



PROSPERITY



TÓPICO DE FORMAÇÃO RESUMO

Uso do espaço público e PMUS

Autor Responsável: Irina ROTARU | Cities on the Move (CiMo)

Data: 25.01.2018

Estado: ESBOÇO



Índice

1	1. INTRODUÇÃO	3
2	INTRODUÇÃO AO TÓPICO	3
3	TROCA DE EXPERIÊNCIA	4
4	ATIVACÃO / REATIVACÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS	4
5	O QUE AS CIDADES PODEM FAZER PARA CRIAR MELHORES LUGARES PARA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E INTERACÃO SOCIAL.....	7
6	GAME PLAY	8
7	LEITURA ADICIONAL	8

1 1. Introdução

A **FORMAÇÃO “USO DO ESPAÇO PÚBLICO E SUMP”** é destinado principalmente a políticos e funcionários da administração local responsáveis por questões de transporte e mobilidade ou tópicos relacionados (como planeamento urbano, meio ambiente, energia, saúde pública, políticas urbanas, desenvolvimento estratégico), que representam a principal meta incentivada a participar. No entanto, também pode ser muito útil para os vários representantes da administração pública regional e nacional responsáveis pela regulamentação, apoio e avaliação do PMUS, bem como para ONGs de mobilidade urbana, consultorias e especialistas com a elaboração e assessoria na implementação de PMUS. Além disso, pode servir até para o público em geral, já que todos usam espaços públicos e esta formação também fornece insights sobre o projeto colaborativo das cidades, bem como sobre as possibilidades que as pessoas têm de contribuir para a melhoria do seu ambiente de vida, dependendo de suas atividades.

FORMADOR Dr. architect & urban planner Irina ROTARU – president of Cities on the Move

2 Introdução ao tópico

ESPAÇO PÚBLICO E SEU USO

O espaço público sempre foi um tema muito controverso, amplamente estudado sob a perspectiva de vários campos de pesquisa e figurando entre os principais temas considerados pelas cidades europeias. Como é público, todos devem poder usá-lo, mas na prática a situação é muito mais complexa. Na verdade, seu uso é altamente determinado por seu design e tem uma influência crucial na acessibilidade de vários lugares, na mobilidade urbana e, finalmente, na qualidade de vida. Este módulo destina-se a informar sobre as interdependências entre a concepção dos espaços públicos, a sua utilização e a mobilidade e desenvolvimento urbano sustentável, a fim de apoiar as cidades e os municípios na promoção e implementação de PMUS eficazes.

Segundo a definição do Dicionário Urbano (2015), o espaço público é “um lugar, em ampla definição, para que todos possam desfrutar de sua convivência e representar sua coletividade e interesse comum sem sufocar ou desagregar sua diversidade”. Por isso, é um espaço de encontro, de comunicação, de representação, de complexidade e diversidade, onde todos devem encontrar o seu lugar e não devem ser interpretados como um espaço exclusivo de mobilidade. Este último é apenas um dos muitos usos que deve permitir, mas não é necessário o principal.

O espaço público deve oferecer conforto para todas as pessoas, seja andando, pedalando, conduzindo, sentando, comendo, conversando e assim por diante. Ao mesmo tempo, deve adaptar-se aos determinantes do local e integrar os diferentes modos de transporte que os viajantes desejam usar. No entanto, não importa o quão alta seja sua qualidade, o design de rua, por si só, não pode determinar a escolha das pessoas pelos modos de viagem nem o uso de um espaço público. Tem de estar correlacionado com campanhas de mobilidade urbana, restrições de acesso, gestão do espaço de estacionamento, etc.

Antes da generalização do uso do carro como uma característica determinante da sociedade moderna, o espaço público era mais simples, mas, ao mesmo tempo, mais flexível e complexo. Foi mudando facilmente sua aparência e identidade, dependendo das atividades que acontecem

lá. Frequentemente, como muitas pessoas tinham más condições de moradia, a praça pública era uma espécie de sala de estar comum de uma comunidade.

No entanto, essa identidade vibrante do espaço multifuncional foi gradualmente negligenciada junto com a multiplicação de utilizadores de carros motorizados e suas novas necessidades e expectativas.

