

URBANISMO TÁTICO

Ação a Curto-Prazo || Mudança a longo-prazo



tá·ti·co

adj: \ta-ti-ko\

1. ou relativas a ações de pequena escala que servem um propósito maior
2. hábil no planejamento ou em manobras para realizar um propósito

**STREET
PLANS**
MIAMI NEW YORK



OS TATICISTAS

MIKE LYDON, Editor e autor do projeto

DAN BARTMAN, Editor/ Designer gráfico

TONY GARCIA, Colaborador

RUSS PRESTON, Colaborador

RONALD WOULDSTRA, Colaborador



“A falta de recursos não é mais uma desculpa para não agir. A ideia de que a ação só deve ser tomada depois de todas as respostas e de todos os recursos serem encontrados é uma receita certa para a paralisia. O planeamento de uma cidade é um processo que permite correções; é extremamente perigoso acreditar que o planeamento só pode ser feito somente depois de cada variável possível ter sido controlada.”

- Jaime Lerner

Arquiteto, urbanista, ex-autarca de Curitiba, Brasil

NOTAS SOBRE O VOLUME 2!

Durante o Outono de 2010 viajei para Nova Orleães a fim de participar num retiro com um conjunto de amigos e colegas que algumas vezes se identificam como a nova geração de profissionais do movimento *New Urbanism*. Enquanto estive em Marigny, compartilhei as minhas notas sobre uma série de iniciativas de pequena escala, aparentemente independentes mas de carácter semelhante, que estavam a acontecer nas ruas de Nova Iorque (NY), São Francisco, Portland e Dallas. Como é habitual nestas situações, eles desafiaram-me a articular as ideias e ofereceram-se para me ajudar.

O primeiro volume desta coleção - “Urbanismo Tático: ação a curto prazo, mudanças de longo prazo” - foi produzido durante a primavera de 2011 e finalizado a 38.000 pés durante um voo para Bangkok, uma cidade inspiradora única para as questões do urbanismo tático. A intenção da publicação era a de produzir um quadro de referência para um crescente número de esforços autofinanciados e de curto prazo que comprovadamente estavam a conduzir a mudanças de longo prazo.

O termo urbanismo tático surge inspirado por um *post* do blogue *faslanyc* de Junho de 2010 onde se discutia a pedonalização da Praça Times Square em NY. Na introdução, o autor descreve os esforços do Departamento de Transportes (DOT) da autarquia para promover “intervenções táticas”. Foi a minha primeira aproximação a esse termo aplicado ao ambiente urbano e parecia descrever de forma clara não apenas o projeto Greenlight for Broadway mas uma tipologia de outras intervenções de baixo custo e parcial ou totalmente não formalizadas.

O primeiro volume foi disponibilizado no site da minha empresa e no blogue Pattern Cities. Em menos de dois meses, o documento teve mais 10.000 downloads, o número máximo permitido com a conta gratuita do Scribd. Percebemos que a publicação tinha atingido uma nova geração de citymakers.

Sentindo a necessidade de continuar a discutir e a partilhar iniciativas táticas em todo o país, fizemos parcerias com diversas organizações para promover o primeiro evento sobre Urbanismo Tático no Outono de 2011. Cerca de cento e cinquenta pessoas de todo o país (e do Canadá) discutiram os seus projetos, ouviram os de outros e beberam cerveja de borla. Antes do evento, prometemos aos participantes que em breve iríamos lançar o Volume II. No entanto, com vários outros projetos em andamento, a promessa revelou-se demasiado ambiciosa. No entanto, das iniciativas Weed Bombing a Depave e de Ad-Busting a Camps surge o volume URBANISMO TÁTICO 2 que apresenta informações atualizadas, novas ideias, novas fotos e doze novas ações de curto prazo inspiradoras de mudança de longo prazo. Espero que as iniciativas que agora se apresentam se revelem tão inspiradoras quanto práticas.

MIKE LYDON

Editor / Autor

The Street Plans Collaborative

Março 2, 2012



Participantes do evento "PARK(ing) Day" a recuperar temporariamente um espaço de estacionamento na rua para um uso mais produtivo.
Fonte: Parking Day flickr

O DESAFIO

As cidades vivem num fluxo constante o que pode explicar a nossa preocupação enquanto planeadores com o controlo da sua transformação. As intervenções em larga escala, tal como a construção de estádios, museus, reabilitação de frentes ribeirinhas e centros de congressos são muito dispendiosas e de um esplendor inigualável (pelo menos para alguns). No entanto, esses projetos requerem um investimento substancial de tempo, assim como uma significativa mobilização de recursos políticos, sociais e fiscais. Além disso, o benefício económico e social de longo prazo dificilmente pode ser garantido. Na procura de um progresso mais equitativo, os cidadãos são convidados a participar num processo normalmente viciado: em vez de serem solicitados a contribuir para uma mudança incremental no seu bairro ou vizinhança mais próxima, os moradores são incitados a reagir a propostas que muitas vezes não entendem e a uma escala para a qual têm pouco controlo ou conhecimento. Para o melhor ou para o pior, muitas vezes isso resulta em atitudes *NIMBY's* cada vez mais radicais. Torna-se, por isso, difícil superar os desafios inerentes a esses processos de participação pública. Felizmente, as cidades nem sempre foram feitas dessa forma. E existem alternativas.

URBANISMO TÁTICO

A melhoria da habitabilidade das nossas vilas e cidades começa frequentemente na rua, no quarteirão ou à escala do edifício. Apesar da relevância e pertinência dos esforços de larga escala, as melhorias incrementais e de pequena escala são cada vez mais vistas como uma maneira de preparar investimentos significativos. Esta abordagem permite a uma série de atores locais testar novos conceitos antes de assumir compromissos políticos ou financeiros substanciais. Com carácter mais ou menos formal, essas ações são comumente referidas como "urbanismo de guerrilha", "urbanismo pop-up", "reparação da cidade" ou "urbanismo *DIY*".

O urbanismo tático é uma abordagem voluntária de construção de cidade que apresenta as seguintes cinco características, algumas delas sobrepostas:

- Uma abordagem voluntária e gradual para instigar a mudança;
- Um processo de criação de ideias para os desafios do planeamento à escala local;
- Um compromisso de curto prazo e de expectativas realistas;
- Uma atividade de baixo risco com a possibilidade gerar recompensas elevadas;

- E o desenvolvimento de capital social entre cidadãos e a construção de capacidade institucional entre as organizações públicas, privadas, não lucrativas e ONG's e os seus membros.

A EXPERIMENTAÇÃO A INFORMAR O PROJETO

Os estudos de caso da América do Norte revelam os benefícios de adotar uma abordagem incremental no processo de construção da cidade – a mudança de longo prazo muitas vezes começa com a tentativa de fazer algo à pequena escala. Após a implementação, os resultados podem ser observados e avaliados em tempo real. Desta forma, os projetos de urbanismo tático criam intencionalmente um laboratório para a experimentação. Ou, parafraseando o professor Nabeel Hamdi, “permitem a realização de planos sem a preponderância do planeamento”.

Quando as experimentações são feitas de forma flexível e barata, os ajustamentos podem ser feitos antes de se avançar para a realização de grandes investimentos. Na verdade, é meritório o cuidado de um município ou promotor em investir US \$ 30.000 numa “praça temporária” antes de gastar US \$3.000.000 em mudanças que irão ser permanentes. Se o projeto não funcionar como planeado, o orçamento não se esgota e a intervenção de longo prazo pode ser melhorada incorporando as lições aprendidas com a ação produzida naquele contexto particular e dinâmico. Se bem conseguidas, as micro mudanças podem ser utilizadas como primeiro passo na realização de uma ação mais duradoura. Assim, o urbanismo tático é mais eficaz quando usado em conjunto com os esforços de planeamento de longo prazo que casam a urgência da “ação instantânea” com a sabedoria do “investimento de longo prazo”.

Se incluído como parte de um processo de planeamento público, o urbanismo tático pode construir a confiança entre os diferentes grupos de interesse e líderes da comunidade de forma mais rápida. De facto, se o público for capaz de participar fisicamente na melhoria da cidade, independentemente do grau de esforço produzido, existe a probabilidade de se gerar um maior apoio público para a mudança mais permanente que se vier a produzir mais tarde. O envolvimento do público no teste da implementação física das ideias pode permitir gerar uma visão única sobre as expectativas dos futuros utentes e sobre os tipos de recursos de conceção que eles anseiam. O planeamento verdadeiramente participado deve ir além do desenho de mapas e quadros.

Finalmente, a mobilização do urbanismo tático para recuperar planos que estavam na prateleira pode ajudar a recuperar a dinâmica adquirida no processo de planeamento e ajudar a concretizar algumas das ideias mais



Experiências temporárias pode testar melhorias físicas antes da implementação. Fonte: Edward Erfurt IV

realistas ou interessantes.

O Urbanismo Tático pode ser usado apenas para alertar a consciência pública para identificar um pequeno problema mas que seja urgente. Recentemente em Baltimore, Maryland, uma intervenção de guerrilha - “uma faixa pedonal” - foi pintada com tinta branca barata numa rua movimentada. Embora a autarquia tivesse por hábito remover rapidamente os sinais não autorizados e marcações no pavimento, a melhoria temporária gerada chamou à atenção para a necessidade e manifestou o desejo dos cidadãos por uma melhor infraestrutura pedonal. A faixa pedonal tornou-se permanente.

Da mesma forma, o Urban Repair Squad, com sede em Toronto, mantém um site que reúne imagens de reparações DIY no espaço público da cidade. Recentemente apresentaram imagens de símbolos de bicicletas pintadas nas ruas indicando a necessidade de futuras extensões da rede ciclável na cidade.

Num crescente número de casos, os municípios têm vindo a seguir o exemplo dos seus cidadãos através da implementação, de forma mais permanente, de iniciativas de baixo custo e curto prazo de melhoria do ambiente urbano feito por cidadãos-ativistas. Noutros casos, as pessoas que trabalham nas autarquias estão a tomar a liderança.

PORQUÊ AGORA?

Enquanto muitas das táticas aqui sugeridas são novas, a cidade e o processo de construção que hoje chamamos de urbanismo tático não o são (ver pgs 4-5.). De facto, o desenvolvimento de “assentamentos humanos” sempre teve em consideração a ação incremental dirigida para o aumento do capital social, para a geração de oportunidades comerciais e melhoria do ambiente urbano. Em muitas cidades e países em desenvolvimento, este continua a ser o único caminho a seguir.

Só muito recentemente é que o triunvirato petróleo barato, financiamento fácil e regulamentações governamentais, como o “zoneamento euclidiano”, geraram este espírito do urbanismo tático norte-americano. Nós atribuímos esta nova onda de projetos táticos que se desenvolvem ao longo de um *continuum* de esforços autorizados e não autorizados (ver *pgs 7.*) a três tendências recentes e sobrepostas:

1. A Grande Recessão [pós 2008]
2. As mudanças demográficas
3. A Internet como uma ferramenta para construir a “economia cívica”

Em primeiro lugar, um benefício da recessão foi a desaceleração da máquina de crescimento norte-americano. Esse facto forçou efetivamente os cidadãos, os departamentos das autarquias e os promotores a assumirem o protagonismo e a procurarem ser mais criativos com o financiamento dos projetos e concentrarem-se em esforços menores e mais incrementais.

Isso ocorreu enquanto cada mais pessoas - especialmente os jovens e os mais-educados, passaram a viver em bairros pedonais, anteriormente degradados. Para além daqueles grupos, também os reformados passaram a demonstrar interesse em ajudar a reconstruir os bairros onde viviam. Curiosamente, alguns desses jovens estão a tomar posições de liderança na administração substituindo os “*baby-boomers*” que se estão a aposentar.

Finalmente, a cultura da partilha de informação *on-line* sobre “táticas” tem crescido muito e está cada vez mais sofisticada. Graças às ferramentas baseadas na web, um blogger pode colocar um *post* sobre uma experiência em Dallas e vê-lo reescrito via *blogue*, *twitter* ou *facebook* e espalhado em dezenas de cidades em poucos minutos. Os urbanistas táticos mais diligentes, tais como o *Team Better Block*, *Rebar* e o *Depave* estão a usar a *web* como uma plataforma de partilha gratuita de manuais de “como fazer” visando ajudar os cidadãos a replicar táticas na sua



O aumento do urbanismo tático pode ser atribuída a três tendências recentes e sobrepostas.

cidade. Essa tendência é aquilo que o NESTA (Fundo Nacional da Grã-Bretanha para a Ciência, Tecnologia e Artes) designa de “economia cívica” - o espírito de empreendedorismo combinado com a aspiração de renovação cívica.

PORQUÊ AQUI E NÃO LÁ?

Do ponto de vista teórico, o urbanismo tático pode ser aplicado nas vias arteriais, parques de estacionamento e *cul-de-sacs* de toda a América. No entanto, os melhores exemplos são encontrados de forma consistente em cidades compactas e em cidades caracterizadas por um tecido urbano pedonal subvalorizado ou subutilizado. Acreditamos que esse facto revela a frágil resiliência social, económica e física dos territórios dispersos e centrados na utilização do automóvel privado. Parece que os lugares de escala humana, onde o capital social e a criatividade são mais facilmente catalisados, são um pré-requisito para o urbanismo tático. Provavelmente, os contributos técnicos mencionados no “*Sprawl Repair Manual*” e no “*Retrofitting Suburbia*” poderão vir a fornecer as primeiras medidas para lidar com os subúrbios não pedonalizados da América.



