

Este *Guia de Intervenções em Espaços Públicos* do CAF parte da premissa de que para promover um verdadeiro desenvolvimento urbano sustentável é necessário que se pondere a multidimensionalidade dos efeitos que as redes de espaços públicos produzem sobre a inclusão social, as dinâmicas econômicas e os aspectos ambientais. Outorgar atributos de qualidade a uma intervenção em espaços públicos requer uma abordagem de integralidade, para que o dimensionamento do seu planejamento, desenho, implementação e gestão englobe os diferentes aspectos necessários para fomentar relações de proximidade, cuidar nosso ambiente urbano e orientar o desenvolvimento das nossas cidades para o bem comum.

Pensado especificamente para as cidades, este guia propõe um olhar integral sobre a estruturação e desenho dos espaços públicos, baseado no protagonismo e na autonomia dos governos locais para gerenciar esta infraestrutura social no marco das suas competências; no CAF buscamos colaborar com o cumprimento dos compromissos assumidos perante as Nações Unidas por nossos países membros em matéria de espaços públicos, com a assinatura da Agenda 2030 e da Nova Agenda Urbana.

2 | Guia de intervenções em espaços públicos

Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos de qualidade em cidades da América Latina



Créditos

**Título: Guia de intervenções em espaços públicos.
Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos
de qualidade na América Latina**

Depósito Legal: DC2022001725

ISBN: 978-980-422-287-0

**Christian Asinelli, vice-presidente Corporativo de Programação Estratégica
Ángel Cárdenas, gerente de Desenvolvimento Urbano, Água e Economias Criativas**

Edição e coordenação:
Emil Rodríguez Garabot, diretor (e) de Hábitat e Mobilidade Sustentável.

Autoria dos conteúdos:
**Mariana Alegre Escorza, Emil Rodríguez Garabot, María Patricia Alata
Ninapaytan, Lucía Nogales Fernández-Blanco, Sorayda Helida Quispe Mogrovejo,
Franklin Velarde Herz e Lucas De La Cruz Chaupiz, de “Ocupa tu Calle”**

Equipe de revisão CAF:
**Pablo López, Soraya Azán, Guadalupe Aguirre, Bárbara Zamora, Andrés Sarache,
Angie Palacios, Luciana Fainstain, Cecilia Guerra, Octavio Carrasquilla, Carlota Real,
Andrea Rispo, Paloma Ruiz, Harvey Scorcia, Eduardo Chomali, Nathalie Gerbasi,
Marcelo Facchina, Paulo Rodríguez; com a colaboração de José Rafael,
Julio Carrasco, Fernanda Sousa y Diego Vettori, do escritório de representação do
CAF no Brasil, e de Sofy Enríquez e Lenin Parreño, do escritório de representação do
CAF no Equador.**

As ideias e propostas contidas na presente edição são de responsabilidade exclusiva
de seus autores e não comprometem a posição oficial do CAF.

Ilustrações:
Cristian Turdera

Desenho gráfico e impressão:
Good, Comunicação para o Desenvolvimento Sustentável.

Este e outros livros sobre Desenvolvimento Sustentável encontram-se em: scioteca.caf.com.
Copyright © 2022 Corporação Andina de Fomento. Esta obra está licenciada sob a
Licença Creative Commons Atribuição Não Comercial Sem Derivações 4.0 Internacional.
Para ver uma cópia desta licença, visite: <http://creativecommons.org/by-nc-nd/4.0/>



*Em memória de nossa companheira
Soraya Azán, incansável defensora
de espaços públicos de qualidade
na América Latina.*

Índice

Prólogo	7
Como intervimos em cidades?	
Palavras iniciais caf	11
Espaços públicos e desenvolvimento urbano	12
Como dimensionar intervenções de qualidade em espaços públicos na América Latina?	
Introdução	17
A. Parâmetros para avaliar o estado da rede de espaços públicos em uma cidade	19
B. Atributos que um espaço público de qualidade deve possuir	23
C. Como criar espaços públicos de qualidade?	25
C1. Avaliação inicial. Diagnóstico urbano integral	26
C1.1. Recompilação da informação-base existente	26
C1.2. Análise urbana	27
a. Métodos quantitativos	27
b. Métodos qualitativos	28
C1.3. Mapeamento de atores	29
C1.4. Participação cidadã	29
C2. Planejamento e desenho	30
C3. Gestão e manutenção	32
C4. Avaliação de resultados	32
Capítulo 1. Participação cidadã e inclusão social	35
1.1. A governança do espaço público	37
1.2. Inclusão de grupos vulneráveis e mediação entre conflitos sociais por meio dos espaços públicos.	47
1.3. Vínculos entre educação, arte pública e cultura nos espaços públicos	61
1.4. Ações comunitárias sobre o espaço público	73

1.5. Tecnologia e plataformas para a participação em prol de um espaço público inclusivo	85
Capítulo 2. Espaços públicos e sustentabilidade econômica urbana	95
2.1. Relação entre as redes de espaços públicos e o emprego formal	97
2.2. A gestão do trabalho informal nos espaços públicos	107
2.3. Oportunidades econômicas geradas no solo urbano por investimentos em espaços públicos	121
2.4. Modelos sustentáveis para a implementação e a manutenção de espaços públicos	131
Capítulo 3. Conectividade e mobilidade nas redes de espaços públicos	143
3.1. Ruas completas, espaços compartilhados	145
3.2. O transporte massivo e a transformação do espaço público	157
3.3. Condições para a implantação de infraestruturas de energia e telecomunicações em espaços públicos	169
3.4. Impacto das plataformas disruptivas de mobilidade na organização do espaço público	181
Capítulo 4. Espacios públicos, ambiente y salud	193
4.1. O valor das infraestruturas verdes nas cidades	195
4.2. Os espaços públicos e a saúde	211
4.3. Os espaços públicos e sua relação com a água	223
4.4. Os espaços públicos e a economia circular	239
Conclusões: O que significa para o CAF ter espaços públicos de qualidade?	251
Glossário	255
Referências bibliográficas	258

Prólogo

Como intervimos em cidades?

As cidades são o resultado de processos sociais, econômicos, culturais, políticos e físico-espaciais, que surgem muitas vezes da soma de aspirações e sonhos de pessoas que nelas esperam encontrar uma oportunidade de melhor qualidade de vida. Planejar, dirigir e gerenciar territórios urbanos implica considerar essas motivações. Por meio de um diálogo transparente e permanente entre os atores que compõem a cidade, essas motivações podem ser identificadas e pactuadas para a definição de políticas urbanas efetivas. Com intervenções adequadas, as cidades têm o potencial de se transformarem em territórios que melhorem de maneira sustentada o bem-estar de seus habitantes.

Na América Latina e Caribe, o acelerado processo de expansão urbana experimentado nas últimas décadas gerou um contexto complexo para o alcance desse objetivo. Por um lado, milhões de pessoas encontraram novas oportunidades para satisfazer suas aspirações e necessidades nas cidades da região. No entanto, o fraco acompanhamento dessa demanda crescente e a ausência de um planejamento urbano adequado e oferta de infraestrutura e serviços habitacionais têm gerado inúmeros problemas, como os relacionados à acessibilidade financeira para moradia e preços da terra, acesso à água segura, saneamento e alimentação saudável, congestionamento veicular e contaminação ambiental, entre outros.

Os efeitos da pandemia de COVID-19 evidenciaram estes desafios com maior intensidade. Um dos grupos populacionais mais afetados foi o pertencente aos estratos socioeconômicos mais baixos, o qual, diante das dificuldades de acesso a um habitat e a serviços públicos básicos de qualidade, ficou mais exposto às consequências dessa crise sanitária. Nesse contexto, os espaços públicos adquiriram um novo significado em seus múltiplos papéis para uma vida urbana saudável e isso constituiu para o CAF uma motivação a mais para publicar o presente guia.

Melhorar a produtividade de nossas cidades é uma das principais tarefas pendentes na agenda de desenvolvimento da região, mas essa melhoria não pode ocorrer sob paradigmas obsoletos que degradam nossos recursos naturais. O CAF, a partir de sua Agenda de Desenvolvimento Urbano, promove um modelo de desenvolvimento que atende às necessidades das pessoas, promovendo um vínculo harmonioso com a natureza;

para alcançá-lo, propõe a construção de um habitat sustentável por meio de uma visão mais integral dos territórios que requerem melhor gestão urbana, maior equidade social e a preservação da biodiversidade local. A partir da Gerência de Desenvolvimento Urbano, Água e Economias Criativas, se articulam as diferentes agendas setoriais de nossas gerências com impacto no planejamento, gestão e implementação de ações sobre e a partir do ambiente urbano em três grandes linhas de trabalho: (1) Planejamento, Gestão Territorial e Mobilização de Recursos; (2) Habitat Sustentável e Habitação e (3) Mobilidade Sustentável. Cada um destes eixos é promovido a partir de uma perspectiva local, mas plenamente articulados com outras dinâmicas territoriais, priorizando a atenção às populações mais necessitadas e incentivando ações em harmonia com a natureza nos seus diferentes níveis.