Desde o século XIX, foi feita uma clara distinção entre calçadas e rodovias e a maior parte dos investimentos em infra-estrutura foi pensada para confortar o tráfego motorizado. Esforços estavam sendo feitos para conciliar alta velocidade com segurança baseada em um ramo de estática em relação ao peso morto de veículos e a qualidade de pavimentos / asfalto, e uma gama de dinâmica relacionada com os efeitos cinéticos da velocidade e massa de múltiplos objetos controlados independentemente as separações tempo-distância entre estímulo visual na retina de um motorista, atividade muscular e resposta do veículo, a mecânica de travagem e aceleração e a relação entre velocidade e geometria da rua (raio de curvatura, largura da pista, separação de estradas e laterais etc.) . Por muito tempo a rua era vista como um espaço conectando destinos usados apenas pelo tráfego motorizado. Com o tempo, essa percepção mudou, outros meios de transporte foram considerados juntamente com a grande diversidade de condições e necessidades dos vários usuários. Padrões impostos pelo tráfego motorizado, enriquecidos por critérios funcionais, econômicos, sociais e estéticos, como: a vitalidade económica das lojas que fazem fronteira com a rua; o conforto físico dos moradores adjacentes (especialmente os níveis de ruído e poluição); a segurança das crianças que vão à escola ou brincam no passeio / pavimento; o conforto de pessoas idosas ou deficientes ao atravessar ou caminhar pela rua; o ambiente da rua em geral.

Muitas mais cidades começaram a concentrar-se não apenas nos meios de transporte ativos e na sua infraestrutura dedicada, mas também nos espaços públicos como instalações urbanas polivalentes e principais determinantes da qualidade de um bairro e da vida das pessoas que vivem lá.

3 Troca de experiência

NOME, PLANO DE FUNDO, HISTÓRIA, PALAVRA-CHAVE

A apresentação de cada participante é combinada com a experiência de aprendizagem, proporcionando assim aos formandos uma variação de atividade, bem como a oportunidade de relacionar um nome com uma história, continuando a acumular informação profissional relevante na economia do seu trabalho diário.

Portanto, cada participante não só é solicitado a dizer seu nome, formação profissional e instituição de proveniência, mas também para pensar em uma situação relevante e resumi-la através de uma palavra-chave usada depois dos exercícios subsequentes.

4 Ativação / reativação de espaços públicos

ESPAÇOS PÚBLICOS HOJE

Sendo público por natureza, os espaços urbanos devem ser atendidos pela administração local. No entanto, dada a multiplicação dos desafios com que uma cidade é confrontada nas condições de recursos progressivamente limitados, nas últimas décadas, muitos espaços públicos abandonados recuperaram a sua vibração graças a várias ONGs, indivíduos, grupos de ativistas, instituições de caridade ou projetos privados motivados, para melhorar a qualidade de vida. Na maioria dos casos, estas iniciativas não devem ser interpretadas como críticas trazidas à administração pública ou protestos, mas como contribuição própria para a melhoria da qualidade do seu ambiente de vida e implicitamente para a riqueza de um bairro, de uma comunidade e em última análise de uma cidade. Portanto, maneiras diferentes devem ser encontradas para capitalizá-las, tanto quanto possível, integrando-as nas políticas, planos e projetos oficiais.

ALGUNS EXEMPLOS DE ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS

Collectif Etc. é um grupo francês de jovens profissionais com diferentes formações (geralmente relacionados com artes e disciplinas sociais) que identificam os espaços públicos abandonados e os analisam através da interação direta com os moradores dos respectivos bairros. Eles estão a testar em conjunto com os moradores locais envolvidos em um processo de co-criação diferentes usos potenciais, na tentativa de identificar a melhor vocação dessas sobras do desenvolvimento urbano. Os seus projetos são abertos visando uma audiência urbana aleatória e são materializados através de várias intervenções artísticas temporárias, mobiliário urbano, workshops e conferências. O principal interesse dessas experiências urbanas está no processo que está a conduzir novos ambientes e comportamentos sociais.

As primeiras ações do coletivo foram realizadas de forma totalmente “espontânea” desde 2009, sem qualquer informação ou aprovação oficial, mas dado o sucesso de sua ideia, desde janeiro de 2011, constituíram uma associação legalmente reconhecida e são frequentemente convocadas por diversas administrações públicas. Desenvolver iniciativas destinadas a iniciar a regeneração de espaços públicos e bairros abandonados, reforçando simultaneamente o espírito comunitário.