Isso pode ser “chairbombed”? Como é que um “Parklet” pode agregar valor se não houver estacionamento na rua ou na calçada? Você pode construir um quarteirão melhor se não houver uma estrutura de quarteirão coerente? Fonte: Desconhecidos



CIDADES PADRÃO

CRONOGRAMA TÁTICO

Seleção dos padrões de influência

Normalmente existem um número de cidades que estabelecem um conjunto de paradigmas de desenvolvimento urbano que outras seguem prontamente. Estas cidades, que designamos de “cidades padrão”, nem sempre são as geradoras de inovação, nem são necessariamente “cidades globais”. Pelo contrário, elas são as primeiras a adaptar ideias numa escala adequada

e/ou num tempo da história. Na era da Internet, os novos padrões espalham-se mais rápido do que nunca. O urbanismo tático é apenas mais um padrão que está a ser adotado em várias cidades dos Estados Unidos e noutras partes do mundo. Saiba mais em <http://patterncities.com>.

- 1914** NY inicia o programa *Play Streets*
- 1950** *Play Streets* espalha-se para Londres, Inglaterra
- 1965** Seattle começa a primeira iniciativa *Open Streets*
- 1970** A artista Bonnie Ora Sherk em San Francisco apresenta o projeto *Portable Architecture*, um precursor do *Park(ing) Day*
- 1973** Arrancam em NY os primeiros esforços de jardinagem de guerrilha
- 1997** *City Repair* “adota” os cruzamentos em Portland
- 2001** Primeiro evento comercial *Pop-Up* realiza-se em Londres
- 2005** *Park(ing) Day* desenvolve-se em San Francisco
- 2006** Iniciativas programadas *Open Streets*, ao estilo de Bogotá, espalham-se na América do Norte
- 2006** Programa *Pavement to Plazas* começa em NYC
- 2007** Programa Depave lançado em Portland, OR

- 2007** Utilização temporária de um espaço pelo Mercado de Hercules, Hercules, CA
- 2007** São Paulo no Brasil proíbe os *outdoors* e inspira *Ad-Busters* em todo o mundo
- 2009** *Pavement to Parks* começa em San Francisco
- 2010** *Build a Better Block* começa em Dallas
- 2010** *DoTank Chair Bombs* surge nas ruas de Brooklyn
- 2010** NY faz o *rebrand* dos *Pavement to Parks* de São Francisco como *Pop-Up Cafés*
- 2011** Promotores do *City Point* criam o Mercado Dekalb de Brooklyn
- 2011** O Museu Guggenheim cria o *Guggenheim Lab*, um “*think tank*” itinerante
- 2011** São Francisco lança o *Parkmobile*
- 2011** Ativistas começam ação de guerrilha às ervas daninhas das ruas de Miami
- 2012** Criam-se parques efêmeros no centro de Miami - *Grand Central Park* e *Biscayne Parkway*



Les Bouquinistes. Fonte: Charles Simond, La vie parisienne à travers le XIXe siècle, Paris, E. Plon, Nourrit et cie, 1900, p. 458.



O que começou como um uso ilegal do espaço público no século XVI tornou-se um Património Mundial da UNESCO. Fonte: EventSeekr.com

CRONOGRAMA TÁTICO

“Les Bouquinistes”

Os “alfarrabistas” de Paris - *Les Bouquinistes* - demonstram que o urbanismo tático não é novo. A partir do século XVI, os livreiros não autorizados começaram a reunir-se ao longo das margens do rio Sena para vender os últimos best-sellers.

No entanto, da mesma forma que os restaurantes de “tijolo e argamassa” denunciam as lojas ambulantes, os proprietários de livrarias reclamaram de forma veemente, o suficiente para que os livreiros ambulantes tivessem sido proibidos em 1649. Ainda assim, a dissuasão não foi suficiente pois *Les Bouquinistes* provaram ser tão populares que a cidade teve que permitir a sua presença. No entanto, a regulamentação limitou-os a locais determinados e estipulou que no final do dia cada “loja” deveria fechar-se dentro de uma caixa.

Em 2007, a área ocupada por *Les Bouquinistes* foi designada Património Mundial da UNESCO, o que a tornou num dos exemplos mais persistentes e designados de urbanismo tático.

- 1500s** Vendedores ambulantes de livros abrem lojas “pop-up” informais ao longo do rio Sena
- 1649** Vendedores de livros são proibidos na *Pont Neufe* sendo mais tarde reintegrados
- 1789** “*Bouquiniste*” aparece nos dicionários de Francês
- 1859** A autarquia permite *Bouquinistes* em pontos fixos ao longo do rio Sena e regula a quantidade de espaço permitido e os encargos da taxa de inscrição
- 1930s** É fixada em regulamento municipal a dimensão da caixa
- 1993** Jacque Chirac assina lei padronizando o novo tamanho da caixa
- 2007** Declarado Património Mundial da UNESCO
- 2012** Trezentos mil livros, novecentas caixas, duzentos e quarenta vendedores ao longo de três quilómetros da zona do rio Sena com maior valor imobiliário.



As caixas de Les Bouquinistes.
Fonte: Acscosta via Wikipedia

TACTICAL SPECTRUM

Gabinetes de Políticos -
Gabinetes municipais -
Gabinetes de Presidente de Câmara -

Áreas de revitalização comercial -
Empresários -
Promotores -
Organizações não-lucrativas -

Organizações de bairro -
Ativistas -
Artistas -

TATICISTAS

Construir Um Quarteirão Melhor
Reparação de Cruzamentos
Logradouros Recuperados
Bombardeamento do Mato
Jardinagem de Guerrilha
Bicicletários Informais
"Chair Bombing"
"Ad-Busting"

Restauração Automobilizada
Pré-vitalização de Espaços
Micro-Mistura Funcional
Criação de Parques
Autarquia Itinerante
Vendedores de Rua
Comércio Pop-Up
Acampamentos
"Park(ing) Day"
"Depave"

Pavimentos por Parques
Pavimentos por Praças
Parques Móveis
Ruas Abiertas
"Play Streets"
Cafés Pop-Up

TÁTICAS

Não Autorizadas

Autorizadas



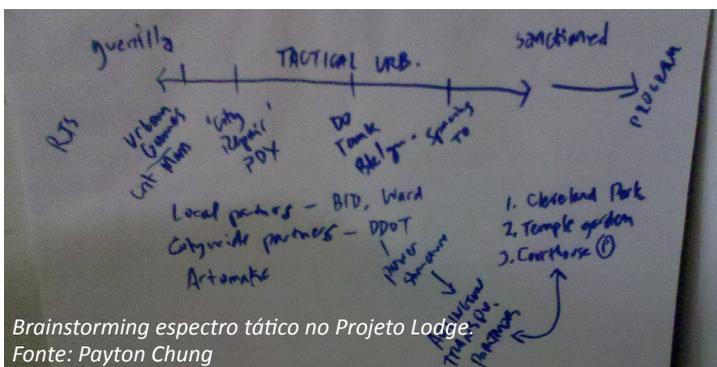
O Projeto Lodge at CNU 19 em Madison, WI.
Fonte: Aurash Khawarзад

O ESPECTRO URBANISMO TÁTICO

Os projetos de urbanismo tático revelam esforços com diferentes graus de consentimento ou formalização administrativa. Muitos dos exemplos deste guia começaram com intervenções *grassroots* não autorizadas que se mostraram tão bem sucedidas que depois se formalizaram ou tornaram-se permanentes. O programa *Depave*, por exemplo, começou com um ação de ativismo de bairro que depois se transformou numa organização sem fins lucrativos financiada pela cidade de Portland e pela EPA. Isto é um exemplo de urbanismo tático, isto é de como uma ação de curto prazo pode criar uma mudança de longo prazo.

VOLUME 2

Estão incluídos neste segundo volume de projetos de urbanismo tático duas dezenas de exemplos. Apesar de não serem abrangentes e estando limitados ao contexto norte-americano, o trabalho aqui descrito apresenta inúmeras oportunidades para transformar as nossas cidades em lugares melhores para viver em comunidade. Se você conhece outras táticas para adicionar a esta coleção, por favor, envie-os para info@streetplans.org



Brainstorming espectro tático no Projeto Lodge.
Fonte: Payton Chung



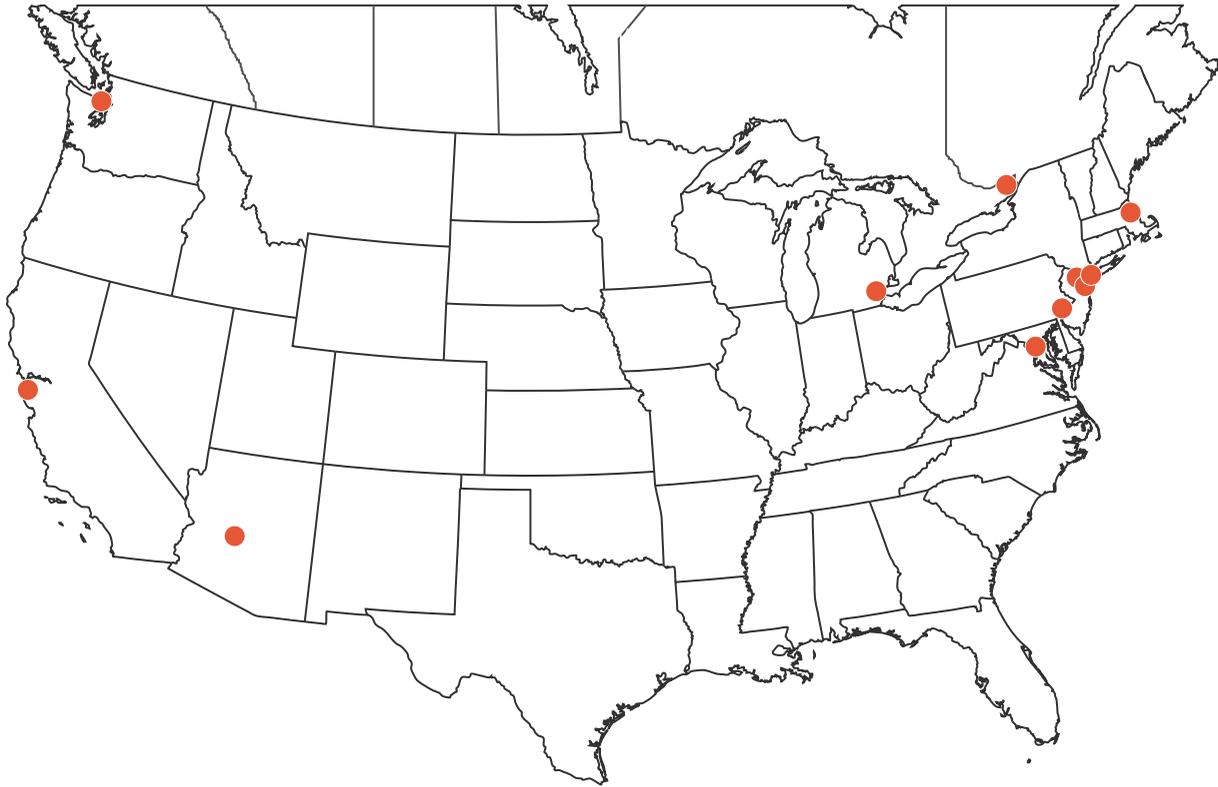
Porque deve haver uma ...
Fonte: Team Better Block