As operações de crédito, as cooperações para o desenvolvimento, as assessorias técnicas e os produtos de conhecimento estão alinhados para oferecer às cidades ideias e soluções para o desenvolvimento integral de seus territórios. Neste sentido, a série de Guias de Desenvolvimento Urbano que o CAF coloca à disposição do público faz parte desses esforços. Sua intenção é colaborar, de forma prática e simples, com um enfoque no planejamento e gestão do território, para um melhor entendimento das dimensões críticas que desafiam a gestão local das cidades latino-americanas e caribenhas. Busca atualizar e orientar tanto os tomadores de decisão quanto os diferentes atores que incidem na conceitualização, planejamento, desenho e gestão das políticas urbanas, com ferramentas disponíveis para o fomento de ações voltadas ao desenvolvimento urbano e que se encontram dentro das competências da gestão local.

Estamos convencidos de que esta série de Guias de Desenvolvimento Urbano constitui um importante insumo para fortalecer as capacidades de gestão local e, assim, construir cidades que continuem se consolidando como os grandes motores de crescimento e desenvolvimento da América Latina e do Caribe.

Ángel Cárdenas

Gerente de Desenvolvimento Urbano,
Água e Economias Criativas

Palavras iniciais do CAF

**Espaços públicos
e desenvolvimento
urbano**

Como dimensionar intervenções de qualidade em espaços públicos na América Latina?

Apesar dos avanços conquistados nas últimas décadas em termos de desenvolvimento, a América Latina continua sendo o continente mais desigual do planeta. Durante a pandemia de Covid-19, essas lacunas de iniquidade se aprofundaram. Segundo a CEPAL¹, a pandemia aumentou a pobreza extrema na região em 4,4%, enquanto paralelamente, desde o início da crise sanitária, a região viu surgir em média um novo bilionário a cada duas semanas². Embora esta tenha sido uma realidade permanente na América Latina, a escala da desproporção na distribuição da riqueza assumiu uma magnitude nunca antes vista.

O crescimento das desigualdades não é uma tendência meramente econômica e abstrata, as desigualdades têm sua contrapartida no espaço. O lugar em que vivemos tende a determinar nosso nível socioeconômico, nosso nível educacional, nossa vulnerabilidade aos efeitos das mudanças climáticas, nossa exposição à insegurança cidadã, a qualidade do ar que respiramos ou o acesso aos serviços de saúde e aos espaços verdes. Na maioria das vezes, as pessoas com menor renda só conseguem se estabelecer em áreas desconectadas das oportunidades oferecidas pela vida urbana, aumentando seu índice de vulnerabilidade diante das adversidades.

Apesar das perdas humanas ocasionadas, a passagem da pandemia nos deixou lições importantes para o modelo de cidade que queremos. Segundo o *Informe de Respostas de Políticas Urbanas 2020* da OECD³, muitas cidades perceberam a recuperação pós-pandemia como uma oportunidade para mudanças drásticas em direção a sociedades mais equitativas, sustentáveis e resilientes; entre as lições aprendidas reconhecidas nesta publicação podemos destacar

algumas, especialmente vinculadas com o conteúdo que desenvolvemos ao longo deste guia:

1. *“O redescobrimento da proximidade abre uma janela de oportunidade para passar mais rápido de um objetivo de aumentar a mobilidade a um de melhorar a acessibilidade mediante a revisão do espaço público, do desenho e do planejamento urbano”.*
2. *“Os problemas de saúde nas cidades não estão necessariamente relacionados com a densidade urbana, e sim com as desigualdades estruturais e a qualidade da urbanização”.*

Hoje, em pós-pandemia, mesmo com as grandes contribuições do desenvolvimento de novas aplicações para telecomunicações e teletrabalho, é necessário recuperar e fortalecer a dimensão material da vida urbana nos âmbitos de proximidade, por meio de uma melhora qualitativa dos espaços relacionais em nossa vida física, desde uma pequena praça no bairro até as grandes infraestruturas verdes metropolitanas. Esta recuperação deveria trazer consigo uma mudança de sensibilidade na forma como desenhamos o nosso habitat.

A qualidade dos espaços públicos consiste em identificar a estratégia adequada para organizar elementos concretos que, quando relacionados, possam melhor satisfazer nossas necessidades de recreação, mobilidade, participação, fortalecimento de laços sociais, proteção contra desastres naturais ou emergências, emprego ou saúde. Os espaços públicos, quando são de qualidade, podem criar as condições necessárias para garantir diferentes aspectos da vida coletiva mesmo em tempos de grande incerteza social.

Fomentar relações de proximidade e defender a qualidade dos espaços públicos são dois convites para direcionar nossa memória coletiva para parâmetros existentes antes do advento do automóvel, para construir um futuro sustentável em comunidade a partir da escala de bairro dentro de uma realidade metropolitana, aproveitando ao máximo os aspectos positivos da aglomeração, da compactação e da densificação.

Este *Guia para Intervenções em Espaços Públicos* do CAF parte da premissa de que para gerar um desenvolvimento urbano sustentável é necessário ponderar a multiplicidade de efeitos produzidos pelas intervenções no território em termos de inclusão social, nas dinâmicas econômicas e nos aspectos ambientais. Dar atributos de qualidade a uma intervenção em espaços públicos requer uma abordagem integral, para que o dimensionamento do seu planejamento, desenho, implementação e gestão englobe os diferentes aspectos que determinam um verdadeiro modelo urbano sustentável.

Por que um guia para intervir em espaços públicos?

O guia que apresentamos a seguir faz parte da *Série de Guias de Desenvolvimento Urbano*, destinada principalmente a prefeitos, funcionários nacionais ou locais que atuam em nível urbano, líderes comunitários, formadores de opinião, urbanistas, estudantes e demais pessoas interessadas em desenvolvimento urbano sustentável.

Pensado especificamente para as cidades, o guia propõe um olhar integral sobre a estruturação e desenho dos espaços públicos, baseado no protagonismo e na autonomia dos governos locais para a gestão da infraestrutura social no marco das intervenções territoriais. Com este guia, o CAF busca colaborar com o cumprimento dos compromissos assumidos por nossos países perante as Nações Unidas com a assinatura da

Agenda 2030 e da Nova Agenda Urbana. 2030 y la Nueva Agenda Urbana.

Desde sua introdução, o guia busca orientar o leitor na identificação de parâmetros para avaliar as redes de espaços públicos nas suas diferentes escalas, definindo os atributos particulares que devem ter para serem consideradas de qualidade, bem como os diferentes elementos a serem contemplados nas distintas etapas do ciclo de projetos de espaços públicos (diagnóstico e análise de dados, planejamento e desenho, operação e manutenção e avaliação de resultados).

O conteúdo do guia está estruturado em quatro capítulos. Cada um deles responde a informação atualizada sobre aspectos estruturais que incidem numa abordagem integral das intervenções de espaços públicos. O guia, por sua vez, tem como eixo transversal a perspectiva de gênero. No contexto desta publicação, o CAF entende que a abordagem de gênero não deve ser tratada como um capítulo à parte, mas sim permear cada um dos temas abordados no guia, inserindo-se de maneira orgânica nas ações, exemplos e recomendações ao longo de seu conteúdo.

O capítulo 1 enfoca o valor da participação cidadã como facilitadora da inclusão social em projetos de espaços públicos. As ferramentas tradicionais de planejamento e desenho urbano nem sempre respondem às reais necessidades de seus usuários e, como consequência disso, grandes investimentos em espaços públicos fracassam sem serem utilizados pela cidadania. A participação é um elemento fundamental para a construção democrática dos espaços públicos e não deve confundir-se apenas com a aplicação de ferramentas de consulta, mas sim como um processo de fortalecimento da governança em um sentido amplo. Para isso, é necessário tanto aprimorar os canais de participação existentes quanto criar novos canais de diálogo e escuta da ci-

1 https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40024/1/RVE118_Amarante.pdf

2 <https://www.dw.com/es/am%C3%A9rica-latina-radiograf%C3%ADa-de-la-desigualdad/a-56306983>

3 <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/#section-d1e4316>

dadania, tanto por meio de estratégias tradicionais quanto através de novas plataformas digitais.

Os processos participativos devem ser capazes de integrar as particularidades culturais, e as visões e necessidades que surgem da população pertencente a etnias, capacidades, condições religiosas, a diversidade de visões e necessidades provenientes da população, os saberes dos técnicos com a população numa única visão ou proposta de intervenção; espaços públicos de qualidade educam. Neste capítulo também falaremos sobre a qualidade de conciliação que alguns espaços públicos têm em seu papel de mediadores de conflitos sociais causados pela segregação territorial.

O capítulo 2 está vinculado aos aspectos econômicos e financeiros envolvidos na implantação e posterior operação dos espaços públicos. As redes de espaços públicos têm sido erroneamente classificadas por algumas administrações como espaços não produtivos na cidade; esse é um enfoque enviesado devido ao baixo valor que por vezes se dá às atividades realizadas nestes espaços e ao desconhecimento que se tem sobre o verdadeiro impacto que os espaços públicos têm no valor do solo de seus entornos.

Os espaços públicos desempenham um papel importante no acesso físico ao emprego em nossa região. Milhões de trabalhadores e trabalhadoras informais na América Latina resolvem suas fontes de renda com base nas condições que os espaços públicos podem oferecer para desenvolver suas atividades. Nesse contexto, no qual os espaços públicos se transformam nos espaços produtivos do setor informal de trabalho, devem os governos locais regularizar, tolerar ou eliminar a informalidade quando uma parte importante de nossa população ativa desenvolve suas atividades nessas

condições? No caso do setor de trabalho formal, são os espaços públicos (ruas, praças e calçadas) os meios que conectam materialmente os cidadãos às oportunidades de emprego, as quais são mais ou menos equitativas dependendo de sua distribuição no espaço e conectividade com os locais de residência.