Também em França, a AAA realiza explorações, ações e pesquisas sobre mutações urbanas e práticas emergentes culturais, sociais e políticas na cidade contemporânea. aaa atua por meio de "táticas urbanas", estimulando o autogerstão de espaços urbanos em desuso. Propõe projectos nómades e reversíveis, através dos quais explora o potencial da cidade contemporânea (em termos de população, mobilidade, temporalidade etc.). A intenção é avançar em direção a uma cidade mais democrática e ecológica, com espaços de proximidade mais acessíveis, menos dependentes de processos descendentes.

Instalações urbanas temporárias e micro-eventos começaram a ser progressivamente usados também na Itália para fazer com que as pessoas percebessem vários problemas, testassem e desenvolvessem soluções. Uma experiência deste tipo foi implementada na Itália em 2013 na Piazza Leonardo Da Vinci de Milão. Nomeado RiconquistaMI, o projeto foi iniciado pelo Politecnico di Milano em colaboração com a administração pública municipal e o conselho setorial (Zona 3). Anteriormente um imenso espaço de estacionamento em frente à universidade, a praça foi libertada de carros para que fosse realizada uma série de performances urbanas (dança contemporânea, desenho, shows colaborativos, teatro experimental, exposições, workshops) todos eles livremente abertos ao público em geral e questionando de alguma forma o possível futuro deste lugar. Esta experiência altamente interativa conseguiu convencer tanto as autoridades como os cidadãos do potencial e utilidade desta praça que foi assim transformada numa zona pedonal.

Small Ideas for a Big City exhibition and conference é um evento de investigação aplicada desenvolvido pela **ZEPPELIN Association** (Romênia) e que inclui 16 projetos alternativos destinados a melhorar os espaços públicos em Bucareste. Estas propostas de custo estimadas como tendo grande impacto na otimização do uso do espaço urbano e na melhoria da qualidade de vida abordaram vários lugares, desde locais abandonados até áreas residuais de grandes bairros residenciais, e espaços no coração da cidade, o centro histórico. Eles foram projetados pelos membros do Zeppelin e por alguns jovens arquitetos convidados e submetidos às autoridades e ao grande público.

<https://e-zeppelin.ro/en/small-ideas-for-a-big-city/>

A mesma associação conduziu também o projeto MAGIC BLOCKS, que consistiu no estudo e intervenções mínimas nos espaços públicos abandonados de um conjunto habitacional piloto. A investigação sociológica, antropológica e urbana inicial feita pelo grupo de direção junto com profissionais estrangeiros e romenos associados foi seguida pela proposta de diferentes soluções de baixo custo. Em resposta às necessidades e expectativas dos moradores locais, a equipe projetou e produziu alguns móveis urbanos removíveis multiuso feitos de materiais reciclados e que serviram para a reconfiguração das áreas-alvo. Estes elementos foram instalados de diferentes maneiras, sendo movidos de tempos em tempos de uma área para outra, enquanto continuam a observar as interações e reações das pessoas como uma entrada para intervenções maiores subsequentes em espaços públicos.

<http://www.publicspace.org/en/works/q202-magic-blocks>

Um exemplo de iniciativa de ativação urbana diretamente conectada a questões de mobilidade urbana e eventualmente integrada à política local dedicada é o chamado movimento Street Delivery na Romênia. O STREET DELIVERY começou como uma iniciativa privada destinada a tornar Bucareste mais amigável para as pessoas, conectando o uso de seus espaços públicos centrais. Tomou a forma de um evento cultural testando vocações alternativas de espaços urbanos do que dedicado ao tráfego motorizado. Seu objetivo era permitir a criação de um itinerário para pedestres na área central de Bucareste, ligando uma série de parques urbanos, espaços públicos e instalações culturais. O conceito data de 2005, quando foi oficialmente lançado pela Ordem dos Arquitetos da Romênia, juntamente com a Fundação Cărturești, como "Pictor Arthur Verona Street Cultural Itinerary", que continuou em 2006 sob o título "Your Street Is My Street". 2007 seu nome real de entrega de rua. Acompanhou um Plano Urbano da Zona (PUZ) aprovado para a área da Rua Episcopiei - Rua Pictor Verona - Jardins Icoanei, para torná-lo operacional. O evento cultural foi concebido como um método para fazer as pessoas compreenderem a variedade de opções de mobilidade que possuem e se consciencializarem da diversidade de possíveis usos dos espaços públicos e do potencial dos espaços para pedestres em geral. Sobreviveu às mudanças do poder político e continuou a desempenhar o papel de um poderoso instrumento de comunicação e educação de pessoas para a mobilidade urbana sustentável e cidades com vida. Foi progressivamente enriquecido em conteúdo e atendimento e também foi replicado em outras cidades romenas (Cluj, Timișoara, Iași, Baia Mare).