TÁTICAS

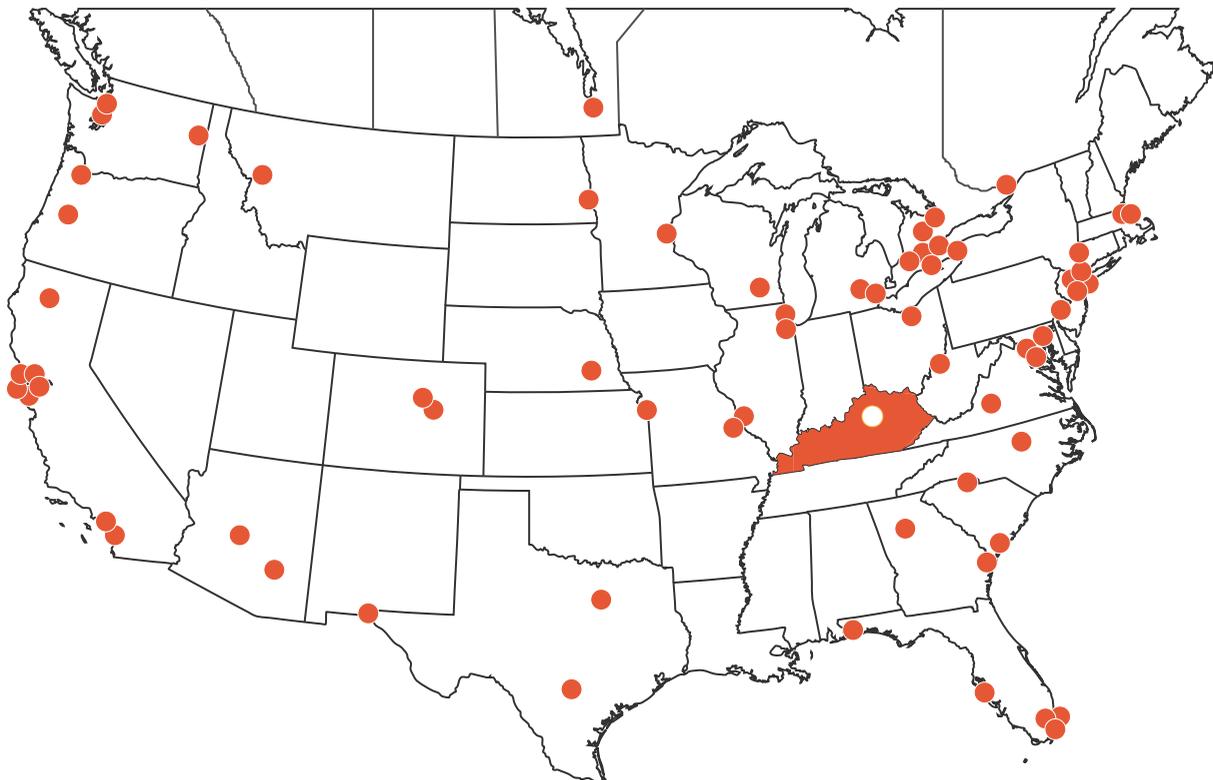
RUAS ABERTAS	10
“PLAY STREETS”	12
CONSTRUIR UM QUARTEIRÃO MELHOR	13
“PARK(ING) DAY”	14
JARDINAGEM DE GUERRILHA	16
COMÉRCIO POP-UP	17
PAVIMENTOS POR PRAÇAS	18
PAVIMENTOS POR PARQUES	20
CAFÉS POP-UP	21
“DEPAVE”	22
“CHAIR BOMBING”	24
RESTAURAÇÃO AUTOMOBILIZADA	26
PRÉ-VITALIZAÇÃO DE ESPAÇOS	27
AUTARQUIA ITINERANTE	28
BICICLETÁRIOS INFORMAIS	30
REPARAÇÃO DE CRUZAMENTOS	31
“AD-BUSTING”	32
LOGRADOUROS RECUPERADOS	34
PARQUES MÓVEIS	35
BOMBARDEAMENTO DO <i>MATO</i>	36
VENDEDORES DE RUA	38
MICRO-MISTURA FUNCIONAL	39
CRIAÇÃO DE PARQUES	40
ACAMPAMENTOS	42



RESUMO MAPA DE RUAS ABERTAS - 2005



RESUMO MAPA DE RUAS ABERTAS - 2011



RUAS ABERTAS

OBJETIVO: Providenciar temporariamente espaços seguros para andar a pé, de bicicleta, de *skate* e desenvolver atividades sociais; promover o desenvolvimento da economia local; aumentar a atenção relativamente aos efeitos negativos do automóvel na vida urbana

INTERVENIENTES: Serviços municipais; Políticos; Representantes de cidadãos; Organizações não lucrativas

ESCALA: Cidade || Bairro || Rua

FACTO: 50 das 70 iniciativas Ruas Abertas conhecidas nos Estados Unidos ocorreram nos últimos 3 anos

A iniciativa Ruas Abertas é cada vez mais frequente em cidades que procuram meios inovadores para atingir metas ambientais, sociais, económicas e de saúde pública. Ruas Abertas são frequentemente designadas como *Ciclovia* o que do espanhol se traduz literalmente como “percurso de bicicletas”. A origem é largamente associada à cidade de Bogotá, Colômbia, conhecida mundialmente por ser líder do movimento Ruas Abertas / *Ciclovia*. No entanto, antes de existir *Ciclovia* em Bogotá existiram os “Domingos de Bicicleta em Seattle” celebrados pela primeira vez em 1965 antecipando-se à *Ciclovia* de Bogotá quase uma década.

Enquanto os benefícios da iniciativa Ruas Abertas são largamente reconhecidos, talvez o benefício mais tangível seja a interação social e as atividades que aí se desenvolvem – milhares de pessoas de diferentes idades, níveis de rendimento, ocupações, religiões e raças têm a oportunidade de se encontrar no espaço público enquanto partilham atividades físicas ou sociais. Fazendo-o, os participantes desenvolvem um entendimento mais alargado da sua cidade, de cada um, e do potencial de tornar as ruas mais próximas das pessoas.

A animação resultante desta iniciativa possibilita às pessoas experimentar o espaço público das suas cidades de uma forma diferente, o que ajuda a construir um suporte político alargado para levar a cabo mais melhorias permanentes ao nível do peão, da bicicleta e de outras vivências. Desta forma, Ruas Abertas são uma ferramenta para a construção de capital político e social, tendo um impacto real nos negócios, no comércio e nas organizações localizadas ao longo da rua escolhida.

Talvez a vereadora de Waterloo, Ontário, Melissa Durrell, o tenha dito da melhor forma ao descrever a iniciativa de Domingo Sem Carros da sua cidade: “Trata-se de trazer as pessoas para o centro”.

The Open Streets Guide



Opening Streets to People || Sharing Resources || Transforming Communities

**STREET
PLANS**
MIAMI NEW YORK

Alliance
for
Biking & Walking

O Guia de Projeto “Open Streets”.

Fonte: Street Plans e Alliance for Biking & Walking



Madison, Wisconsin Passeio “A Drive Initiative” atrai consistentemente - 20 mil - 25 mil participantes. Fonte: Mike Lydon



“Open Streets” de Atlanta reúne as pessoas.

Fonte: Mike Lydon

PLAY STREETS

OBJETIVO: Criar espaços seguros para as pessoas de todas as idades poderem socializar e serem ativas.

INTERVENIENTES: Bairros / associações de bairro; Ativistas; Autarquia

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: Muitos bairros da cidade não têm parques e espaços abertos adequados. *PlayStreets* preenche essa necessidade, oferecendo um espaço seguro para o lazer e interação entre a comunidade.

A iniciativa “*Play Streets*”, muito popular em Nova Iorque e Londres, transforma o direito de passagem pública de uma rua para permitir o desenvolvimento de atividades recreativas. Na sua essência, esta iniciativa cria um parque público de lazer no espaço anteriormente utilizado para a circulação e estacionamento de automóveis particulares. Ocorrem muitas vezes de forma sazonal e normalmente concentram-se junto às escolas ou nos bairros onde o espaço público é escasso. Quando é implementada em bairros mais pobres, pode ser combinada com mercados de rua ou parques infantis escolares subutilizados conseguindo alcançar, desta forma, um efeito multiplicador.

Em Nova Iorque, é possível implementar uma *play street* se 51% dos moradores que vivem num quarteirão residencial de ruas de sentido único assinarem uma petição à polícia local e ao departamento de transportes da autarquia e se esta for aprovada pelo Conselho Municipal. Nesse caso, a cidade disponibiliza alguns dos funcionários mais jovens para supervisionar o programa. Aproximadamente 75% dessas iniciativas são organizadas pela Associação Desportiva da Polícia de Nova Iorque que começou a organizar as “*play streets*” em 1914.

O bairro de Jackson Heights em Nova Iorque demonstra como uma abordagem incremental pode trazer uma mudança permanente. Em 2008 e 2009, um quarteirão da rua 78 (localizado ao lado de uma escola, entre Northern Boulevard e a rua 34) foi fechado aos carros aos domingos durante os meses da primavera, verão e outono. A iniciativa teve um sucesso instantâneo entre os membros da comunidade e o quarteirão passou a fechar ao trânsito de veículos no ano seguinte entre Julho e Agosto. Tendo sido, mais uma vez, um sucesso, a “*Play Street*” expandiu-se para incluir também o mês de Setembro em 2011, permitindo assim que os funcionários do Departamento de Saúde Pública pudessem estudar como o encerramento da rua funcionava durante o período escolar. Se for considerado um sucesso, a rua vai ficar permanentemente fechada a veículos a motor, mantendo-se totalmente aberta para as pessoas.



“Play Street” em Londres
Fonte: streetplaylondon.blogspot.com



Em Jackson Heights, espaço livre de carros cria espaço de jogo informal.
Fonte: Clarence Eckerson



“Play Streets” criam espaços de recreio onde eles não existem.
Fonte: New York Times

CONSTRUIR UM QUARTEIRÃO MELHOR

OBJETIVO: Promover ruas com vida e a vitalidade dos bairros

INTERVENIENTES: Representantes de cidadãos; Comércio local

ESCALA: Rua || Quarteirão || Edifício

FACTO: O Projeto Better Block de Fort Worth foi “construído” usando apenas USD \$500 em materiais. Hoje, algumas das mudanças propostas estão a tornar-se permanentes.

Os ativistas da comunidade do bairro de Oak Cliff em Dallas lançaram o projeto Better Block (“Construir um Quarteirão Melhor”). Ativada pela *Go Oak Cliff*, a organização baseou-se no trabalho de muitos voluntários e em materiais baratos ou doados para transformar um quarteirão urbano degradado.

Em poucas palavras, a iniciativa “Construir um Quarteirão Melhor” encoraja os ativistas locais e os proprietários de espaços para ativar temporariamente frentes comerciais e espaços públicos. Em Dallas, o primeiro esforço usou postos de venda de comida e mesas de café de esplanada como espaços de encontro. Um das medidas preconizadas foi a pintura de percursos de bicicleta ao longo dos passeios, ao “estilo de Nova Iorque”, que contribuiu para afastar os automóveis e reduzir o número de faixas de rodagem, o que fez abrandar o trânsito. Finalmente, o mobiliário urbano e o tratamento paisagístico ajudaram a melhorar o sentido de lugar do quarteirão.

Até à data, o esforço feito pelo projeto tem tido um efeito catalisador: a oportunidade conduziu ao uso permanente de espaços comerciais antigamente subutilizados. Adicionalmente, o processo ajudou os representantes dos cidadãos de Dallas e de Fort Worth a produzir um compromisso com os seus líderes para implementar permanentemente melhorias integrais das suas ruas. Também estimulou a criação de uma empresa de consultoria, o *Team Better Block*, que está a assessorar outras organizações e cidades a usar processos de baixo risco e baixo custo para incitar à mudança. Como uma pedra de toque do movimento de urbanismo tático, a abordagem *Better Block* continua a captar a atenção de urbanistas e representantes locais. Esforços similares têm agora ocorrido em Fort Worth, Oklahoma City, Philadelphia, Memphis entre outras.

Em Oyster Bay, Nova Iorque, uma estratégia similar foi desenvolvida pela *Dotank* e *Street Plans* que usaram lojas “pop-up” e mercados de agricultores, que desde então se tornaram permanentes. Esta iniciativa inclui Billy Joel’s 20th Century Cycles, um expositor de motas que se tornou num evento regional. Joel participou no evento inicial e foi surpreendido pelo potencial do espaço que agora aluga.



Antes e depois: Dallas Build a Better Block
Fonte: Go Oak Cliff

You are here: [Home](#) > [Architecture & Urban Design](#) > South Main Loses Highway Designation – Door Now Open for Complete Streets Makeover, Bike Lanes On the Way

South Main Loses Highway Designation – Door Now Open for Complete Streets Makeover, Bike Lanes On the Way

Written by Kevin Buchanan on January 11, 2011



O Fort Worth, TX Construir um Quarteirão Melhor levou a uma mudança permanente. Fonte: [fortworthology.com](#)

Search Fort Worthology

Search...

Categories

- Architecture & Urban Design
- Bicycles
- General
- Linklog
- Preservation
- Transit & Infrastructure
- Urban Development

Tags

7th Street
Architecture art
Bicycling
commercial
complete streets
Cultural District
Downtown Election
2011 events Fairmount



Em Oyster Bay, Billy Joel reabilitou uma montra vagas para sua coleção de motas, que é agora um sucesso regional. Fonte: Mike Lydon



A rua transformada temporariamente.
Fonte: Art Monaco Portland via my.parkingday.org

PARK(ING) DAY

OBJETIVO: Recuperar o espaço dedicado aos automóveis e aumentar a vitalidade das ruas

INTERVENIENTES: Ativistas; Organizações sem fins lucrativos; Associações cívicas

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: Em 2011, foram apropriados temporariamente 975 estacionamentos em ruas de 165 cidades e 35 países dos seis continentes.

O *PARK(ing) Day* é um evento anual onde os espaços de estacionamento na rua são convertidos em pequenos jardins públicos. A iniciativa pretende chamar a atenção para a enorme quantidade de espaço dedicado ao estacionamento de automóveis particulares.

Embora a origem da ideia seja por vezes debatida entre os ativistas de Nova Iorque e São Francisco, a pesquisa revela que Bonnie Ora Sherk, uma artista residente em São Francisco, começou em 1970 a converter pavimento para espaços verdes com o seu projeto “Arquitetura Portátil”.