Neste capítulo também abordaremos o impacto que a criação de espaços públicos tem no valor do solo e na renda do entorno e, último, veremos como uma abordagem sustentável dos espaços públicos deve identificar desde as etapas iniciais o modelo de gestão mais adequado ao seu financiamento, operação e manutenção.

No capítulo 3 trataremos da conectividade e mobilidade dos cidadãos nas redes dos espaços públicos. Viemos alimentando um modelo de cidade que tende a priorizar a circulação e a velocidade do automóvel particular para cobrir as conexões entre as residências e os centros de trabalho, educação, consumo, lazer ou saúde, obstaculizando o papel das ruas como principal espaço público das cidades, não apenas em termos quantitativos, mas também qualitativos, pois constituem tanto espaços de trânsito como também espaços de encontro e vida urbana coletiva.

Abordaremos o conceito de ruas completas promovido pelo CAF nas cidades da região, e também falaremos sobre o impacto que geram os nós de transporte massivo na transformação dos espaços públicos em seus entornos e sobre os impactos das plataformas disruptivas de mobilidade na organização de praças e calçadas. Para concluir, vamos dar uma olhada nas condições necessárias para a implantação de infraestruturas de energia e telecomunicações no desenho de espaços públicos.

O Capítulo 4 aborda os aspectos ambientais das intervenções nas redes de espaços públicos. No processo de urbanização, as condições ambientais têm desempenhado um papel importante na capacidade de melhorar a qualidade de vida dos habitantes das cidades. Hoje em dia não deveria haver mais conflito entre natureza e desenvolvimento urbano, mas sim considerar a relação permanente e dependente entre eles. Os sistemas ecológicos que se encontram ligados às áreas urbanas fornecem serviços ambientais insubstituíveis (qualidade do ar, água, áreas verdes, espaços de lazer, etc.) que podem ter um impacto positivo na produtividade, na saúde pública, na alimentação e na recreação.

Os serviços ambientais podem ser afetados negativamente pelo tipo de desenho e gestão dos governos locais, o que aumenta a vulnerabilidade aos efeitos das mudanças climáticas, emissões de gases de efeito estufa ou a destruição da biodiversidade. Neste capítulo falaremos sobre o valor que as infraestruturas verdes têm como estruturadores das formas

urbanas, a relação existente entre as intervenções nos espaços públicos e a gestão da saúde e da água e, por fim, como os espaços públicos de qualidade podem constituir uma plataforma adequada para migrar para uma economia circular.

A segurança cidadã é, sem dúvida, outro aspecto crítico que desafia a boa gestão dos espaços públicos nas cidades latino-americanas, região onde estão localizadas 42 das 50 cidades mais violentas do mundo. Tendo em vista a necessidade de aprofundar os aspectos situacionais da segurança cidadã decidimos escrever um guia separado, dentro da *Série de Guias de Desenvolvimento Urbano do CAF*, para abordar a questão da segurança em espaços públicos, como complemento a esta publicação.

Esperamos que este guia possa se tornar um instrumento útil para o público interessado em uma aproximação integral às intervenções em espaços públicos no contexto latino-americano.



Carnaval na Barra. Salvador, Brasil (2019). Autor: Alfredo Filho

Introdução

Um fator fundamental na construção do imaginário urbano contemporâneo é esse conjunto de lugares onde caminhamos, brincamos, conversamos, nos encontramos, trabalhamos e nos divertimos em comunidade: os parques, alamedas ou áreas verdes, as ruas, calçadas, esquinas ou escadas, pequenas e grandes áreas de uso coletivo, onde a vida urbana se manifesta.

Os espaços públicos não podem ser pensados como espaços meramente transitivos na cidade. Pelo contrário, desempenham diferentes **papéis** estruturais nas nossas cidades de acordo com a **sua hierarquia** (importância, acessibilidade), **seus usos** (recreativos, desportivos, culturais) e **sua função** no tecido urbano e no território. Assim podemos distinguir espaços públicos **conectores**,

como são as ruas, calçadas e os grandes corredores verdes; e espaços públicos nodais, habilitados para a permanência (praças, parques, jardins, entre outros).

Segundo Juli Esteban Noguera, em seu livro “La ordenación urbanística: conceptos, herramientas y prácticas”⁴ (Planejamento urbano: conceitos, ferramentas e práticas) os espaços públicos caracterizam-se por formar uma rede física contínua e estruturante que se estende por toda a cidade, cumprindo as seguintes funções:

- a. Fornecem o acesso da cidade ao território.
- b. Comunicam todas as partes da cidade entre si e com seus habitantes.
- c. São o apoio da representação e expressão cultural de sua cidadania.
- d. São o espaço de trabalho, interação e lazer de seus habitantes.

- e. Abastecem as cidades de serviços ambientais através da criação e proteção dos ecossistemas urbanos.
- f. São uma plataforma para a distribuição das redes de serviços.

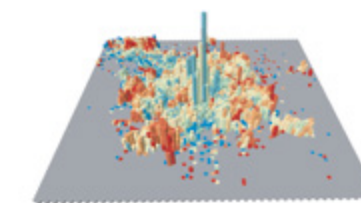
Devido a essa multiplicidade de fatores, muitas vezes são gerados conflitos entre o uso e os interesses sobre os espaços públicos, uma vez que as atividades e dinâmicas sociais que neles ocorrem evoluem mais rapidamente do que a infraestrutura física que os suporta. Por isso, são necessárias uma gestão e uma regulação que tenham capacidade de responder ao gerenciamento desses conflitos sobre o solo público. Dito isso, entendemos ser fundamental garantir a **continuidade da qualidade dessas redes de espaços públicos se realmente queremos promover a equidade e a justiça social** no acesso a bens e serviços para todos os cidadãos, independentemente do nível socioeconômico, raça, gênero, orientação sexual, religião ou cultura.

Quadro 1. Áreas verdes em Córdoba, Argentina (2019)

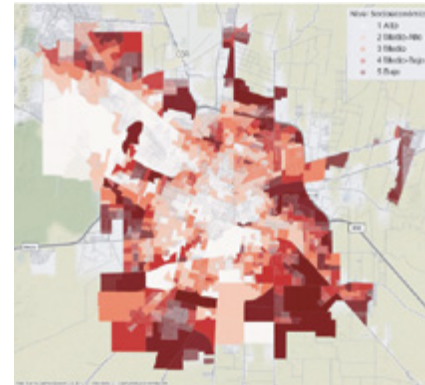
Em 2019, a equipe da iniciativa Cidades com Futuro do CAF, juntamente com a prefeitura de Córdoba (Argentina), realizou uma Oficina sobre Acesso a Oportunidades, metodologia de análise geoespacial promovida por esta iniciativa, que consistia em identificar potenciais soluções para lacunas no acesso a bens e serviços na cidade, especialmente para as populações mais vulneráveis. Para tal, se geolocaliza a distribuição das ofertas disponíveis na cidade (espaços verdes, fontes de emprego, hospitais, escolas, etc.) juntamente com os locais de residência dos diferentes grupos sociais.

Como parte dos resultados da oficina, foi possível identificar que a distribuição de áreas verdes na cidade, cruzada com dados sobre o nível socioeconômico, gera desigualdades em termos de acesso: quanto maior a renda, maior o acesso a áreas verdes. Este é um ponto de partida para identificar intervenções que permitam reverter esse processo, priorizando investimentos que melhorem os níveis de acesso da população mais excluída em termos relativos a esses bens públicos.

⁴ Noguera, Juli Esteban (2011). “La Ordenación Urbanística: conceptos, herramientas y prácticas”. UPC COMMONS, págs. 21-23, disponível em <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.3/36652>

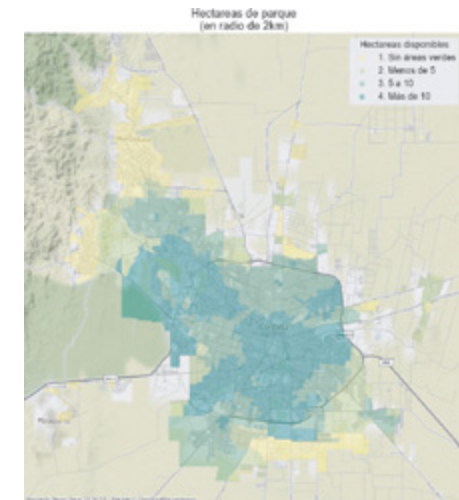


Nível socioeconômico:
5 grupos (com base no Censo 2010)

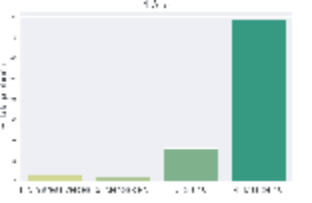


Espaços verdes: Hectares disponíveis de parques e praças, por raio censitário

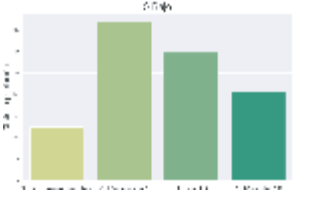
Acesso a espaços públicos verdes



Quantidade de hectares acessíveis para os “ricos”



Quantidade de hectares acessíveis para os “pobres”



Fonte: Elaboração CAF com base em dados do censo e OMS

A. Parâmetros para avaliar o estado da rede de espaços públicos em uma cidade

A construção de um sistema de espaços públicos de qualidade em uma cidade pode começar na fase de planejamento urbano. Neste âmbito, quatro aspectos devem ser levados em conta na hora de dimensionar um projeto de espaço público:

1. Quantidade de espaços públicos por habitantes.
2. Distribuição dos espaços públicos na cidade.
3. Escala dos espaços públicos.
4. Qualidade em relação ao desenho urbano.