Mais detalhes, imagens, análises e estatísticas sobre entrega nas ruas e sua evolução, podem ser encontrados em: <http://street.delivery/>

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

5 O que as cidades podem fazer para criar melhores lugares para mobilidade sustentável e interação social

Mesmo se bem geridas, as iniciativas de base tendem a ter um impacto bastante limitado se não forem apoiadas pelas autoridades locais e integradas nas políticas e estratégias urbanas gerais. Portanto, a administração pública deve considerar novas maneiras de trabalhar nas condições atuais e conseguir capitalizar de forma sustentável essas energias de baixo para cima através de novas formas de parcerias e mecanismos. Esses tipos de ideias e iniciativas genuínas, atualmente chamadas de ativações de espaços públicos, podem ser correlacionadas com sucesso aos projetos de mobilidade urbana de uma cidade e também incluídas nos PMUS.

Um notável esforço de integração dessas novas formas de regeneração dos espaços públicos e da vida da cidade nos atuais planos, políticas e programas públicos foi proporcionado pela ação “Reinventer Paris” (Reinventando Paris), cujo sucesso encorajou a subsequente replicação no “Reinventer la Seine” e iniciativa internacional “Reinventando cidades”. Iniciado em 2015, o “Reinventer Paris” teve como objetivo gerar novas fontes de financiamento e promover valor nas condições de tempo reduzido para a implementação de projetos públicos. Assim, o município organizou um concurso de projetos para 12 locais abandonados em sua propriedade. A fim de garantir a viabilidade do projeto, não houve uma competição de design simples, mas uma competição de operações urbanas complexas, implicando em apresentações detalhadas de ideias, juntamente com os aspectos operacionais, financeiros e de planejamento associados. Cada equipe teve que associar arquitetos, urbanistas, financiadores, construtoras, ONGs e representantes da sociedade civil. Para cada local, foi criado um júri que incluiu, juntamente com os profissionais habituais de regeneração urbana entre outros (como filósofos, jornalistas, artistas e assim por diante). A cidade de Paris ganha, pois algumas áreas abandonadas serão reavivadas em um prazo relativamente curto (máximo de 5 a 7 anos) para obras tão importantes sem investimento público, enquanto o orçamento público será complementado por dinheiro proveniente da venda das respectivas áreas, bem como dos diferentes impostos correspondentes aos empreendimentos imobiliários selecionados. Por último, mas não menos importante, a publicidade em torno desta iniciativa inovadora fomentou a imagem de Paris como uma referência a nível internacional.

Para serem eficazes, as iniciativas relativas à reabilitação do espaço público devem ser correlacionadas e integradas em uma política urbana coerente refletida nos documentos de planejamento, como os PMUS. O uso e o design do espaço público podem estar no cerne de tal documento, orientando a estratégia local do campo. Alguns exemplos relevantes neste sentido foram fornecidos, por exemplo, por cidades como Vitoria Gasteiz, Paris, Bordeaux e Viena.

Vitoria Gasteiz baseou seu PMUS no conceito Superblocks, um esquema inovador de planejamento urbano para reduzir a quantidade de espaço público ocupado por carros particulares e alocá-lo para outros usos que promovam a vida social nos bairros. Totalizando uma superfície de 400 m em 400 m, um superbloco é uma ilha urbana que inclui muitos blocos urbanos, no interior dos quais todos os espaços são acessíveis somente a pedestres, ciclistas e veículos de emergência. O tráfego motorizado (carros particulares e transporte público) é restrito às ruas perimetrais ao redor desses Superblocks, as chamadas estradas principais.

Em Paris, a ideia básica que orientou a política de mobilidade urbana e a elaboração do PMUS foi a mesma, ou seja, a redução da superfície alocada para carros em movimento ou estacionados e

o uso das áreas resultantes para outras atividades que podem partilhar o espaço com mobilidade suave e são considerados essenciais para a vida e a riqueza da cidade. O contexto sendo diferente aqui, cada área foi estudada individualmente sendo propostas soluções personalizadas para cada local. Entre as intervenções mais conhecidas que suscitaram muitas negociações e debates, estavam as principais praças (como a Place de la République, já redesenhada, ou a Place de la Bastille, para ficar pronta até 2020) e a as condições para andar a pé da margem direita do Sena. Rio.