No entanto, a divulgação da iniciativa ocorreu pela primeira vez em 2005, quando o projeto interdisciplinar do grupo *Rebar* converteu um único espaço de estacionamento, em São Francisco, num mini jardim. O grupo simplesmente cobriu o espaço com relva, acrescentou um banco e uma árvore e alimentou o parquímetro com moedas. Instantaneamente, ganhou atenção nos Estados Unidos, tendo-se espalhado rapidamente entre os defensores da “cidade habitável” e é considerado o precursor dos *Parklets* de Nova Iorque e São Francisco, assim como os programas *Pavement to Park*.

Na sua essência, o *PARK(ing) Day* incentiva a colaboração entre os cidadãos para criar lugares plenos de significado, recuperando-os temporariamente para o domínio público. Uma vez conquistados os lugares de estacionamento, estes são programados de várias formas, muitas com foco em questões de ativismo local, nacional ou internacional, enquanto outros adotam temas ou atividades específicas. As possibilidades e a natureza dos projetos são ilimitadas assim como divertidas.

Apesar dos indivíduos e organizações que participam operarem de forma independente, eles seguem um conjunto de diretrizes pré-estabelecidas. Os interessados podem descarregar o Manifesto *PARK(ing) Day* na internet, que contém os princípios básicos da iniciativa e inclui um guia de como os implementar.



1970 Projeto de arquitetura portátil de Bonnie Ora Sherk.
Fonte: Bonnie Ora Sherk



Instalação de um PARK (ing) Day
Fonte: flickr user iomarch



Em 2010, um grupo de organizações sem fins lucrativos e de vizinhança organizou um parque pot-luck (ing) day after party por baixo do Brooklyn-Queens Expressway. Fonte: flickr user Brodowski

JARDINAGEM DE GUERRILHA

OBJETIVO: Introduzir mais espaços verdes e promover a jardinagem em ambiente urbano

INTERVENIENTES: Representantes de associações de moradores

ESCALA: Quarteirão || Parcela

FACTO: *Guerilla Gardening* surgiu em 1973 quando ativistas de Nova Iorque despejaram preservativos com sementes, água e fertilizante em lotes de terreno abandonados.

O conceito de *guerilla gardening* (jardinagem de guerrilha), criado em 1973 por Liz Christy e o seu grupo *Green Guerilla*, é hoje um movimento internacional. Apesar de existirem inúmeras variantes, *guerilla gardening* é o ato de praticar jardinagem sem autorização num terreno público ou privado. Normalmente, os terrenos escolhidos são propriedades abandonadas ou não utilizadas, em áreas urbanas. A reutilização imediata do terreno tem como objetivo principal chamar a atenção para um conjunto de questões sociais ou ambientais, tais como os sistemas alimentares sustentáveis, a gestão urbana de águas pluviais, a melhoria da estética urbana, e o poder da ação local, colaborativa e de curto prazo.

Quando esta tática é aplicada em terrenos cuja propriedade é contestada os 'jardineiros de guerrilha' agem muitas vezes na calada da noite quando é possível plantar e cuidar de flores e vegetais, sem o risco de serem apanhados.

O *guerilla gardening* é uma forma excelente de melhorar substancialmente um bairro ou uma vizinhança. Muitas vezes, os jardins e hortas são mantidos durante anos, apesar da sua génese ilegal. Na verdade, o primeiro jardim deste tipo, criado num lote vazio da cidade de Nova Iorque, tornou-se tão importante para os moradores que hoje em dia é mantido por voluntários e pelo Departamento de Parques da cidade. Isto demonstra como uma ação rápida e não autorizada pode promover mudanças de longo prazo e posteriormente sancionadas.



Guerilla Gardening oferece uma saída para a energia criativa.
Fonte: Lorelee Edwards, Lethbridge Guerilla Gardening



Guerrilheiros verdes a trabalhar.
Fonte: Guerilla Gardening Development Blog

COMÉRCIO POP-UP

OBJETIVO: Promover a utilização temporária de espaços comerciais vagos

INTERVENIENTES: Promotores imobiliários; Empreendedores Locais; Artistas; Empresas

ESCALA: Rua | | Edifício

FACTO: Este tipo de ação foi denominado de *Pop-up retail* no final de 2003 pela *trendwatching.com*. Este conceito está ligado, desde então, a todo o tipo de iniciativas de requalificação urbana rápida e *low-cost*, desenvolvidas através dos mais diversos agentes e tipos de intervenção de carácter temporário e, quando vingam, de carácter semi-definitivo.

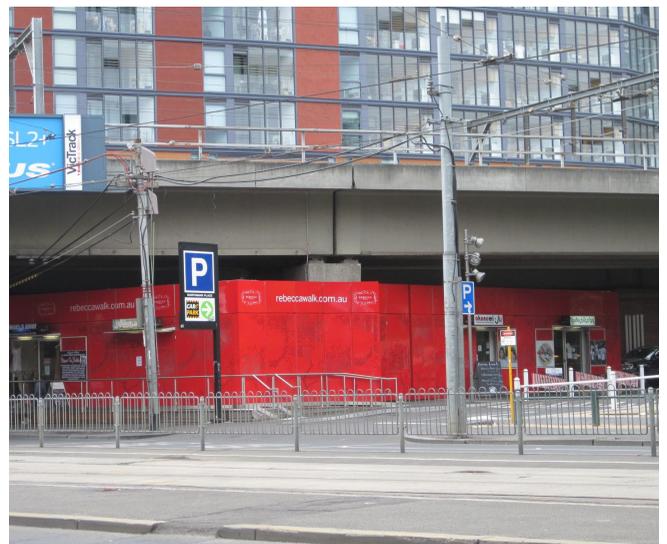
As empresas de vestuário que procuram o reconhecimento das suas marcas são pioneiras da ideia do *pop-up* comercial. Desde logo, através da utilização temporária de espaços comerciais, na criação de eventos ou ambientes de festa, por um período de tempo limitado – algumas vezes apenas por um dia. Para os comerciantes, o objetivo coloca-se mais em termos de estratégias de marketing ou de testes de ‘conceito’, do que na realização direta de vendas.

Entretanto, grandes e pequenas empresas, agentes e proprietários imobiliários, artistas e organizações comunitárias rapidamente adotaram e redesenharam esta ideia para uma muito maior gama de propósitos. O comércio *pop-up* encontra-se assim em franco desenvolvimento, muito para além das já comuns mostras sazonais ou vendas de moda, para se tornar num autêntico instrumento de revitalização comunitária. Importantes eixos urbanos com espaços comerciais disponíveis, parques de estacionamento de grandes dimensões ou espaços públicos pouco apropriados são crescentemente utilizados como incubadoras locais para a transformação de um número potencialmente interminável de usos comerciais e comunitários de base temporária em ocupações permanentes.

A título de exemplo, em Oakland (USA), um urbanista e um proprietário de um restaurante desenvolveram uma *pop-up-hood* (ou comunidade *pop-up*) num conjunto de três quarteirões do centro da cidade, proporcionando a incubação de lojas e empresas *pop-up* em arrendamentos de curto prazo. Esta tendência *pop-up* demonstra algumas das novas perspectivas de dinamização da economia urbana, onde os interesses de proprietários e empresários se podem desenvolver de forma mais ágil e criativa para todos. E bem assim para as dinâmicas e densidades urbanas. O fomento de iniciativas *pop-up* pode tornar-se uma poderosa ferramenta para mudanças urbanas de longo prazo. Quando bem sucedidas, as iniciativas *pop-up* ganham capacidade para se estabelecer de forma mais permanente, proporcionando uma situação de *win-win* para todos: proprietário, arrendatário e bairro.



Manifesto Bicicletas é uma das seis lojas em Popuphood de Oakland.
Fonte: Oakland North



Pop-up sob um viaduto ferroviário. Fonte: Mike Lydon



A KiosKiosk uma loja pop-up com energia solar que pode ser instalada em praticamente qualquer lugar. Fonte: KiosKiosk



As mudanças emblemáticas mas temporárias em Times Square serão em breve melhoradas e tornadas permanentes.
Fonte: New York City Departamento de Transportes

PAVIMENTOS POR PRAÇAS

OBJETIVO: Reivindicar espaços asfaltados subutilizados como espaço público, sem grande investimento

INTERVENIENTES: Serviços municipais; Áreas de revitalização comercial

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: A implementação da praça pedonal *New Times Square* permitiu reduzir em 63% os acidentes com condutores e passageiros. Da mesma forma, os acidentes com peões diminuíram 35 % mesmo com o aumento do volume de peões.

O programa *Pavement to Plazas*, popularizado recentemente na cidade de Nova Iorque, mas com eco em cidades com São Francisco, define um conjunto de formas reconhecidas de urbanismo tático. Estas intervenções começam por usar materiais temporários e baratos e por tentar redefinir o espaço excessivo usado pelo automóvel para o uso de peões e/ou de ciclistas. Porque estes esforços não requerem um investimento significativo, os espaços públicos são capazes de aparecer rapidamente, quase do dia para a noite. Enquanto o município financia a conceção e a construção dos espaços, os parceiros ligados ao pequeno comércio ou a representantes locais são frequentemente convidados a manter e gerir as novas praças.

Aproveitando o encerramento súbito da Times Square, a peça central do bem-sucedido projeto de requalificação das ruas de Nova Iorque - *Green Light for Midtown*, Tim Tompkins da Times Square Alliance constatou que as pessoas poderiam querer sentar-se algures. Assim, comprou 376 cadeiras desdobráveis por US \$ 10,74 cada e “imediatamente milhões de pessoas tiveram uma nova forma de disfrutar a cidade”.

Ao ter em conta a abordagem deste “projeto-piloto” experimental usando materiais temporários, o município e os cidadãos são capazes de testar o desempenho de cada nova praça sem desperdício de recursos públicos que são sempre escassos. Quando bem-sucedidas, dá-se a transição das praças para uma fase de construção e de conceção mais permanente, o que está a ocorrer presentemente em vários projetos de ruas sustentáveis e praças de primeira geração em Nova Iorque.



Broadway em Columbus Circle: Antes e depois.
Fonte: New York City Department of Transportation



Putnam Triangle: Antes e depois.
Fonte: New York City Departamento de Transportes

PAVIMENTOS POR PARQUES (PARKLETS)

OBJETIVO: Recuperar espaços de asfalto subutilizados para espaços públicos sem grande investimento
INTERVENIENTES: Restaurantes locais; Municípios; Departamentos de transporte; Agências de desenvolvimento

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: O custo inicial de um *parklet* em São Francisco inclui USD \$1,000 de inscrição e uma taxa de USD \$650 para remover os parquímetros. Finalmente uma taxa de USD \$221 é cobrada anualmente. O *Parallel Park*, um *parklet* em Vancouver, BC, custou USD \$18,000 incluindo projeto e construção.

Semelhante e inspirado no projeto *Pavement to Plaza*, realizado em Nova Iorque, São Francisco iniciou o seu programa de “parklets”. Usando muitas das mesmas técnicas - mesas e cadeiras móveis, pintura do asfalto, e a instalação de vasos – os técnicos municipais foram capazes de estabelecer rapidamente um programa formal de reequilíbrio do espaço público.

O programa *Pavement to Parks* é um esforço de colaboração entre o Gabinete do Presidente da Câmara de São Francisco, o Departamento de Obras Públicas, o Departamento de Planeamento e da Agência Municipal de Transportes. Neste momento foram instalados *parklets* de baixo custo em mais de vinte locais em toda a cidade. Como em Nova Iorque, a cidade entende cada *parklet* como um laboratório para testar o potencial de um espaço público concebido de uma forma mais permanente. Os materiais são destinados a ser temporários e o desenho flexível, para o caso de se desejar proceder a alterações durante o período experimental.

O *parklet* típico consiste numa plataforma de nível com o passeio. Cada um é construído no lugar de dois ou três lugares de estacionamento. Na maioria dos casos eles incluem assentos e quantidades variadas de vegetação e ocasionalmente incluem estacionamento de bicicletas e/ou mesas para servir como esplanadas para restaurantes ou cafés. O custo de construção de um *parklet* é normalmente suportado por uma ou várias empresas, que reconhecem o seu potencial para atrair clientes. Com ou sem patrocínio, os *parklets* fazem parte do espaço público e estão completamente abertos ao público em geral.



Um dos muitos parklets de São Francisco.
Fonte: flickr - Jeremy Shaw



Alguns parklets possuem estacionamento para bicicletas.
Fonte: flickr - Jeremy Shaw



Vancouver, BC “Parque paralelo.”
Fonte: Facebook - Parallel Park

CAFÉS POP-UP

OBJETIVO: Promover esplanadas públicas em espaços de estacionamento e o empreendedorismo local

INTERVENIENTES: Municípios e Agências de desenvolvimento local; Cafés e restaurantes; Designers

ESCALA: Quarteirão | | Rua

FACTO: Espaços de estacionamento automóvel são utilizados como Cafés *Pop-Up*, arrendados pelo departamento municipal de mobilidade.

Inspirado pelo programa nova-iorquino *Pavement to Plaza*, a cidade de São Francisco desenvolveu o seu próprio programa *Pavement to Parks*, instituindo senhas de aluguer destes espaços. Este repensar do conceito foi, por sua vez, importado para Nova Iorque e denominado por Cafés Pop-Up.