Em relação aos dois primeiros aspectos, **quantidade e distribuição**, uma primeira pergunta a ser feita seria: Nossa cidade tem áreas públicas suficientes? Embora não haja um parâmetro único sobre a quantidade de áreas verdes necessárias, diferentes órgãos de planejamento e organizações internacionais, como a Organização Mundial da Saúde (OMS), indicam faixas variáveis de **9 a 15 m² por habitante**,

que variam de acordo com as características geográficas e dos usos de cada território.

Mesmo em uma cidade que cumpra com os parâmetros quantitativos de espaços públicos, estes **nem sempre se encontram distribuídos de forma equitativa dentro da cidade nem em seus bairros**. Isso contribui para a desigualdade urbana, pois algumas pessoas poderão acessar os espaços públicos diariamente e gratuitamente, e outras terão que percorrer longas distâncias ou pagar para entrar em um espaço de qualidade, como ocorre com certas praças e centros comerciais, parques semiprivatizados e espaços esportivos de aluguel, entre outros. Nesse sentido, **o planejamento urbano, pensado a partir de um enfoque de acesso**, desempenha um papel importante tanto na hora de estruturar o crescimento da cidade como de pensar na melhoria dos bairros existentes.

Embora seja difícil estabelecer parâmetros gerais, além dos valores já mencionados, existem algumas experiências internacionais que definem um conjunto de padrões para avaliar e melhorar a acessi-

bilidade e distribuição dos espaços verdes no território. Por exemplo, *Accessible Natural Green Space Standard for England* (Padrão Inglês para a Acessibilidade a Espaços Verdes) recomenda que todas as pessoas devem ter acesso a:

- Uma superfície de pelo menos 2 hectares, a não mais de 300 metros lineares de distância (5 minutos caminhando) de casa;
- Pelo menos um parque de 20 hectares num raio de 2 km;
- Uma área acessível de 100 hectares dentro de 5 km;
- Uma área acessível de 500 hectares dentro de 10 km, e
- Pelo menos 1 hectare de reserva natural para cada 1.000 habitantes da cidade.

Em termos de **escala**, é importante destacar que – em função de sua dimensão – cada tipologia de espaço público cumpre uma missão distinta e tem um impacto diferenciado na cidade; alguns espaços o têm no nível do quarteirão, outros no nível de um bairro, ou de toda a área metropolitana. Essa heterogeneidade de espaços e escalas faz com que a vida urbana também seja diversa em termos das pessoas que os utilizam, atividades e horários. Para poder entender a relação entre as características físico-espaciais e as interações sociais que os espaços públicos permitem, é preciso levar em conta sua relação com o entorno urbano através de suas diversas escalas.

• Escala metropolitana ou supradistrital

Na América Latina, as cidades foram se estruturando convencionalmente em torno de uma praça central onde se concentravam as atividades políticas, comerciais e sociais mais importantes. Nos últimos 50 anos, as políticas públicas fundiárias, as migrações e os processos de urbanização popular fizeram crescer nossas cidades, dando origem a novas centralidades urbanas. Em muitos casos, essas centralidades se transformaram em zonas econômicas estratégicas que continuam conservando os maiores e melhores equipamentos urbanos. Paralelamente, aparecem periferias urbanas

desprovidas de serviços, equipamentos e espaços públicos de qualidade.

Por isso, na hora de pensar em processos de consolidação territorial, é importante visibilizar nos instrumentos de planejamento urbano uma **distribuição** justa dos espaços públicos também nas áreas mais afastadas das centralidades. Seguindo essa lógica, é importante destacar que, a partir da gestão pública, é necessário estabelecer as condições para favorecer a reserva de solo, de modo a destiná-los à criação de grandes parques ou espaços verdes livres, especialmente em áreas de expansão futura, uma vez que cumprem uma função estrutural, social e ecológica fundamental nas cidades.

• Escala de bairro ou de vizinhança

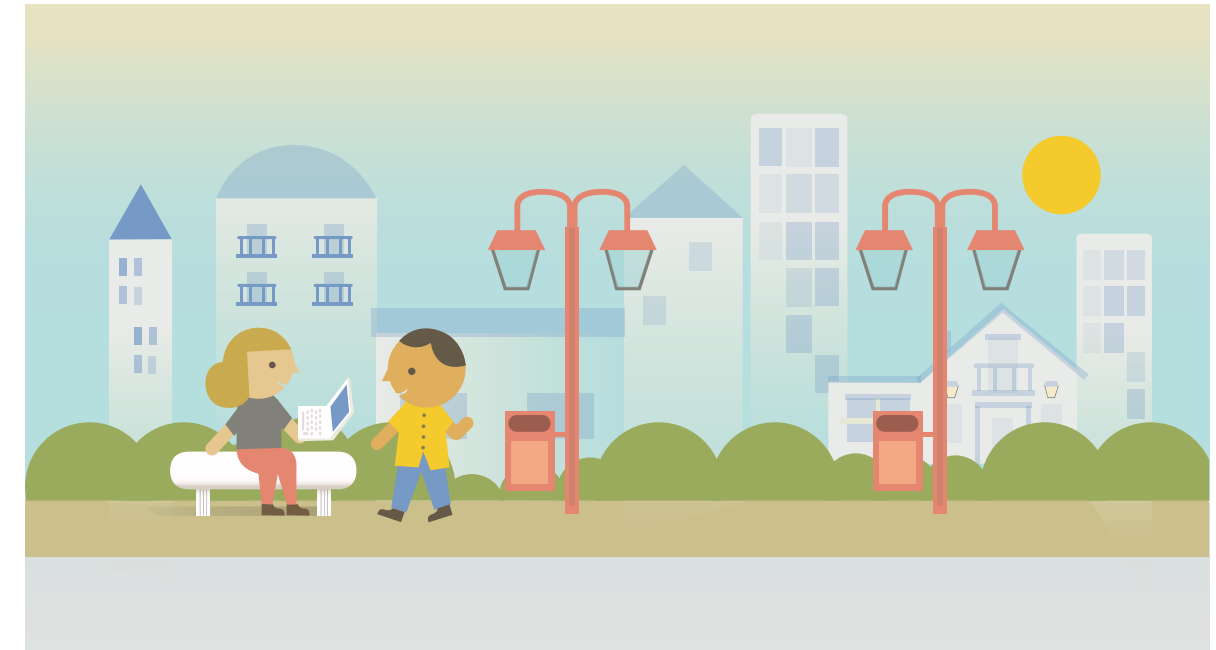
No nível local, os bairros também deveriam ter um circuito de espaços públicos que funcionem à escala comunitária, com características particulares segundo a sua **localização**. Uma praça próxima a uma escola não terá a mesma dinâmica que outra cercada de lojas e comércios. Portanto, a partir de seu desenho, deve-se considerar tanto a localização das atividades existentes em seu entorno quanto a identificação de potenciais atividades que enriquecem a vida cotidiana. Cada rampa em uma calçada, cada poste de luz em uma esquina e cada área de recreação infantil é uma oportunidade para criar inclusão social e coesão entre as pessoas, como será visto mais adiante neste guia.

Nos bairros, as ruas tornam-se o principal espaço público onde as pessoas se encontram e interagem. No entanto, as ruas de muitas cidades da América Latina se configuraram priorizando o uso do automóvel particular, deixando de aproveitar sua grande capacidade de se tornarem espaços flexíveis para a interação social e a integração de uma mobilidade sustentável.

