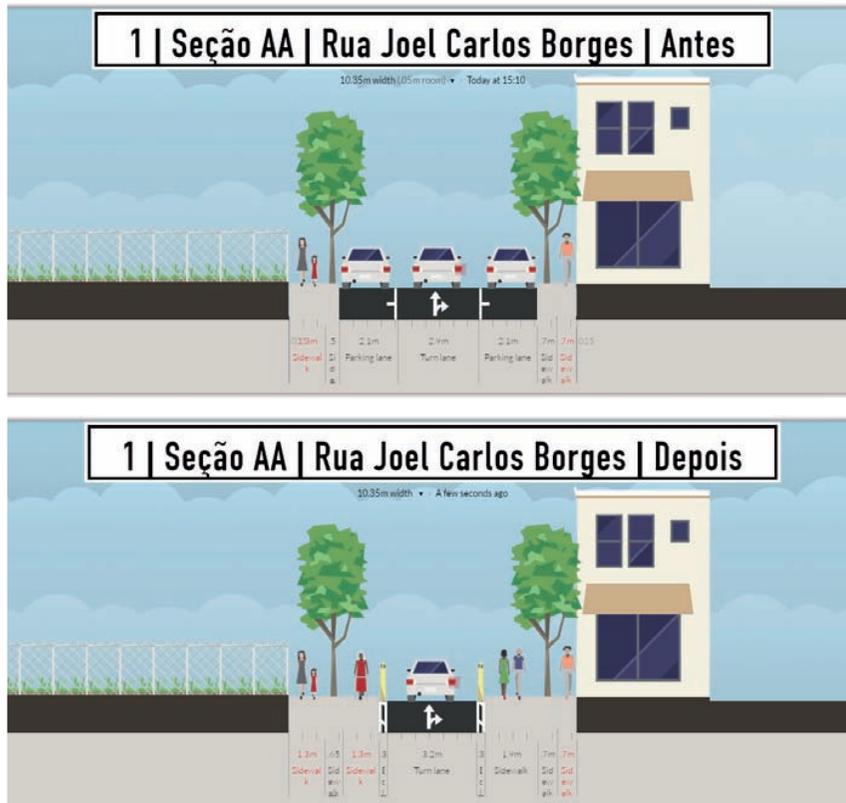


Ilustração mostra o espaço destinado a cada um dos modais antes e depois da intervenção.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

## PRÓXIMOS PASSOS

Logo na primeira semana após a inauguração, estivemos na rua Joel para acompanhar a reação das pessoas, fazer pesquisas de percepção e contagens de fluxos. Tivemos a ajuda de colaboradores voluntários para realizar essa tarefa.

Contamos cerca de 4 mil pedestres no pico da manhã (das 7h00 às 9h30) e 170 carros – média de 28 pessoas para cada veículo motorizado. Cerca de 85% deles caminhavam em segurança pela calçada ou na nova área de pedestres. Vendedores ambulantes mal posicionados ainda atrapalham a circulação das pessoas. Muitos deles têm permissão para trabalhar, porém falta clareza sobre os locais onde podem instalar suas barracas.

A falta de diálogo antes da intervenção foi criticada pelos comerciantes formais. A Urb-i propôs a realização de *workshops* e pesquisas, porém o tempo político falou mais alto e as autoridades preferiram agilizar o processo. Após a execução, fomos conversar com todos os comerciantes e encontramos certa dificuldade para dialogar com alguns deles, que se diziam contra a intervenção e relataram grande queda no faturamento.

Outros disseram que o movimento não mudou e alguns relataram uma queda leve, mas sem saber se o motivo era a intervenção ou a crise econômica. Ainda serão necessárias mais pesquisas para avaliar o impacto das transformações no movimento do comércio formal.

A percepção geral sobre o projeto ainda pode melhorar quando forem instalados bancos, lixeiras, floreiras e a nova praça atrás do campo de futebol, atualmente murado. Um relatório com toda a análise pós-intervenção será entregue ao poder público para que a iniciativa tenha respaldo em outros pontos da cidade e se torne uma política pública para a melhoria dos espaços.

## CONCLUSÕES

Transformar o espaço público, mesmo que de forma leve e com pouco recurso é um grande desafio. É preciso promover uma mudança de cultura para que a sociedade coloque as pessoas em primeiro lugar, e não os carros! Isso leva tempo e envolve muita comunicação entre todos os atores envolvidos. Os setores público e privado e a sociedade precisam dialogar e compreender a dinâmica de cada lugar. Bons projetos necessariamente têm que envolver uma estratégia de participação social.

O segundo passo para fazer as mudanças na cidade é vencer a burocracia estatal. Entender quais os caminhos para que as boas ideias de prefeituras, empresas, ONGs ou da população em geral não se percam.

Uma boa ideia pode ser centralizar os pedidos em um único órgão ou departamento, que ficaria encarregado de dar seguimento ao processo dentro do poder público.

O terceiro é entender quais as formas de financiamento. O argumento de que não há dinheiro disponível é falso. Basta utilizar os recursos com critério e justificativa clara – por isso os estudos antes, durante e depois da implantação são tão importantes. Todo o processo deve ser acompanhado por total transparência. A população tem que estar a par de todas as etapas do processo, mesmo que alguns se coloquem contra as mudanças.

40% DE ÁREA PARA PEDESTRES E 60% PARA CARRO



67% DE ÁREA PARA PEDESTRES E 33% PARA CARRO



+70% DE ÁREA PARA PEDESTRES!

Análise mostra área destinada aos pedestres (amarela) e carros (vermelha), antes e depois da intervenção.

Agradecemos todos os parceiros que ajudaram a implantar a etapa: Urb-i: Urban Ideas, Fernanda Mercês, Rodolfo Macedo, CET, Secretaria de Mobilidade e Transportes, Prefeitura Regional de Pinheiros, WRI Brasil, Frente Nacional de Prefeitos (FNP), Caronetas, Virada da Mobilidade, Tintas Indutil e Dow.

### LINKS PARA CONSULTA

[www.urb-i.com/rua-joel](http://www.urb-i.com/rua-joel)

[www.urb-i.com/diasemcarro2016](http://www.urb-i.com/diasemcarro2016)

[www.urb-i.com/3-estacoes](http://www.urb-i.com/3-estacoes)

### FONTES

- (1) Ministério da Saúde, disponível em <https://goo.gl/qrBN6T>.
- (2) SPARK, John Ratey. *Spark: The revolutionary new science of exercise and the brain*.
- (3) <https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-transito-segundo-oms.html>.