O programa de Nova Iorque exige que a empresa que patrocina o café/restaurante aceite cobrir os custos de projeto, de construção e de manutenção. Com esse acordo, o departamento de mobilidade e transportes (e/ou de espaço público) do município fornece toda a assistência técnica necessária e pode mesmo efetuar algum tipo de requalificação urbana ou melhorias no espaço público respetivo.

Em cidades com deficiente oferta de espaços públicos e com necessidades claras de maior acesso da população aos espaços urbanos, os cafés pop-up tornam-se eficazes complementos de fomento de usos urbanos mais amplos e coletivos. Quando bem-sucedidos, tornam-se instrumentos centrais na apropriação e ampliação do espaço público pelos peões/cidadãos. Para além de Nova Iorque e de San Francisco, os *parklets* e os cafés *pop-up* podem ser encontrados em Long Beach, Los Angeles e Vancouver.



O passeio estreito limita a possibilidade de estar ao ar livre.
Fonte: DNAinfo.com



A negociação pela conquista de lugares de estacionamento para estar ao ar livre melhora o espaço pública. Fonte: DNAInfo.com



Cafés Pop-up são patrocinados por empresas privadas, mas são espaços públicos abertos a qualquer um
Fonte: DNAinfo.com



“Depavers” avaliam o seu trabalho.
Fonte: Brent Wojahn/The Oregonian

DE PAVE

OBJETIVO: Reduzir a poluição provocada pelas águas pluviais e aumentar a área disponível para recuperação de habitats, agricultura urbana, plantação de árvores, vegetação autóctone e contactos sociais

INTERVENIENTES: Ativistas locais; Organizações sem Fins Lucrativos

ESCALA: Quarteirão || Parcela

FACTO: Desde 2007, mais de setecentos voluntários substituíram mais de 8.700 m² de asfalto desnecessário por áreas verdes permeáveis e jardins comunitários. Como resultado, 8,4 milhões de litros de águas pluviais são absorvidos anualmente.

Apesar das superfícies impermeáveis serem um facto da vida urbana, a pavimentação de milhões de metros quadrados contribui para numerosos problemas ambientais, nomeadamente a poluição das linhas de água devido às descargas de águas pluviais.

A organização de voluntários *Depave*, de Portland, procura reduzir gradualmente este tipo de poluição, através da remoção pontual de pavimentos desnecessários. Para isso, a *Depave* transforma zonas de passagem e estacionamento automóvel em jardins e espaços verdes coletivos, que reduzem naturalmente a poluição por descarga de águas pluviais.

A *Depave* começou como um esforço auto-organizado de moradores de um bairro, mas tornou-se numa influente organização sem fins lucrativos, que já recebeu financiamento da Agência de Proteção Ambiental dos EUA, do Departamento de Qualidade Ambiental do Oregon e do Departamento de Conservação de Solos e Água do distrito de Multnomah. O grupo é igualmente suportado por muitas outras empresas, organizações, instituições públicas e escolas. A *Depave* também mostra como iniciativas não autorizadas de curto prazo se podem transformar em esforços institucionais de longo prazo, em muito pouco tempo.

Nos últimos quatro anos, a *Depave* transformou quase 9.000 m² de áreas de estacionamento em ampliações de jardins escolares, jardins comunitários, bosques alimentares e pequenos parques. Além de ter evitado a descarga de milhões de litros de águas pluviais, este trabalho também ajudou a construir laços mais fortes entre os moradores e a cidade onde vivem.

Para quem quiser saber mais, a *Depave* preparou um manual muito útil que descreve o seu processo de trabalho.



Instruções claras.

Fonte: Picasa user DepavePDX



Em ação!

Fonte: Picasa user DepavePDX



A Floresta Jardim Fargo substituiu 3.000 metros quadrados de asfalto.

Fonte: Picasa - DepavePDX



Chairbomding.
Fonte: Aurash Khawarзад

CHAIR BOMBING

OBJETIVO: Melhorar o bem-estar social da vizinhança, resgatando desperdícios para ativar o espaço público.

INTERVENIENTES: Ativistas Locais; Proprietários Locais; Pequeno Comércio

ESCALA: Rua || Edifício

FACTO: É possível reduzir a quantidade de lixo urbano e tornar as ruas mais convidativas, utilizando paletes abandonados e convertendo-as em mobiliário urbano de qualidade.

Seja para descansar, conviver, ou simplesmente para observar o dia-a-dia, o aumento do número de bancos torna quase sempre uma rua, e um bairro, mais aprazíveis.

Chairbombing é o ato de resgatar materiais aproveitáveis das lixeiras locais e utilizá-los para criar mobiliário urbano. Todo o processo de planejamento e colocação dos bancos exige atenção à concepção e construção, mas também requer uma consideração cuidadosa dos locais onde estes equipamentos são mais necessários e onde poderiam suportar atividade social já existente, ou promover a socialização da comunidade.

Em geral, o *Chairbombing* chama a atenção para a falta de áreas de descanso no ambiente urbano. Tem também a vantagem de apontar os locais onde outras intervenções deverão ser realizadas pelo município, proprietário, inquilino e/ou outros agentes locais de mudança.

A colocação dos equipamentos começa com a procura de materiais abandonados, tais como paletes, em contentores, estaleiros ou outros locais que acumulem resíduos sólidos. As paletes podem então ser desmontadas e transformadas em bancos.

O colectivo interdisciplinar *DoTank*, baseado em Brooklyn, colocou bancos em seis locais no norte de Brooklyn. Apesar de, muitas vezes, estas iniciativas serem desenvolvidas no âmbito de eventos ao ar livre, o primeiro esforço resultou em equipamentos permanentes no *Blue Bottle Coffee*, no bairro de Williamsburg, em Brooklyn.



Recolha de estrados descartados.
Fonte: Ted Ulrich Design



Cadeiras colocadas junto ao Blue Bottle Coffee de Brooklyn.
Fonte: Aurash Khawarзад



Banco permanentemente colocado pelo Blue Bottle Coffee.
Fonte: Aurash Khawarзад

RESTAURAÇÃO AUTOMOBILIZADA

OBJETIVO: Disponibilizar comida de baixo custo, incubar pequenas empresas, ativar espaços subutilizados.

INTERVENIENTES: Empresários; Municípios

ESCALA: Quarteirão | | Lote

FACTO: Os veículos/ “roulottes” de comida em Portland encontram-se regulamentados como restaurantes normais, o que implica não só inspeções semestrais, como o pagamento de um aluguer pelos espaços de via pública que ocupam.

De estaleiros de obras a parques industriais, de hospitais a centros de bairro, cidades grandes e pequenas continuam a testemunhar um aumento da atividade de venda ambulante de comida.

Muito antes da moda dos “camiões de comida” induzida pelo *Twitter*, o conhecido urbanista William H. Whyte defendeu que a venda ambulante de comida é um atrativo para a atividade humana. Veículos e *roulottes* de comida não só estimulam a atividade empresarial, como também desempenham um papel crítico na ativação da esfera pública. Na verdade, poucos sabem tão bem como um vendedor ambulante de comida onde é que as pessoas tendem a reunir-se, dado que o seu sucesso depende de elevados fluxos pedonais. Por sua vez, um bom vendedor de comida, ou grupos de vendedores, rapidamente se tornam um destino adicional em locais de concentração pedonal já bem sucedidos.

Em Portland, Oregon, os veículos de venda de comida têm um carácter único. Geralmente instalados em atrelados fixos, caravanas, ou estruturas de autoconstrução, são incentivados pelo município a agrupar-se. Com cada nova unidade, a prosperidade dos outros vendedores, muitas vezes, também aumenta. E, se por um lado, dissimulam parques de estacionamento, por outro lado revitalizam espaços urbanos marginais que geralmente são repulsivos para a atividade humana. Em muitos casos, instalam alpendres, bancos de bar ou de jardim, tornando a paisagem urbana ainda mais convidativa. Curiosamente, os veículos/ *roulottes* de comida em Portland encontram-se regulamentados como restaurantes normais, o que implica não só inspeções semestrais, como o pagamento de um aluguer pelos espaços de via pública que ocupam. Hoje, os empresários de comida ambulante mais bem sucedidos da cidade estão aptos a mudarem-se para espaços mais permanentes, o que deixa a oportunidade para que um novo vendedor tome o seu lugar, numa sucessão de desenvolvimento de pequenos negócios. De Los Angeles a Miami, as ‘cidades inteligentes’ dos EUA não só diminuem as barreiras à sua entrada, como também acarinham este tipo de negócios, uma vez que eles refletem e contribuem para o fortalecimento da economia local e para melhorar o sentido de lugar na cidade.



Carrinhos de comida ajudam a mascarar estacionamentos de superfície no centro de Portland.

Fonte: Better Cities & Towns (New Urban Network)



Veículos/Roulottes de venda de comida alinhados na praça central em Seaside, FL. Fonte: Mike Lydon



Vendedores ativam um dos lados de um parque em Brunswick, ME. Fonte: Mike Lydon

PRE-VITALIZAÇÃO DE ESPAÇOS

OBJETIVO: Ativar temporariamente áreas de promoção imobiliária futura

INTERVENIENTES: Municípios; Promotores; Ativistas locais; Áreas de revitalização comercial

ESCALA: Quarteirão | | Lote | | Edifício

FACTO: Red Barn, o promotor do mercado temporário “Hércules”, vê este projeto como um estudo de mercado sobre “para o que olham as pessoas, o que querem comer, que produtos querem e durante quanto tempo vão ficar”, informação importante para a conceção do projeto de um Mercado de Cidade permanente.

A pré-vitalização de espaços corresponde à reativação temporária de uma parcela de terreno anteriormente inativa e subutilizada. Esta tática permite trazer uma grande diversidade de arte, produtos alimentares e usos comerciais para um único local. Normalmente é produzida para gerar receitas para o proprietário do terreno/promotor, sensibilizar a comunidade sobre o potencial de longo prazo do espaço e promover o desenvolvimento comunitário apoiando os empreendedores locais.

Os usos associados à pré-vitalização incluem frequentemente mercados, exposições e estúdios de arte, festivais comunitários, pequeno comércio, mercados de segunda mão e outros projetos temporários capazes de “pré-vitalizar” um local antes de ser possível construir um edifício mais permanente. Através da vitalização de um local durante as fases de planeamento, licenciamento e financiamento, um espaço vazio pode, assim, oferecer oportunidades de desenvolvimento comunitário e económico a baixo custo, enquanto uma alteração mais formal ocorre entre uma parcela de terreno sem vida e a conclusão de um espaço totalmente reconstruído e reprogramado para a cidade.

Apré-vitalização de espaços é uma estratégia relativamente recente, sendo, em grande parte, uma resposta do sector privado às condições restritivas dos empréstimos financeiros atualmente impostas pelos bancos. Nessa medida, o balanço entre os usos temporários - mercados, mesas de ping-pong, mostras de arte, horticultura, etc. - e a realização do empreendimento privado final ainda não foi feito. Podemos observar de perto essa tática no Mercado Dekalb (em Brooklyn) e noutros espaços, no processo de transformação de instalações temporárias em empreendimentos permanentes.



A entrada do Mercado Dekalb, no centro de Brooklyn
Fonte: Mike Lydon



Proxy é um espaço reservado temporariamente para um plano de desenvolvimento de longo prazo. Fonte: Inside Scoop SF



Mercado Hércules.
Fonte: Dan Gregory



© BMW Guggenheim Lab, New York City.
Fonte: Bob Arihood

AUTARQUIA ITINERANTE

OBJETIVO: Proporcionar um fórum temporário para discussões cívicas

INTERVENIENTES: Organizações de beneficência; Organizações comunitárias; Ativistas

ESCALA: Quarteirão | | Edifício

FACTO: O Guggenheim Lab vai viajar para nove grandes cidades do mundo em seis anos.

Uma autarquia itinerante é um instrumento de disponibilização de um espaço informal, não-governamental, para discussões cívicas e troca de ideias. Esta ideia pode dar uso a espaços subutilizados da cidade, tais como terrenos ou lojas vagas, podendo ser realizado numa infinidade de outros espaços. As autarquias itinerantes devem capitalizar locais onde já ocorre alguma discussão cívica; por exemplo, algumas destas iniciativas são organizadas em conjunto com conferências, exposições, festivais e outros eventos.

O BMW Guggenheim Lab exprime bem o espírito desta tática. Este projeto itinerante foi concebido para re-imaginar temporariamente um espaço abandonado de uma cidade como um fórum cívico e vai viajar para nove cidades diferentes. A estrutura de fibra de carbono foi concebida para ser desmontada e remontada em cada uma das nove cidades, sendo, por vezes, referida como uma “caixa de ferramentas de viagem”.