Nesse sentido, em um bairro, cada espaço público deve ser avaliado de maneira particular e, ao mesmo tempo, como parte de uma rede de espaços

inter-relacionados onde as pessoas convivem e se deslocam diariamente, por exemplo, da casa para o jardim, para a calçada, para a rua, para a praça e,

por fim, para a parada de transporte público; **procurando fluidez e qualidade em todo o trajeto.**



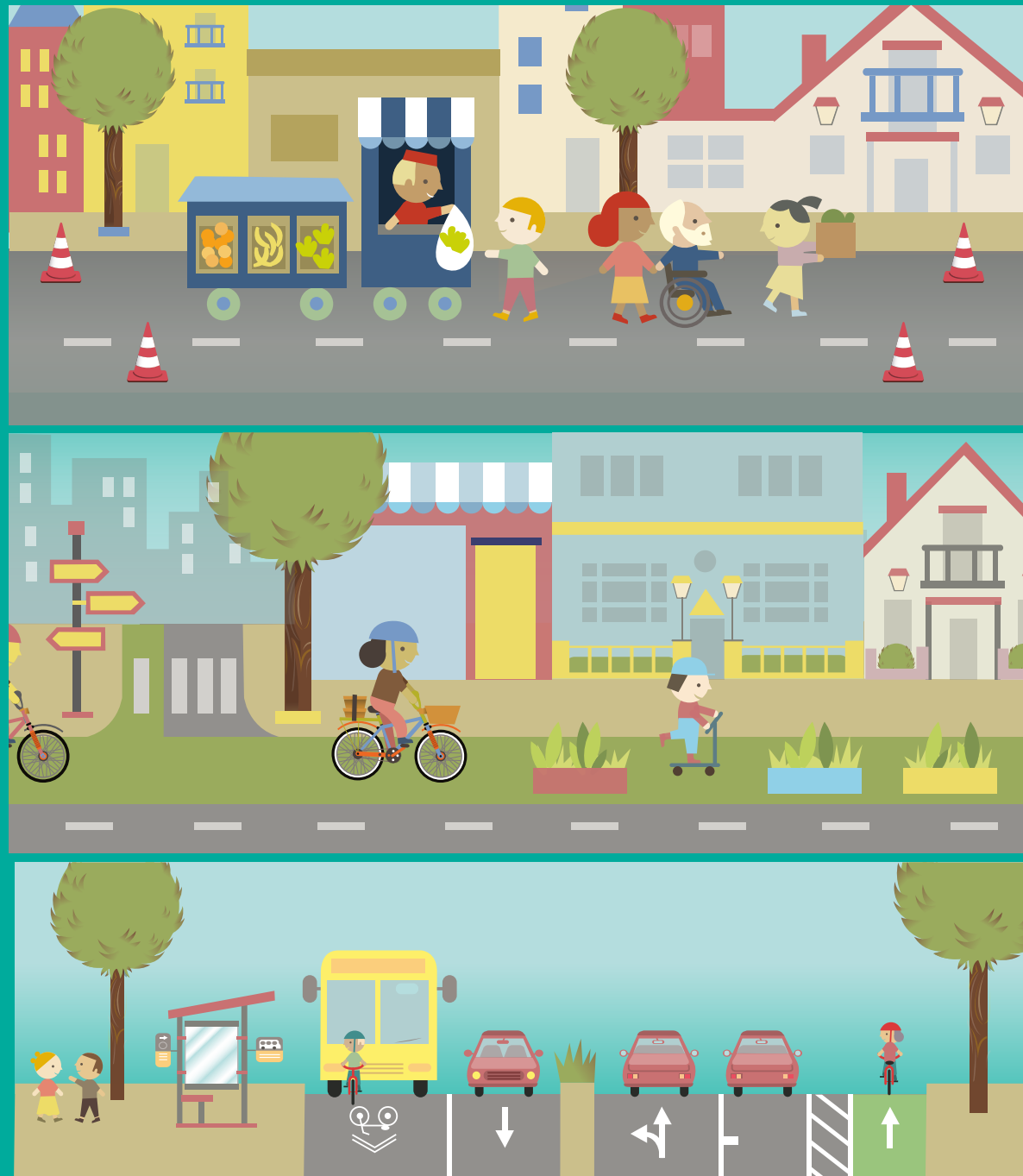
• Dimensão humana

É importante pensar os espaços públicos de e para as pessoas, considerando as diferentes formas de habitá-los e a diversidade de quem habita a cidade em termos de idade, gênero, origem, nacionalidade, orientação sexual, raça e capacidades motrizes, entre outras questões. Isso exigirá qualidade e adaptabilidade no desenho do espaço público, para que contemple uma multiplicidade de situações e facilite seu uso sem restrições. Da mesma forma, desempenha um papel muito importante a maneira como será gerenciado um espaço, seja em termos de segurança ou liberdade de acesso, e que atividades serão promovidas nos mesmos, juntos com sua programação.

Quanto maior o número de atividades, mais o espaço público será visto como um local atrativo e seguro, incentivando novos usuários a transitá-lo

ou visitá-lo. Além disso, sempre deve haver espaço para a espontaneidade, que pode se refletir em atividades simples como se exercitar, jogar em equipe ou subir em uma árvore, entre outras. É preciso levar em conta que a criatividade e as necessidades de quem os utiliza, sobretudo meninos e meninas, sempre irão desafiar as características dos espaços públicos, pelo que é necessário concebê-los como uma infraestrutura flexível. **Atender, observar e aprender com o comportamento das pessoas torna-se um insumo fundamental para um desenho com essas características.** Para atingir esta escala humana, devemos também relacionar a qualidade e vitalidade dos espaços públicos com outras características concretas do entorno, como o número de janelas voltadas para a rua, a altura dos edifícios, os usos dos primeiros andares (lojas, comércios, etc).

Espaços públicos habitáveis



Os bons espaços públicos potencializam, de forma adequada, as dinâmicas sociais. Sua gestão deve assegurar que sejam locais atrativos e seguros para quem os utilizam e para as atividades que neles se desenvolvem ou em suas imediações.

B. Atributos que um espaço público de qualidade deve possuir

O espaço público funciona como uma plataforma física segura e confortável, que permite a realização de múltiplas atividades de acordo com suas características definidas no **planejamento, desenho e gestão**. Em outras palavras, há uma relação direta entre os espaços que são ofere-

cidos às pessoas e as condições em que essas atividades são realizadas. A qualidade de um espaço público depende, então, de sua **habitabilidade**, ou seja, da capacidade que tenha de fornecer as condições ideais para acomodar as necessidades, tanto individuais quanto coletivas.

Indicadores de habitabilidade de espaços públicos em cidades latino-americanas

Categoria	Significado
 Sustentabilidade ambiental	Ações dirigidas para garantir a qualidade ambiental
 Mobilidade e acessibilidade	Deslocamento de usuários dentro e em direção ao espaço público e acessibilidade ao mesmo
 Serviços	Tipos de serviços disponíveis no espaço público
 Dinâmica cultural	Disponibilidade de propostas culturais
 Dinâmica governamental	Propostas impulsionadas pelo governo em função da intervenção dos espaços públicos
 Dinâmicas sociais	Estímulos ao fomento das relações sociais e a participação dos indivíduos
 Economia e consumo	A forma e os meios com os quais se satisfazem necessidades humanas de consumos
 Infraestrutura	Oferta e estado da infraestrutura disponível como suporte ao desenvolvimento de atividades e funcionamento do espaço público
 Segurança e proteção:	Ações destinadas à convivência pacífica e erradicação da violência

Fonte: Páramo, P., Burbano, A., & Fernández-Londoño, D. (2016). Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. *Revista de Arquitectura*, 18(2), 6-26. doi:<http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2016.18.2.2>

Todos os espaços públicos de qualidade têm características comuns. Dentre elas, destacam-se:

• **Versatilidade e segurança**

Uma vez assegurada a permanência de quem utiliza o espaço, este deve ser capaz de oferecer segurança e conforto aos diversos tipos de pessoas na realização de suas atividades. Um banco urbano não responde da mesma forma à necessidade de conforto de um idoso que a intenção de brincar de meninos e meninas. Por isso, é preciso pensar em diferentes tipos de mobiliários que podem ser apropriados por diferentes pessoas. Por exemplo, os equipamentos esportivos de um espaço devem permitir diversidade de atividades, considerando a diversidade de pessoas e suas diferentes idades e gêneros. Existem jogos mais estruturados, como o futebol ou o vôlei, e outros mais livres, como pular corda ou andar de patins. Ambos os tipos devem ter espaço, e isso não é possível, por exemplo, em um campo de futebol fechado, que costuma ser o espaço público predominante em áreas populares.

Por outro lado, enquanto mais pessoas permanecerem nos espaços de um bairro, maior será a

percepção de segurança. Os **espaços públicos flexíveis e ativos** são plataformas de luta para combater a insegurança cidadã. Ao contrário, ruas e parques vazios de pessoas facilitam o surgimento de atividades ilícitas e o aumento da percepção de insegurança. Para isso, o comércio ambulante pode ser um excelente aliado para manter as ruas ativas.

• **Condições ambientais e de conforto**

Os espaços públicos devem ser confortáveis em diferentes momentos do dia e do ano. Em outras palavras, assim como um espaço público não funciona da mesma forma de manhã e à noite, não funcionará no verão da mesma forma que no inverno. O clima é uma variável importante a se levar em conta. Espaços com sombra ou proteção contra a chuva podem tornar um espaço público um local atrativo para diferentes tipos de pessoas. O conforto climático de um espaço garante ou desestimula a **permanência das pessoas**. Por exemplo, o desenho e tamanho adequado das calçadas em relação à altura dos edifícios, principalmente em bairros em processo de adensamento, permite garantir o espaço necessário para o cultivo e o crescimento de árvores.

“O plantio urbano de árvores pode colaborar para regular a temperatura e clima reduzindo a temperatura, reduzindo o calor e a incidência de ventos. Segundo a ONU, a arborização urbana pode ajudar a resfriar o ar entre 2 e 3 graus nas calçadas e praças”.

Fonte: ONU



• **Gestão e participação**

A decisão das pessoas de permanecer em um espaço público não depende somente do desenho, mas também da forma como ele é administrado pelo governo municipal.

Na América Latina, a autoconstrução e autogestão dos espaços públicos tem sido parte importante da consolidação progressiva de vários bairros. Um espaço público gerenciado e cuidado pelos vizinhos e vizinhas, em articulação com a prefeitura, permite que os que “habitam a cidade” possam, a partir da sua experiência cotidiana, transformá-la de maneira articulada com os governos locais e, simultaneamente, potencializar as **capacidades organizacionais** de um bairro.