Tendo em vista prioridades semelhantes, em Viena foi promovido o chamado “planeamento compatível com a cidade”, que significa “oferecer espaço suficiente para pedestres e ciclistas, além de transporte público, e design atrativo que convida as pessoas a permanecer”. A ideia por trás não era apenas favorecer meios de transporte ecológicos, mas também ver a infraestrutura de mobilidade como um recurso para a cidade ao invés de uma barreira, capaz de confortar outros usos e transformar a experiência de viagem mais rica e agradável. O espaço público foi colocado no topo da lista das medidas incluídas no PMUS, sendo o princípio geral neste campo a partilha das ruas de uma forma justa.

6 Game Play

Esta experiência destina-se a permitir que os formandos compreendam melhor e apliquem a teoria na prática e aprendam como podem inspirar-se nas melhores práticas, exemplos e medidas tomadas em outras cidades para abordar eficientemente as suas próprias situações concretas. As áreas do projeto estão na cidade-sede para que todos possam visitá-las antes da formação e fornecer mais autenticidade à experiência. Além disso, dada a participação dos representantes locais da administração pública, este exercício pode fornecer informações valiosas para a gestão do espaço público e ser o ponto de partida de possíveis medidas.

7 Leitura adicional

Christophe Najdovski, Deputy Mayor of Paris for transport, street network, mobility and public space (March 2017): Roads and Mobility. Parisian Policy

Apresentação sobre a regulamentação do espaço para mobilidade em Paris e as recentes medidas tomadas pela administração local para promover o uso sustentável e o desenvolvimento da cidade.

Disponível em: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf

Octavia Stepan & Irina Rotaru (2012): Street design, streetscape and traffic calming

Módulo de formação desenvolvido no âmbito do projecto europeu de Aprendizagem de Transportes (Intelligent Energy Europe) - apresenta um breve historial das tendências do design de mobilidade urbana e explica as diferentes teorias e elementos utilizados na configuração de ruas e na configuração das ruas

www.transportlearning.net

Timo Hämäläinen's blog – articles regarding different urban mobility measures and their impacts

Apresentação de algumas medidas de mobilidade urbana em Nápoles e Potenza:

<https://urbanfinland.com/2017/08/24/urban-lessons-from-naples-potenza-and-matera/>

Insights sobre o espaço público em Hong Kong e Tóquio

<https://urbanfinland.com/2017/02/06/urban-lessons-from-hong-kong-and-tokyo/>

iniciativas de mobilidade urbana bottom-up destinadas a tornar o centro da cidade de Helsínquia mais amigável

<https://urbanfinland.com/2016/04/15/making-downtown-helsinki-more-walkable-its-time-for-a-grassroots-revolution/>

Monica Oreviceanu (2013): Enhancing the Sump's Role as a Monitoring, Evaluation and Control Tool of Urban and Regional Sustainable Development Conferência anual da Polis em dezembro de 2013

Fonte: <https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1305/document/monica-oreviceanu---enhancing-the-sump-s-role-....pdf>

Zeppelin Association (2009): Magic Blocks. Scenarios for socialist collective housing estates in Bucharest
Fonte de publicação do projeto Magic Blocks: https://issuu.com/zeppelin.magazine/docs/magic_blocks
Outras informações: <http://www.aedes-arc.de/cms/aedes/en/programm?id=374074>

Comparative Research Network (2017): Our Neighbourhoods' Heroes. Stories on Citizen Participation in Local Development in European Cities Publicação desenvolvida no âmbito do projecto europeu Urbanidades (Erasmus +) - contém muitos estudos de caso sobre as iniciativas de base relativas à utilização do espaço público
https://www.researchgate.net/publication/319968315_URBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities

Center for London (2017): "Making good – shaping places for people" Editado por Richard Brown, Kat Hanna e Rachel Holdsworth Disponível em: http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf

Urban mobility measures implemented through tactical urbanism:

Filme disponível on-line em: <http://www.streetfilms.org/transform-your-city-with-tactical-urbanism/>

Wei-Hsiang Tseng: "How to intensify the urban relation to the Danube through the installation of 15 play structures"
A história e as ilustrações do projeto Braila Parasitism significaram reviver a orla do rio Danúbio em Brăila, aplicando com algumas formas simples e propondo diferentes estruturas úteis ou simbólicas.
Disponível em: <http://www.urbanmarkers.ro/actions/how-to-intensify-the-urban-relation-to-the-danube-through-the-installation-of-15-play-structures/>