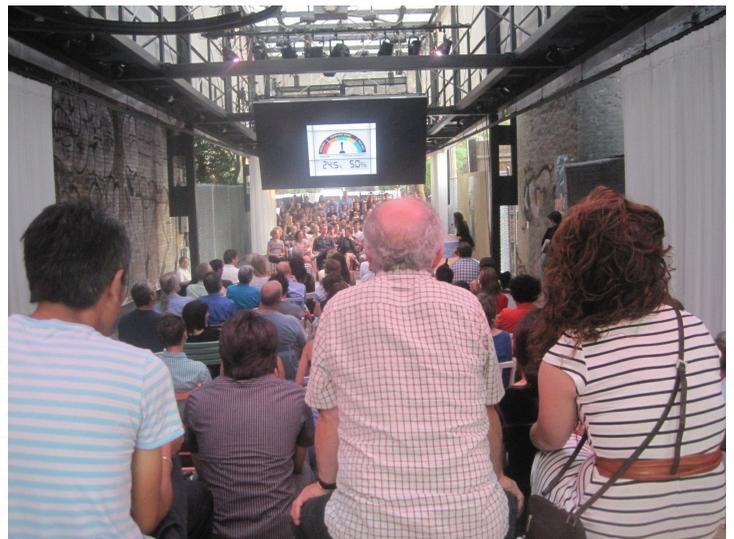
O objetivo é o de proporcionar um espaço que reúna pessoas de várias classes, áreas e disciplinas, em torno da discussão sobre o futuro do seu bairro e/ou cidade. Os organizadores do BMW Guggenheim Lab consideram a sua invenção um misto de “*think thank* urbano, centro comunitário e espaço de reunião pública”, características básicas de qualquer autarquia.



O site BMW Guggenheim Lab antes da construção ter começado.
Fonte: wallpaper.com



Um café temporário foi construída ao lado do laboratório.
Fonte: © flickr -archidose



Mais de 100 eventos gratuitos foram realizados no Laboratório.
Fonte: Mike Lydon

BICICLETÁRIOS INFORMAIS

OBJETIVO: Aumentar a oferta de estacionamento para bicicletas onde necessário

INTERVENIENTES: Ativistas; Comerciantes; Proprietários

ESCALA: Rua || Quarteirão || Edifício

FACTO: Cada bicicleta estacionada pertence a um cliente potencial.

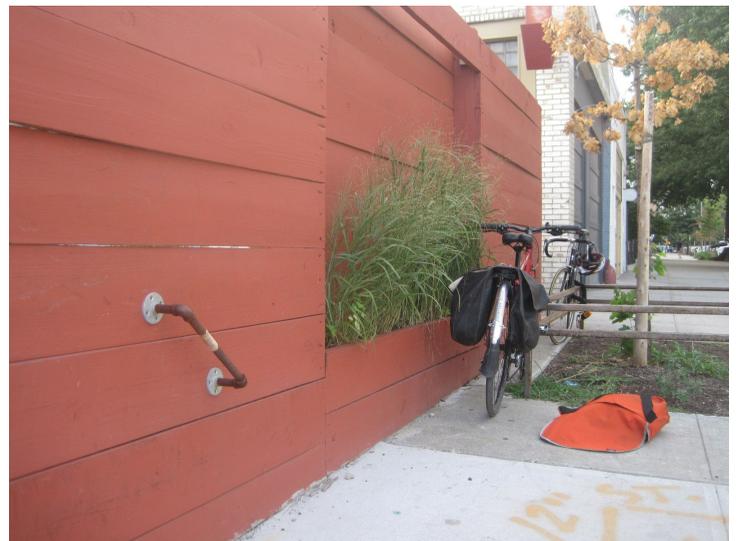
No cruzamento entre o urbanismo tático e o planeamento da infraestrutura de transportes está a criação e instalação de bicicletários informais. A falta de opções de estacionamento para bicicletas em muitas cidades está a inspirar ativistas, incluindo empresas e proprietários de imóveis mais inovadores a tomarem a iniciativa de instalar vários tipos de soluções temporárias e semipermanentes de estacionamentos para bicicleta. Grupos como DoTank construíram bicicletários e testaram-nos em postes de iluminação em Williamsburg com a intenção de oferecer estacionamento de bicicletas e, ao mesmo tempo, tomar uma posição sobre a falta de estacionamento para bicicletas na cidade. Empresas como *¿Por Que No?*, um restaurante de tacos em Portland, tomaram como sua a responsabilidade de instalar estacionamento para bicicletas em frente da loja como uma tática para atrair clientes da crescente comunidade de ciclistas da cidade.

Finalmente, os proprietários de imóveis, tais como o *Green Desks* do bairro DUMBO em Brooklyn, colocaram bicicletários à porta dos edifícios para responder à crescente procura.

Embora nem todos os projetos informais de bicicletários sejam práticos ou seguros para o uso de longo prazo, eles indicam uma procura crescente. As cidades inteligentes deixarão para uso futuro os bicicletários informais melhor desenhados e substituirão as soluções pior concebidas.



*Bicicletario num evento da "The Street Plans Collaborative".
Fonte: Mike Lydon*



Pequenos varões instalados para oferecer estacionamento para bicicletas num popular Jardim de Cerveja. Fonte: Mike Lydon



*Para responder à procura este proprietário instalou um longo varão.
Fonte: Ronald Woudstra*

REPARAÇÃO DE CRUZAMENTOS

OBJETIVO: Requalificar os cruzamentos de ruas de um bairro, transformando-os em espaços comunitários

INTERVENIENTES: Vizinhos; Ativistas; Associações cívicas; Associações de proprietários

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: O grupo *City Repair* e os moradores de um bairro de Oregon referem-se à “reparação de cruzamentos” como um exercício de “construção de uma aldeia”

A reparação de um cruzamento permite reabilitar as ruas de um bairro como local de encontro. A iniciativa começou em Oregon, Portland, e continua a ser gerida pela *Repair City*, um grupo cívico local.

Apesar dos cruzamentos pintados de cores garridas comunicarem aos condutores de automóveis que estão a entrar num local importante do bairro o processo da requalificação e manutenção dos cruzamentos é o aspecto mais importante da iniciativa. De facto, uma vez ocorrida a recuperação inicial os moradores do bairro muitas vezes assumem para si a tarefa de melhorar ainda mais o seu novo local de encontro com bancos, jornais de parede, jardins e arte exposta sobretudo nas esquinas. Em alguns casos, a pintura mais efémera deu lugar a obra física com tijolos e calçada.

Embora os elementos de desenho sejam importantes, a “reparação de cruzamentos” incentiva os vizinhos a interagir com mais frequência e dá-lhes um lugar próximo para cuidar, fora de suas casas.

A “reparação de cruzamentos” proporciona outro bom exemplo de como as iniciativas de urbanismo tático vão desde atividades não autorizadas até programas totalmente autorizados. Inicialmente, e sem surpresa, o Departamento de Transportes de Portland não permitiu a “reparação de cruzamentos”. Apesar disso, as comunidades continuaram a implementá-los. Como noutros casos de intervenções não autorizadas que se revelaram positivas, a autarquia mudou de posição. Na verdade, agora o Departamento de Transportes da cidade tem um funcionário dedicado à “reparação de cruzamentos”. Esta ligação ajuda a coordenar o processo de licenciamento, encerramento da rua e supervisiona alguns dos desenhos para ajudar no sucesso de cada projeto.

Vários projetos de “reparação de cruzamentos” podem agora ser encontrados em comunidades em todo os Estados Unidos.



A Reparação de Cruzamentos é uma tática de placemaking e construção de comunidade. Fonte: Flickr user Sara Dent



Um projeto de Reparação de Cruzamento em Los Angeles, CA. Fonte: Los Angeles Eco-Village Blog



Isto é um Estudo Prévio de uma Reparação de Cruzamento. Fonte: Sara Dent



*Um outdoor transformado em balanço.
Fonte: Broken Cidade Lab*

AD BUSTING

OBJETIVO: Reduzir a poluição visual no espaço público

INTERVENIENTES: Ativistas; Municípios

ESCALA: Eixo || Quarteirão || Edifício

FACTO: Os cidadãos de São Paulo ficaram espantados com a imagem da sua cidade, quando os painéis publicitários que cobriam as fachadas foram removidos.

Em 2007, a maior cidade do Brasil impôs a proibição total de publicidade ao ar livre. A Lei “Cidade Limpa” de São Paulo foi um projeto liderado pelo presidente da Câmara Gilberto Kassab que pretendeu mostrar ao mundo o aspeto que uma grande cidade podia ter se não fosse coberta por painéis publicitários.

Nos Estados Unidos, o marketing e a publicidade invadiram o espaço público a tal ponto que ativistas e municípios começaram a desenvolver e implementar táticas criativas para combater a investida diária das “estratégias consumistas”. Tendo como principal objetivo melhorar a qualidade estética dos espaços públicos, o *ad-busting* também pretende enviar uma mensagem de que a esfera pública não deve ser utilizada descaradamente para a promoção e consumo de produtos comerciais.

Grupos como o *Public Ad Campaign* e o *DoTank* desenvolveram métodos concretos para alterar os anúncios existentes, de modo a transmitir uma mensagem diferente – a promoção de artistas locais e/ou eventos ou projetos comunitários. O projeto comunitário de painéis publicitários digitais do *DoTank*, chamado *We.See.Us*, permitiu aos transeuntes a transmissão anónima de fotografias reais a partir dos seus *smartphones*. As fotos enviadas eram apresentadas em tempo real num *outdoor* disponível, permitindo aos utilizadores a partilha das suas imagens com toda a comunidade.

O conteúdo publicitário gerado durante a instalação *We.See.Us* tornou-se rapidamente orientado para a comunidade, concentrando-se nas pessoas e nos eventos a decorrer em cada vizinhança e não nos produtos que as grandes multinacionais nos instigam a comprar.



E se ...

Fonte: This is Not an Ad



Ad-busting.

Fonte: This is Not an Ad



A instalação WeSee.Us.

Fonte: Aurash Khawarзад

LOGRADOUROS RECUPERADOS

OBJETIVO: Tornar as ruas mais atraentes ativando o espaço entre os edifícios e os passeios.

INTERVENIENTES: Proprietários; Ativistas

ESCALA: Parcela

FACTO: A maioria dos regulamentos municipais nos Estados Unidos da América exige a manutenção de uma distância regulamentar entre a rua e o edifício o que cria muitas vezes espaços semipúblicos indefinidos e pouco utilizados.

A recuperação de logradouros serve para ativar os espaços semipúblicos pouco utilizados, normalmente encontrados entre a via pública (o passeio) e os edifícios privados. Estes espaços costumam ter dimensões uniformes definidas pelos regulamentos municipais americanos, mas os condomínios limitam muitas vezes a sua utilização a uma função meramente decorativa. As distâncias inadequadas de seis ou mais metros são especialmente comuns em bairros de habitação unifamiliar construídos a partir de 1920. Este aumento da distância alterou a relação tradicional entre a rua, o edifício e o morador. Em resultado disso, a maior parte da atividade social ocorre nas traseiras e não na frente do edifício.

A recuperação de logradouros pode tomar a forma de ampliações ilegais da construção, programas temporários ou espaços para jardinagem comunitária. Estas táticas ajudam a diminuir a distância real (e a respetiva percepção) entre o edifício e a rua. Se forem bem executadas, estas ocupações podem criar efetivamente um ambiente urbano mais sociável e atraente na vizinhança.



Poemas Livres para tornar um bairro numa experiência mais envolvente. Fonte: Mike Lydon



Recuos frontais proporcionam uma oportunidade perfeita para o cultivo de alimentos. Fonte: flickr - Shira Golding

PARQUES MÓVEIS

OBJETIVO: Para adicionar mais espaço verde ao bairro e animar mais as ruas com bancos públicos.

INTERVENIENTES: Departamentos da câmara; Lojistas; Agências de Desenvolvimento do comércio local; Associações de bairro

ESCALA: Rua || Quarteirão

FACTO: Cada *parkmobile* custa aproximadamente USD \$6,000.

Um dos potenciais mais relevantes do urbanismo tático é o de alavancar a implementação de planos com uma visão de longo prazo. Os *Parkmobiles*, desenhados pelo atelier *CMG Landscape Architecture* de São Francisco, foram instalados no verão de 2011 e são uma resposta direta ao desejo dos moradores dos bairros para que haja mais espaço verde, como ficou expresso no plano estratégico “*Yerba Buena Street Life*” de São Francisco.

Concebido a partir dos contentores de lixo personalizados, cada “*parkmobile*” ocupa um único espaço de estacionamento e contribui para “uma visão e orientação para a próxima geração de espaço público em *Yerba Buena District*”. Outras iniciativas em destaque no plano incluem o alargamento dos passeios, passadeiras a meio dos quarteirões e a conversão tática de becos em praças ou ruas partilhadas.

Atualmente existem seis “*parkmobiles*” que circulam periodicamente pelo bairro. Cada unidade contém um tipo diferente de vegetação, incluindo fetos, morangueiros, palmeiras e outros arbustos que atraem pássaros e borboletas. Ao fazer isso, eles destacam a importância de uma experiência agradável para os peões e reconhecem a importância que a vegetação e os bancos têm na criação de um ambiente atraente para os peões. A iniciativa presta uma homenagem à tradição de longa data em São Francisco de adoção de melhorias na paisagem urbana através de ações cirúrgicas e flexíveis.