A qualidade do espaço público é reforçada a partir de sua capacidade de articular atores para sua construção, consolidação e gestão. Assim, os espaços públicos tornam-se pontos ativos e justos, onde a qualidade e diversidade de equipamentos e mobiliário permitem seu uso intenso, livre e confortável para diferentes pessoas.

C. Como criar espaços públicos de qualidade?

O espaço público deve funcionar como um elemento integrador da cidade, que ajude a solucionar diversas problemáticas urbanas. Para avaliar a capacidade integradora de um espaço público, deve-se analisar sua acessibilidade, sua valorização social e as interações que nele são geradas. Além disso, seu papel como canal de comunicação entre os cidadãos e a administração pública também deve ser considerado nesta avaliação. Portanto, no planejamento, desenho e gestão é fundamental considerar o papel que o espaço público pode desempenhar para facilitar a boa convivência e o relacionamento entre a população local e suas instituições.

E projeto urbano deve responder a todas as **dimensões do espaço público: a física**, que implica as qualidades espaciais e elementos de suporte para as atividades realizadas; **a social**, que contempla os usuários do espaço e suas formas de habitá-lo, as dinâmicas e os costumes; e, por fim, **a política**, que reflete o valor simbólico. Estas dimensões são transversais e estruturam as quatro principais fases de um projeto urbano: **1) avaliação inicial (diagnóstico), 2) planejamento e desenho; 3) gestão e manutenção e 4) avaliação final**

Avaliação inicial

Analisar corretamente o espaço público para entender suas dinâmicas e necessidades é fundamental para o desenvolvimento de propostas pertinentes ao contexto.



Gestão e manutenção

A sustentabilidade é um elemento-chave no planejamento do processo. Quem serão os responsáveis e como o farão são aspectos que devem ser estabelecidos claramente para evitar prejudicar os resultados do projeto urbano.



Planejamento e desenho

O planejamento e o desenho da proposta devem ser uma resposta clara aos resultados da avaliação, sendo coerentes com os objetivos traçados no início do projeto.



Avaliação final

Tão importante quanto a avaliação inicial é a avaliação final. Analisar os resultados e impactos do projeto urbano permitirá planejar e melhorar adequadamente os processos futuros.

C1. Avaliação inicial. Diagnóstico urbano integral

Um diagnóstico urbano integral serve para compilar e analisar informações prévias relevantes que possam garantir a redação de um plano urbanístico adequado ou um bom desenho urbano. O âmbito do diagnóstico deve abranger a área de intervenção, analisando-a em suas diferentes escalas e incluindo os temas de interesse através da participação dos seus habitantes ao longo do processo. Um bom exemplo de diagnóstico urbano participativo é o caso do Leticia Urban Lab em Lima, parte do Urban DesignLab. Disponível aqui: https://issuu.com/ocupatucalle/docs/informe_final_21.05.2020_2

Os diagnósticos deste tipo consistem em pelo menos: (1.1) **Recompilação das informações de base existentes**; (1.2) **análise urbana**; (1.3) **mapeamento de atores** e (1.4) **participação cidadã**.

C1.1. Recompilação da informação de base existente (quantitativa e qualitativa):

É uma fase de busca de informações exploratórias, que irão alimentar os diversos componentes do diagnóstico e auxiliar nas etapas seguintes do processo. Deve-se levar em consideração o seguinte:

- Informações sociodemográficas e econômicas;
- Caracterização do entorno da intervenção;
- Normativas e zoneamento;
- Riscos ambientais, sociais e políticos;
- Análise de gênero e populações vulneráveis;
- Oportunidades e limitações, e
- Estudos e planos, entre outros pontos.

Existem dois tipos de informação: a **primária**, obtida por meio de entrevistas, pesquisas ou oficinas,

e a **secundária**, oriunda de bancos de dados de instituições ou pesquisas específicas. Algumas fontes úteis de informação são institutos de estatística ou geografia e as universidades. A partir das informações compiladas podem se obter indicadores ou unidades de medição para monitorar o cumprimento dos objetivos da intervenção ao longo do tempo.

Nesta etapa preliminar, é muito importante visitar e coletar informações primárias de forma presencial, pois isso permite obter dados em primeira mão e formular hipóteses mediante a **observação do comportamento dos potenciais usuários** em seus contextos sociais. É preciso considerar o nível de profundidade das informações requeridas para cada projeto em particular. Em muitos casos – como será visto no subcapítulo 1.3 –, as tecnologias de informação e as plataformas digitais podem ser importantes aliados para a coleta de dados, especialmente em tempos desafiadores para o funcionamento social, como tem sido a pandemia de COVID-19.

Na fase de avaliação ou diagnóstico, o objetivo da participação é articular todos os atores interessados para que, por meio de suas experiências, se compreenda de maneira mais completa a identidade do espaço ou da rede de espaços públicos, seus problemas e suas oportunidades. Trata-se de conhecer as diferentes perspectivas, que podem ser coerentes ou divergentes entre si. Para isso, podem ser realizadas entrevistas com atores-chave, observação participante, grupos de discussão, oficinas e mapeamento coletivo, entre outros. **Incluir a participação cidadã na fase de diagnóstico permite obter essas informações de forma efetiva e direta, reduzindo tempos e custos.**

Herramientas para recoger información



Revisão bibliográfica. Conhecer a informação existente sobre a área de estudo pode oferecer as primeiras orientações para o projeto urbano. Esta revisão pode incluir normativas, projetos prévios, informações sociodemográficas, entre outros aspectos.



Observação. Conhecer o entorno físico e as dinâmicas do lugar de forma presencial é essencial: a informação bibliográfica pode ser corroborada e enriquecida com as observações *in situ*.



Entrevistas. Conversar com os atores-chaves, segundo os papéis que exerçam no lugar do projeto urbano (autoridades, organizações ou sociedade civil), e ser empáticos com suas preocupações e necessidades gerará melhores critérios para o projeto e facilitará as articulações no futuro para seu desenvolvimento.



Pesquisas. Ter informação qualitativa e quantitativa permitirá não apenas conhecer com maior profundidade o lugar, mas também formará parte dos fundamentos que sustentam o planejamento, desenho e execução da proposta.

C1.2. Análise urbana

Uma vez compilados ou levantados e sistematizados os dados coletados, deve ser realizado um estudo do contexto a partir da observação das dinâmicas existentes entre a população e os elementos e peças que compõem o tecido urbano.

As análises urbanas podem ser realizadas a partir de três diferentes escalas de abordagem – **macro** (cidade), **meso** (bairro) e **micro** (dimensão humana) – de forma interdisciplinar e com especial atenção às populações vulneráveis, geralmente discriminadas por sua etnia, nível socioeconômico, orientação ou gênero.

Em cada escala de análise podemos identificar diferentes aspectos e obter diferentes conclusões, como as características físicas do local, a acessibilidade, as formas de circulação e as características dos equipamentos e o mobiliário urbano. Para tal, pode-se utilizar a informação base recolhida na fase anterior,

bem como metodologias de análise qualitativa e quantitativa.

a. Métodos quantitativos: são altamente relevantes para as análises e tomadas de decisão em matéria de planejamento urbano (escala macro). Podem ser desenvolvidos por meio do cruzamento de análises estatísticas e geodados. Isso pode ser visualizado através de informações geolocalizadas, como:

- Delimitação da área de influência direta e indireta
- Mapa de estruturas naturais, como árvores urbanas
- Mapa de usos existentes (residencial, comercial, misto, etc.)
- Mapa de intervenções projetadas
- Análise do crescimento urbano (processos de urbanização)
- Dinâmica imobiliária

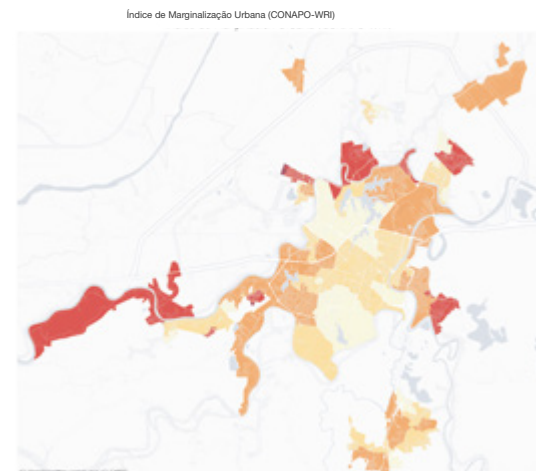
- Mapeamento da rede de espaços públicos existentes
- Mapa de equipamentos urbanos
- Mapa de mobilidade e infraestrutura de transporte
- Mapas de segurança (vitimização)
- Mapa de perigos naturais
- Mapa de inundações em bacias (fator a ser considerado ao tomar medidas de adaptação às mudanças climáticas)
- Outros

Quadro 2

ANÁLISE DO ACESSO A ESPAÇOS PÚBLICOS EM CIDADES COM FUTURO CIDADE DE VILLAHERMOSA, ESTADO DE TABASCO

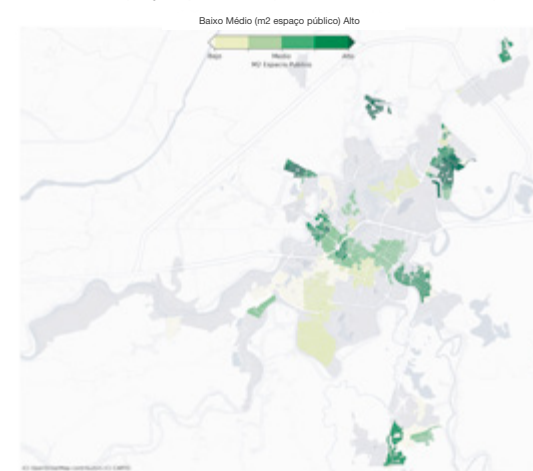
DISTRIBUIÇÃO TERRITORIAL/SOCIOECONÔMICA

Baixa densidade urbana média (67hab/ha)
Áreas periféricas com alto grau de marginalização e maior densidade relativa.



ACESSO A ESPAÇOS PÚBLICOS

Grande parte da cidade **não possui acesso a espaços públicos a distâncias razoáveis.**
Acesso a espaços públicos (20 minutos caminhando)



Modelo de análise espacial de acesso a espaços públicos a partir de geodados em nível de cidade. Nele, estudou-se o nível de acessibilidade da cidade de Villahermosa (México) aos espaços públicos, percorrendo no máximo 20 minutos a pé.

Fonte: Elaboração CAF com base em dados de censo e Open Street Map.

b. Métodos qualitativos: são realizados por meio de pesquisas, levantamentos e outras ações com as comunidades. Contemplam a participação de potenciais usuários e são importantes

para compreender o funcionamento social relacionado a uma localidade específica em escala de bairro ou escala micro.

Por exemplo, se o objetivo é aumentar o tempo de permanência das pessoas que usam uma praça, deve-se medir quanto tempo elas realmente permanecem lá, mas também é necessário analisar os dados sobre a **localização e disposição precisa dos elementos que compõem o espaço público específico** (mapeamento de bancos, pracinhas e outros em escala local), **observar o tipo de pessoa** que os utiliza com mais frequência (meninos e meninas, jovens, comunidades como moradores de rua, etc.) e determinar como o utiliza cada tipo de pessoa (sua experiência). Isso facilita, durante a fase de desenho, a proposta de localização dos elementos com uma lógica adequada, no local mais estratégico e com a quantidade necessária, de modo a oferecer melhores condições aos potenciais usuários e ao meio ambiente em que estão inseridos.

Como referência, a equipe de arquitetos de Gehl desenvolveu um *toolkit* de entrevistas e ferramentas para a análise dos elementos físicos e sociais que compõem um lugar. Ver link abaixo (em inglês), <https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/Gu%C3%ADa-Completa.pdf>

C1.3. Mapeamento de atores

É a identificação e análise dos atores vinculados, e potencialmente vinculáveis, à zona ou espaço a ser analisado. Além de identificá-los, é necessário caracterizar as relações entre eles

e como estão vinculados ao projeto. Esses atores também podem colaborar no entendimento das necessidades a serem atendidas com a intervenção a partir de diversos setores e âmbitos, por exemplo, instituições públicas como escolas, refeitórios populares ou centros comunitários, organizações sociais ou culturais, comerciantes locais, dirigentes ou diretores administrativos de bairros ou líderes naturais do bairro.

Para desenvolver um bom diagnóstico e, posteriormente, uma boa análise do local, é importante garantir a representatividade da diversidade de atores com base na idade, gênero, nível socioeconômico, poder ou influência, etc.

C1.4. Participação cidadã

Da medida do possível e em suas diversas escalas, as intervenções relacionadas aos espaços públicos urbanos deveriam ser complementadas com o compromisso e a participação da comunidade. A participação é um elemento transversal que deve estar integrado ao longo de todo o processo, desde o diagnóstico e planejamento, até o desenho definitivo e a avaliação do projeto. Nos subcapítulos 1.4., *Ações comunitárias no espaço público*, e 1.5., *Tecnologia e plataformas para a participação a favor de um espaço público inclusivo*, esses conceitos são desenvolvidos em profundidade.

A participação cidadã ativa implica que a cidadania forme parte da tomada de decisões. Para isso, é necessário gerar espaços ou serviços que permitam:



Acesso à informação pública



Diálogo e debate



Emitir opinião



Orçamentos participativos



Participar na formulação de leis, planos e normas

C2. Planejamento e desenho

O planejamento permite identificar onde e com quais recursos materializamos o projeto, enquanto o desenho urbano resolve como este se realiza em função de determinadas variáveis sociais e ambientais específicas.

A. Planejamento

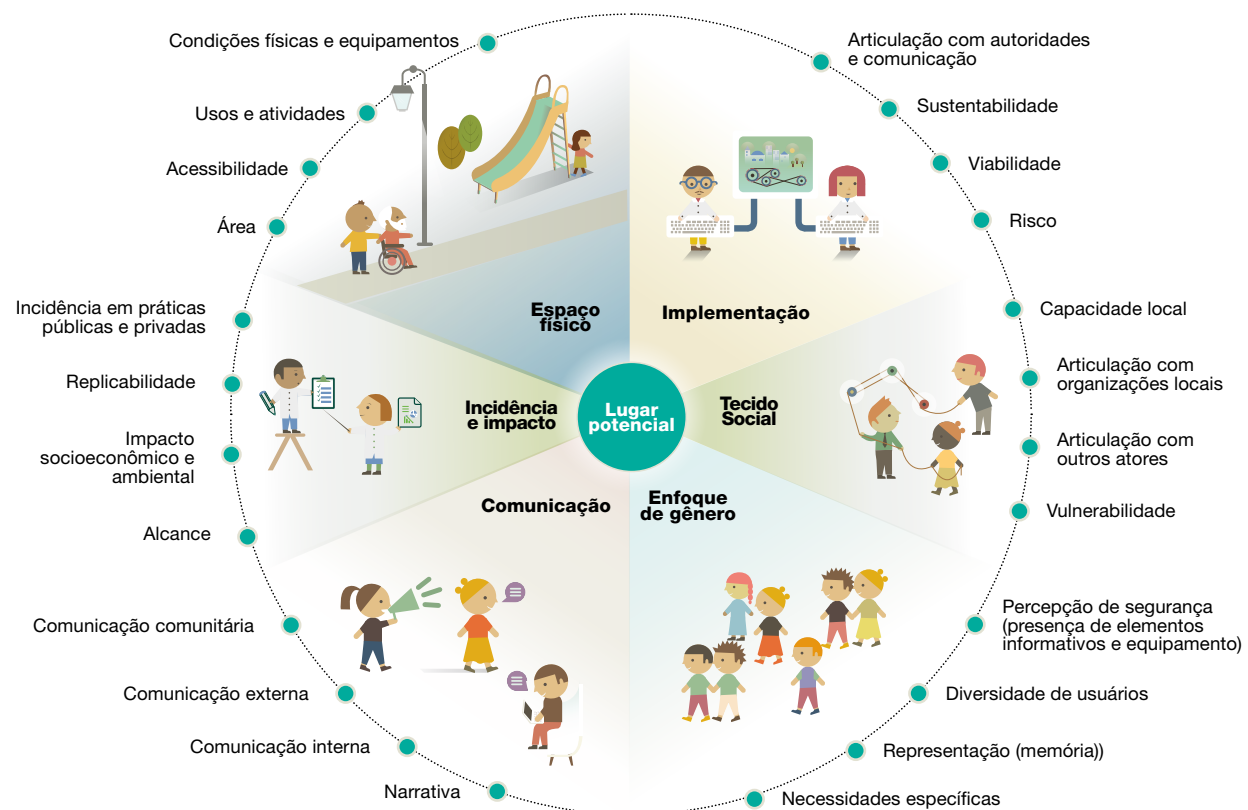
A escolha do local ou locais onde será desenvolvido o projeto ou estratégia urbana deve responder diretamente às conclusões ou temáticas emergentes da análise prévia da informação levantada e processada, mas deve, por sua vez, ser coerente com os instrumentos de planificação urbana existentes (PDOT, planos diretores, planos parciais, etc.); ou, se os resultados o justificarem, podem inclusive incidir na modificação dos planos urbanos, das normativas e dos orçamentos existentes.

Se a partir de uma visão macro procura-se atuar em diferentes pontos de uma rede de espaços públicos, seria recomendável estabelecer uma **hierarquia ou priorização dos locais a intervir nessa rede**. Para isso, devem ser consideradas pelo menos quatro variáveis:

- (1) As **qualidades espaciais do lugar** (se é confortável, acessível, inclusivo, flexível e ativo)
- (2) O **alcance do projeto** (a escalabilidade, normativas vigentes, impacto social, impacto econômico, impacto ambiental)
- (3) A **capacidade local** (como a articulação com organizações sociais, articulação com outros atores)
- (4) Os **riscos sociais e ambientais** (o grau de vulnerabilidade da área)

Esses critérios podem ser ampliados ou variar de acordo com a relevância de sua aplicação, dependendo das necessidades encontradas.