“Parkmobiles” são facilmente móveis.
Fonte: Dwell via Miyoko Ohtake



Um “parkmobile” localizado fora do centro urbano de SPUR.
Fonte: Dwell via Miyoko Ohtake



Um “parkmobile” funcionando como espaço de espera.
Fonte: Mark Boster/Los Angeles Times.



*Um bombardeamento de flores num canteiro no centro de Miami. (Foto não alterada em Photoshop).
Fonte: Grant Stern*

BOMBARDEAMENTO DO MATO

OBJETIVO: Chamar a atenção sobre o problema dos bairros degradados e incitar a ação com vista à sua limpeza

INTERVENIENTES: Associações de bairro; Artistas; Ativistas

ESCALA: Rua || Quarteirão

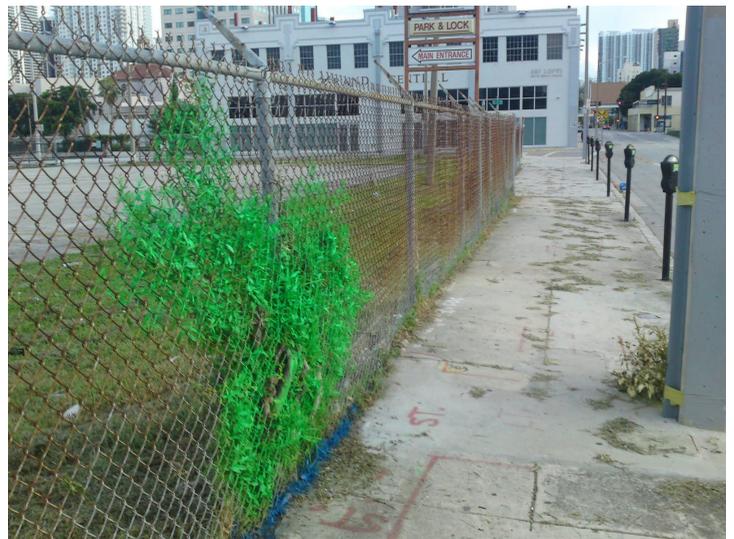
FACTO: O “bombardeamento” do mato (arbustos selvagens) começou à noite em Miami, Florida, sob um manto de escuridão mas procurou lançar a luz sobre a negligência na propriedade pública e privada.

O bombardeamento *do mato* é o ato de converter os arbustos selvagens das cidades em trabalhos de arte de rua. Inspirado por outras formas de “bombardeamentos táticos”, o residente e dono de um negócio na baixa de Miami, Brad Knoefler, congregou outros ativistas e artistas locais para pintar com spray os arbustos selvagens da cidade com cores berrantes. Knoefler, o fundador da Associação para a Renovação do Omni Parkwest (OPRA), é um crítico manifesto dos vários planos de renovação urbana elaborados para o seu Omni Parkwest e também da falta de esforços para a sua manutenção, sendo também reconhecido como um ativista. “Nós costumávamos cortar as ervas daninhas”, diz Knoefler, “mas é muito mais benéfico decorá-las e convertê-las em arte de rua”. Ao contrário dos tradicionais graffiti, “o bombardeamento dos arbustos selvagens não prejudica a propriedade privada ou pública e tem efeitos imediatos na nossa qualidade de vida”.

O protesto criativo Knoefler encontrou pouca resistência por parte das autoridades ligadas ao desenvolvimento da Baixa e da cidade em geral. De acordo com um artigo de jornal, Knoefler planeia continuar a bombardear a vegetação selvagem até que sejam feitos esforços mais concertados.



Bombardeamento das ervas daninhas pode parecer-se mais com um jardim florido. Fonte: Kerry McLaney



As ervas daninhas a norte do centro de Miami. Fonte: Kerry McLaney



Destaca as disparidades de investimento na manutenção do espaço público. Fonte: Kerry McLaney

MICRO-MISTURA FUNCIONAL

OBJETIVO: Incubar novos negócios e suportar os existentes através da localização conjunta de usos que se apoiam mutuamente.

INTERVENIENTES: Empreendedores; Proprietários; Zonas de Revitalização Comercial

ESCALA: Quarteirão || Edifício

FACTO: A forma mais simples de micro-mistura comercial é o café instalado na livraria, algo que as empresas já perceberam há muito tempo.

Combinando vários negócios num só espaço comercial, a micro-mistura dá aos empreendedores comerciais a oportunidade de evitar os elevados custos de investimento associados à abertura de um novo espaço. Esta tática comercial combina usos e atividades complementares que pode ser utilizada por comerciantes existentes, assim como por cooperativas e start-ups. Uma boa utilização da técnica de micro-mixing pode gerar experiências comerciais emocionantes e memoráveis.

O sucesso das livrarias de grande dimensão nos anos noventa e 2000 ilustra a relação mutuamente benéfica que pode ser criada entre um café e uma livraria. Juntar estes dois programas – um café com leite e um livro novo – parece uma combinação natural.

Hoje em dia, surgem combinações menos habituais e talvez mais interessantes. Em Denver, a oficina de bicicletas *Salvagetti* incluiu um “*espresso bar*” no seu piso de vendas. Em Nova Iorque há barbearias a vender roupa e joalharias e vender sanduíches vietnamitas. Em Providence, uma cooperativa de artesanato abriu uma galeria de arte nas traseiras e um café vende plantas e utensílios de jardinagem. Todos estes intervenientes maximizam com criatividade o rendimento do seu espaço disponível, trabalhando em conjunto com outros comerciantes.

Basicamente, o micro-mixing é uma estratégia colaborativa de desenvolvimento económico que ajuda os pequenos negócios a crescer de forma sustentada. Com uma estratégia inteligente de *merchandising* e uma distribuição espacial eficiente, os espaços comerciais existentes podem ser rapidamente adaptados à utilização por vários negócios. Assim, o micro-mixing proporciona uma oportunidade simples de testar ideias novas. Se estas tiverem sucesso, os participantes na iniciativa podem, um dia, partir e iniciar as suas próprias empresas independentes.



Salvagetti Bicycle Workshop
Fonte: Panoramio user chachafish



Janela de café da Happy Coffee
Fonte: Jonathan Shikes



A construção de Grand Central Park levou um mês.
Fonte: Grand Central Park

CRIAÇÃO DE PARQUES

OBJETIVO: Aumentar a oferta de parques pela apropriação rápida de parcelas de terreno e de parques subutilizados.

INTERVENIENTES: Ativistas; Artistas; Serviços municipais; Áreas de revitalização comercial; Organizações de bairro

ESCALA: Lote || Quarteirão

FACTO: O Grande Parque Central de Miami é um parque de cerca de dois hectares que foi construído em 30 dias

Sendo estimulante que a tática do PARK(ing) Day tenha levado ao desenvolvimento dos programas *parklets* e *pavement to plazas*, continuam a ser necessários espaços públicos de maior dimensão em muitos bairros da cidade. Uma nova resposta a este desafio é a criação tática de parques que usam as técnicas do *PARK(ing) Day* e os aplicam a uma escala mais alargada. Em Miami, Florida, ativistas locais estão a associar-se com entidades governamentais e empresas do sector privado para transformar alguns dos locais mais atrativos das cidades em parques de dimensão adequada.

O Grand Central Park de dois hectares, representado à esquerda, é criação de Brad Knoefler, ativista principal do movimento “Weed Bomber” de Miami (ver págs. 36-37). Knoefler e os seus colegas da Associação para a Renovação de Omni Parkwest (OPRA) assumiram a tarefa de transformar o antigo local da Miami Arena num parque. Depois de garantirem a concessão do espaço, a OPRA obteve serviços de paisagismo *pro bono* e assinou um aluguer plurianual com o proprietário. As verbas geradas pelos eventos programados, concertos e vendedores de comida vão sustentar a manutenção do parque e pagar o aluguer. Construído em 2012, e só em trinta dias, o parque tornou-se num enorme sucesso.

O Bayfront Parkway, baseado neste modelo, é uma instalação com a duração de uma semana criado pela Street Plans e pela empresa de engenharia C3TS. Enquanto vários planos para a baixa da cidade propunham a transformação dos parques de estacionamento de Biscayne Boulevard numa entrada verde de Miami, nenhuma ação foi tomada ... até agora. No momento desta publicação, está em curso a intervenção de criação efémera de um parque, gerando o apoio de participantes interessados na intenção de continuar com o plano de longo prazo.



Em Miami, as “os separadores” de Biscayne Boulevard são dedicadas a lugares de estacionamento. Fonte: Ana Bikic/The Street Plans Collaborative



Biscayne Parkway transformou temporariamente os lugares de estacionamento numa zona verde. Fonte: Ana Bikic/The Street Plans Collaborative



Equipamentos de exercício de Biscayne Parkway são uma atração popular. Fonte: Ana Bikic/The Street Plans Collaborative

ACAMPAMENTOS

OBJETIVO: Gerar ou participar na ocupação temporária do espaço, frequentemente com a intenção de criar mudanças permanentes.

INTERVENIENTES: Ativistas; Protestantes; Refugiados; Governo; ONG's

ESCALA: Lote || Edifício || Quarteirão || Bairro

FACTO: O livro "CAMPS: Um guia para o espaço no século XXI" organiza cento e três tipos de acampamentos em três categorias principais: autonomia, controlo e necessidade.

Sejam para protestos, ação militar, recreio ou necessidade de abrigo, os acampamentos são um fenómeno ubíquo e transcultural e não simplesmente uma ocupação ao ar livre. Enquanto espaço difuso, o entendimento cultural de acampamento muda quase diariamente. O sentido mais debatido do movimento *Occupy* é um dos mais recentes exemplos.

De acordo com Hailey, o processo de urbanização começa frequentemente com acampamentos informais que num processo contínuo pode eventualmente transformar-se de temporário em permanente, de espaços não autorizados para espaços autorizados de construção de alojamento. Pela sua natureza, os acampamentos adaptam-se de forma fácil a várias condições e por isso servem bem as fases transitórias do desenvolvimento. Neste sentido, as ligações entre acampamento e cidade não são nada de novo. De facto, muitas grandes cidades do mundo começaram com acampamentos militares romanos, como é o caso de Viena, Barcelona e Praga. Um exemplo menos atrativo é o de parques de caravanas onde a possibilidade de mobilidade se vai perdendo gerando equívocos – as casas móveis expandem-se e ficam enraizadas num local. Os acampamentos de vários tipos demonstram como a ação de curto prazo em espaços temporariamente ocupados conduzem frequentemente a uma crescente e permanente mudança.



Acampamento de Occupy
Fonte: Chuck Wolfe



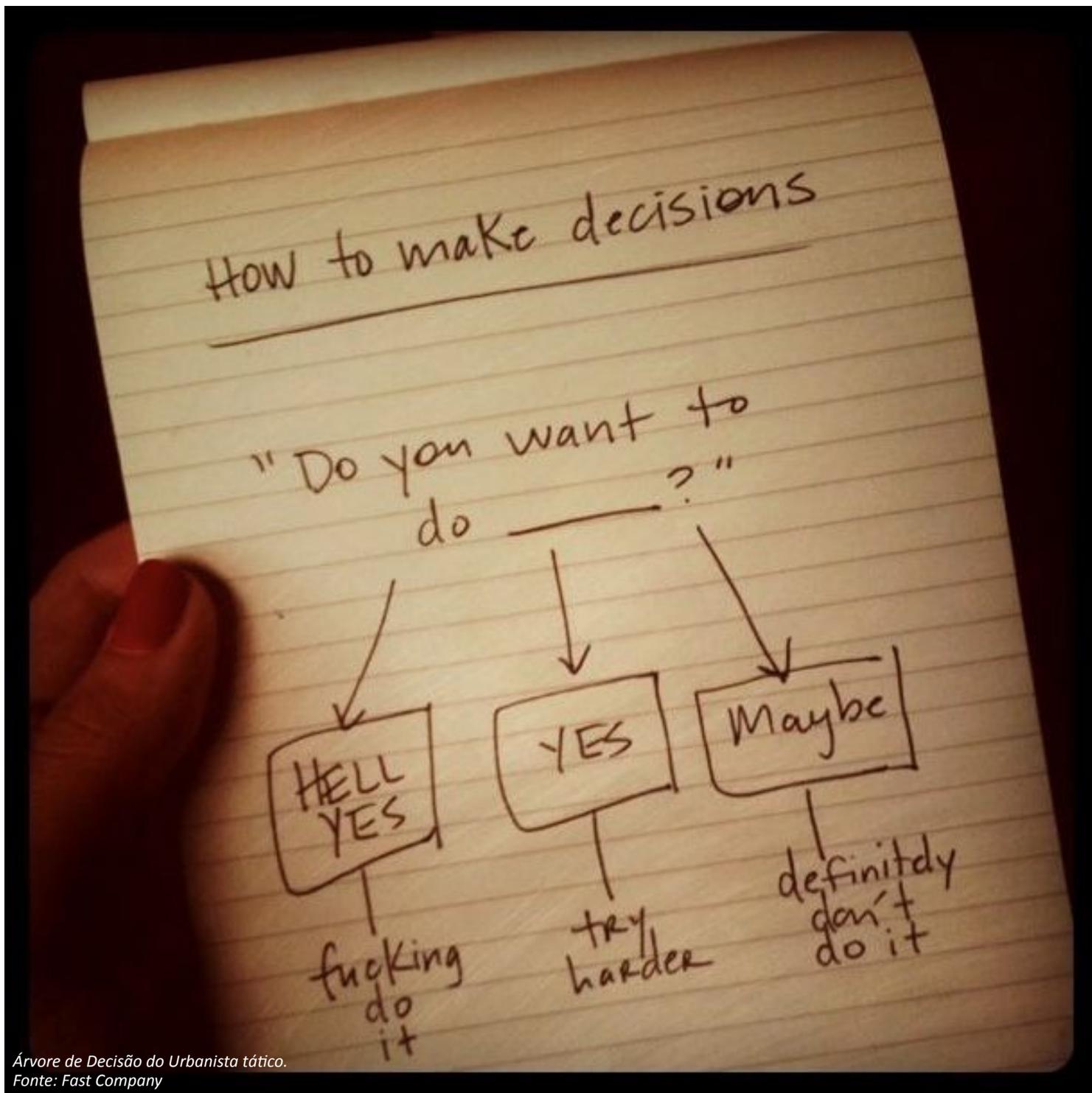
Um parque em Port-Au-Prince, Haiti antes do terramoto.
Fonte: New York Times.



O mesmo parque em Port-Au-Prince, Haiti como acampamento de emergência pós-terramoto. Fonte: New York Times

PARTILHE AS SUAS TÁTICAS!

ESTE LEVANTAMENTO DE EXPERIÊNCIAS DE URBANISMO TÁTICO INCLUI VÁRIAS ESTRATÉGIAS UTILIZADAS POR INDIVÍDUOS, GRUPOS COMUNITÁRIOS LOCAIS E MUNICÍPIOS. NO ENTANTO, O TRABALHO É DE MANEIRA NENHUMA EXAUSTIVO. O PROJETO URBANISMO TÁTICO SÓ PODE FICAR COMPLETO COM AS CONTRIBUIÇÕES DOS LEITORES. SE VOCÊ OU ALGUÉM QUE VOCÊ CONHECE TEM UMA SUGESTÃO A FAZER OU GOSTARIA DE ORGANIZAR UM EVENTO SOBRE URBANISMO TÁTICO, ENVIE UM EMAIL PARA INFO@STREETPLANS.ORG OU ESCREVA NA PÁGINA DO FACEBOOK DO PROJETO.



“... para se poder fazer algo relevante, para pensar e agir globalmente, devemos começar com algo pequeno e onde faça a diferença. A prática, então, é sobre tornar o normal especial e o especial mais acessível – alargando os limites da compreensão e da possibilidade com visão e bom senso. É também sobre a construção de redes densamente interconectadas, tecendo ligações entre organizações e parceiros improváveis, e fazendo planos sem a preponderância do planeamento. É sobre fazê-lo correcto no presente e, ao mesmo tempo, tático e estratégico sobre o futuro. Não se trata de fazer previsões, nem de tomar decisões sobre o futuro. Mas é sobre o longo-prazo, certificando que um mais um é igual a dois ou três, sobre ser politicamente engajado e ligado à terra, e também sobre a perturbação da ordem das coisas no interesse da mudança.”

- Nabeel Hamdi

Autor, Small Change: About the Art of Practice and the Limits of Planning in Cities

FONTES

URBANISMO TÁTICO

The Street Plans Collaborative
Pattern Cities
Tactical Urbanism Salon
The Interventionists Toolkit
Tactical Urbanism Facebook page
Grist
The New York Times
The Atlantic Cities
More Grist

RUAS ABERTAS (OPEN STREETS)

The Open Streets Project

"PLAY STREETS"

NYC Play Streets
Play Street Becomes a Sanctuary
Reclaiming The Residential Street
As Play Space

"PARK(ING) DAY"

Parkingday.org

CONSTRUIR UM QUARTEIRÃO MELHOR (BUILD A BETTER BLOCK)

Build a Better Block
Fort Worth Better Block Project
A New Face for an Old Broad

JARDINAGEM DE GUERRILHA (GUERRILLA GARDENING)

Guerilla Gardening.org
Wikipedia

PAVIMENTOS POR PRAÇAS (PAVEMENT TO PLAZAS)

NYC Plaza Program

PAVIMENTOS POR PARQUES (PAVEMENT TO PARKS)

Pavement to Parks Program

CAFÉS POP-UP

NYC DOT Pop-UP Cafes

"CHAIR BOMBING"

DoTank

COMÉRCIO POP-UP

Trendwatching

"DEPAVE"

Depave
Streetfilms: Depaving Day!

RESTAURAÇÃO AUTOMOBILIZADA (FOOD CARTS)

Portland Food Carts
The Architectural Maturation of
Portland Food Carts

PRÉ-VITALIZAÇÃO DE ESPAÇOS (SITE PRE-VITALIZATION)

Dekalb Market
Proxy
Hercules Market: What Comes
Next?
Box Park Shoreditch

AUTARQUIA ITINERANTE (POP-UP TOWN HALL)

BMW Guggenheim Lab

REPARAÇÃO DE CRUZAMENTOS (INTERSECTION REPAIR)

City Repair
Streetfilm

"AD-BUSTING"

Public Ad Campaign

PARQUES MÓVEIS (PARK MOBILE)

New Forms of Public Space:
Parkmobile

BOMBARDEAMENTO DO MATO (WEED BOMBING)

Weed Bombing

VENDEDORES DE RUA (MOBILE VENDORS)

The Street Vendor Project
Custom Bike Urbanism

MICRO-MISTURA FUNCIONAL (MICRO- MIXING)

CRIAÇÃO DE PARQUES (PARK-MAKING)

Bayfront Parkway

ACAMPAMENTOS (CAMPS)

Camps: A Guide to 21st Century
Space

TRADUÇÃO:

João Seixas
José Carlos Mota
Mário Alves
Paulo Silva
Rodrigo Cardoso

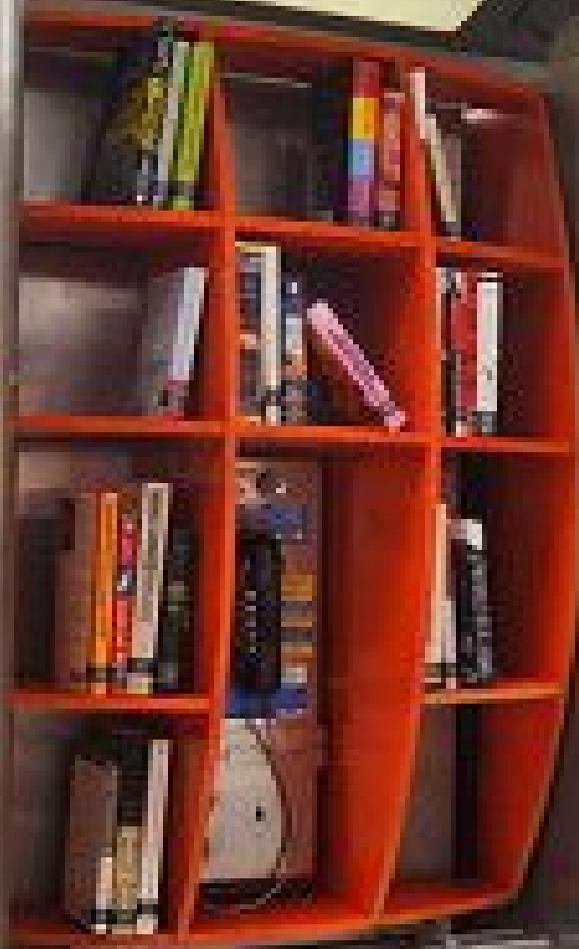


Phone

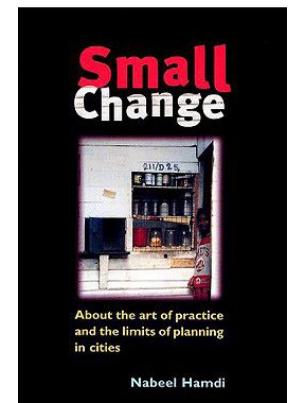
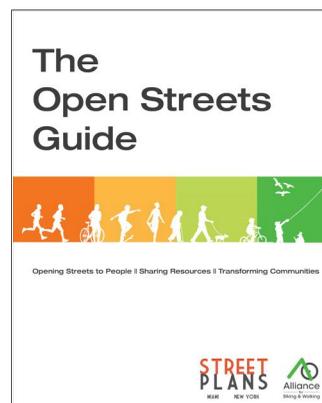
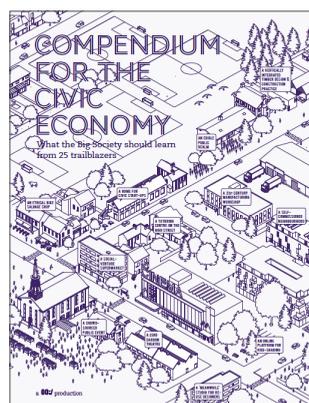
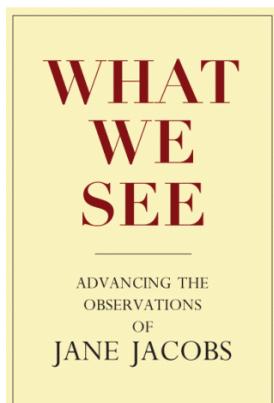
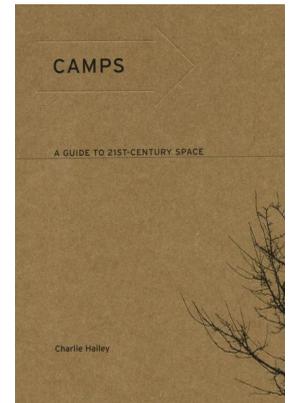
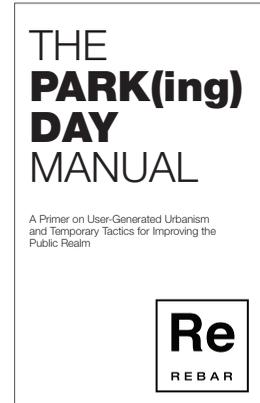
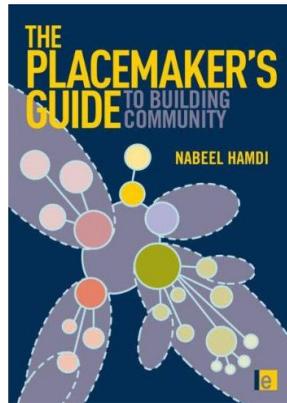
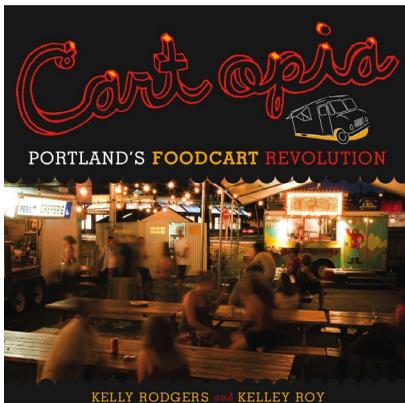
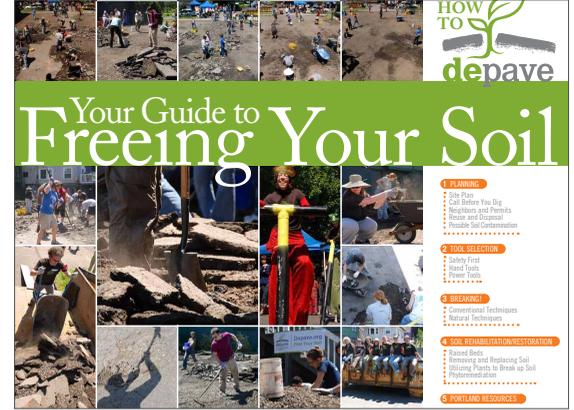
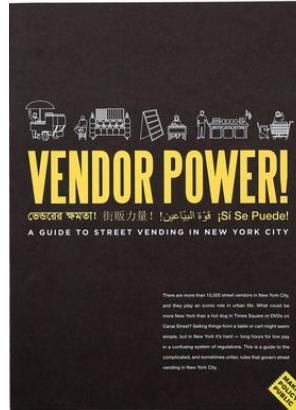
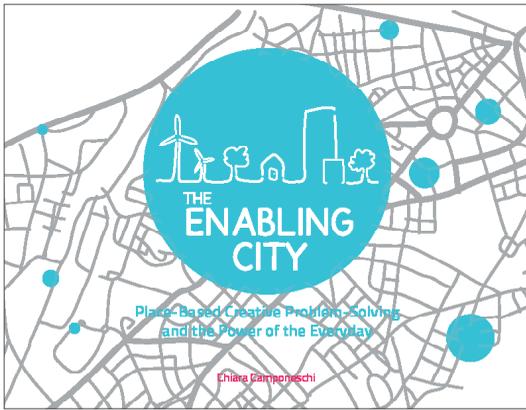
Phone

Phone

Phone



BIBLIOTECA TÁTICA





STREET PLANS

MIAMI NEW YORK