Aspectos que devem ser considerados na definição de potenciais espaços públicos



Uma vez identificados e analisados os locais a intervir, na fase de planejamento é recomendável considerar que:

- (1) Se promova, dentro do possível, a participação de futuros usuários no processo de análise de possibilidades. Para isso, são identificados os atores-chave vinculados ao espaço: moradores da área, instituições públicas ou privadas, organizações sociais, empresas, etc., que garantam **a representatividade diversificada e uma tomada de decisões compartilhada entre os atores, previamente ao desenho**.
- (2) Seja determinado ou esboçado antecipadamente um **Plano de Gestão e Manutenção** para o futuro projeto, uma vez que os elementos a serem incorporados na fase de desenho – e posterior construção – devem estar coerentemente vinculados ao modelo de gestão mais adequado para a operação e manutenção dos elementos dos espaços intervencionados. Mais tarde, no ponto **C3. Gestão e manutenção**, este tema será abordado em detalhe.
- (3) Seja elaborado um **programa de atividades e usos das diferentes áreas** que irão compor o espaço público.
- (4) Sejam especificados os **elementos de mitigação de riscos mais adequados** (sejam estes elementos físicos ou normativos) em caso de serem identificados durante a fase de análise, para serem incorporados aos desenhos. Isso é particularmente importante quando se intervém em áreas ambientalmente ou socialmente comprometidas e em áreas vulneráveis aos efeitos das mudanças climáticas e desastres naturais.

B. Desenho

O desenho de uma intervenção é uma fase de grande importância, pois definirá numa única ação **o uso, o caráter e o impacto da intervenção**, tanto numa escala de proximidade com o usuário como na sua qualidade como elemento ancorado a um entorno e a uma rede urbana. Deve ser participativo, flexível e inclusivo

Integrar a participação cidadã na fase de desenho dos espaços públicos permite chegar a propostas de consenso, que respondam às necessidades locais, reduzindo o risco de esquemas desajustados e que não sejam apropriados pelos usuários.

Uma vez escolhida e analisada a localização, devem ser definidos **os objetivos do projeto urbano em função de variáveis ou indicadores mensuráveis, que se tornarão a linha de base de referência** para poder realizar a avaliação posterior do projeto e, assim, observar seus acertos e erros. Entre esses indicadores estão a coleta de dados que podem ser obtidos a partir da **observação do comportamento e da documentação da experiência do usuário**, em função de sua interação com os espaços e elementos que compõem um lugar.

Desenho baseado em evidências: estudo de dados + observação do comportamento humano

Como veremos no capítulo 1 deste guia, é importante articular processos táticos de curto prazo com processos de planejamento urbano de longo prazo. Grandes obras geralmente levam anos para responder às necessidades e problemáticas e envolvem orçamentos elevados. Os projetos de curto prazo, por outro lado, podem contribuir para melhorar a qualidade de vida urbana e catalisar processos de maior escala se forem utilizados como ferramentas de inovação, teste, transformação, ativação ou visibilidade, e se seu objetivo for previamente definido. Da mesma forma, é necessário identificar os recursos para o projeto (pessoas e tempo, materiais e orçamento disponível).

Os chamados projetos táticos – temporários e de baixo custo – permitem testar, por tentativa e erro, antes de escalar para planos de maior investimento, ou antes de formalizar as ações

para convertê-las em uma política pública permanente. É importante lembrar que a temporalidade de um projeto deve ser definida juntamente com seu objetivo e com ele sua materialidade e recursos a serem investidos. Por exemplo, se uma intervenção for realizada com tinta ou macas (*palletes, pallets*), a duração do projeto poderia ser de 3 a 6 meses. Caso não seja estabelecida uma data de encerramento ou transformação, o projeto poderá ser degradado e gerar conflito com a comunidade.

Projetos táticos com essa materialidade e duração não devem ser comunicados como transformações definitivas, pois podem gerar falsas expectativas. Este tema será abordado com mais detalhes no subcapítulo 1.4. *Ações comunitárias no espaço público*, neste guia.

C3. Gestão e manutenção

A sustentabilidade de um projeto de espaço público depende diretamente da antecipação, nas fases iniciais, de um **Plano de Gestão e Manutenção**.

Para isso, existem muitos modelos que envolvem, urbanos em distintos graus, os diferentes atores. Mais adiante, no subcapítulo 2.4. *Modelos sustentáveis para a implementação e manutenção de espaços públicos*, neste mesmo guia, apresentaremos alguns desses modelos. Nenhum modelo em si é melhor ou pior que o outro, o importante é considerar aquele que melhor garante a durabilidade da qualidade e o bom aproveitamento do espaço físico, e consiga acomodar adequadamente o programa de atividades. Um bom instrumento é fazer um **acordo de compromissos** na fase de desenho, antes da implementação. Nesse acordo, os atores envolvidos podem sugerir contribuições de recursos (humanos ou físicos) com base em suas possibilidades. Por exemplo, no projeto Arcoíris, em Lima, Peru, a fachada de uma escola que era usada como lixão informal foi recuperada por meio de pintura de murais. Ao final do processo, a organização de pais decidiu contratar uma pessoa para monitorar o entorno do colégio, a fim de evitar que voltassem a jogar lixo na área melhorada.

A articulação com outros atores interessados nesses casos é fundamental para complementar os recursos. Por exemplo, as instituições acadêmicas estão sempre produzindo material muito útil para o processo de avaliação e desenho, ou existem muitas empresas privadas dispostas a investir em sua área de influência.

C4. Evaluación de resultados

Uma vez realizado o projeto urbano, é importante verificar se este cumpriu com o objetivo definido. Para isso, o espaço é medido com base nas variáveis e indicadores definidos na linha de base (ver ponto C.2). Esta medição nos permitirá avaliar o sucesso ou não do objetivo do projeto e, desta forma, melhorá-lo em uma próxima fase ou em um projeto diferente, mas com objetivos e contexto semelhantes.

A avaliação também pode ser feita em diferentes níveis e usando os mesmos métodos quantitativos ou qualitativos iniciais, para poder visualizar e documentar as variações nos dados, o comportamento e as respostas do usuário ao longo do tempo.

No caso de intervenções em escala local, a avaliação deve ser feita depois que haja passado um período de adaptação da comunidade ao projeto, para não obter dados impulsionados pela novidade. Por outro lado, os dias e horários da avaliação devem ser os mesmos escolhidos para a avaliação inicial, e devem abranger as diferentes dinâmicas do espaço. Recomenda-se evitar dias como segunda ou sexta-feira e sempre medir o final de semana, que costuma ter dinâmicas diferentes.

A avaliação final é uma fase que deve ser cumprida em qualquer projeto, seja temporário ou permanente, uma vez que os espaços públicos estão em constante evolução ao longo do tempo, e dependem diretamente do comportamento humano e das dinâmicas coletivas que neles ocorrem, pelo qual um desenho flexível e aberto permite melhorá-lo para que responda às necessidades da cidadania. A avaliação dos resultados faz parte de um processo de aprendizado e fortalecimento da gestão pública.

Recursos adicionais

Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile y PNUD Chile (2017). *La Dimensión Humana en el Espacio Público: Recomendaciones para el análisis de diseño*. Serie: Espacios Públicos Urbanos. Disponível em: <https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>

Better Together (2020). *Metodología Consultada por Diseño: Herramientas de participación*. Disponível em: <https://bettertogether.sa.gov.au/media/W1siZiIsIjIwMTUvMTIvMTEvNHBUeHd1dn-NpYi9CZXR0ZXJfVG9nZXRoZXJfRW5nYWdlbW-VudF90b29sc19DSEFSUkVUVEVfRU5RVUISW-V9CWV9ERVNJR05fRkEucGRmI1d/Better%20Together%20-%20Engagement%20tools%20-%20CHARRETTE%20ENQUIRY%20BY%20DESIGN%20FA.pdf>

Ciocoletto, A. y Col·lectiu Punt. (2014). *Espacios para la Vida Cotidiana: Manual de auditoría urbana*. Barcelona: Impremta Aubert. Disponível em: <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/EspaciosParalaVidaCotidiana.pdf>

Ministerio de Desarrollo Urbano de Argentina (2015). *Manual de Diseño Urbano*. Buenos Aires. Disponível em: https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/manual_de_diseno_urbano_-_gcba_ago-2015_0.pdf

Nacto (s. f.). *Guía de Diseño de Calles Urbanas*. Disponível em: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>

Ocupa tu Calle y Lima Cómo Vamos (2019). *Caja de Herramientas de Intervenciones Urbanas*. Disponível em: <https://ocupatucalle.com/caja/>

Urban Design Lab. (s. f.). *Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo*. Disponível em: <https://issuu.com/urban.design.lab>



Capítulo 1

Participação cidadã e inclusão social

GUIA DE INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS PÚBLICOS
Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos
de qualidade em cidades da América Latina



Parque Infantil c/ Juana Manso em Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina (2021). Autor: Alessandro Focareta ©

1.1. A governança do espaço público

Introdução ao tema

Enquanto a governabilidade estabelece a capacidade do Estado de exercer suas funções, **a governança pode ser entendida como a interação e articulação deste com a cidadania e com outros setores** para gerar uma participação efetiva de todos na tomada de decisões.

Para poder **fortalecer a interação entre o governo local e a cidadania**, é necessário que se

estabeleça uma **relação de confiança real**. O espaço público é um bom canal para a geração de relações mais próximas entre esses atores, pois é o lugar certo para a convivência da cidadania em sua pluralidade. Nesse sentido, devem se fortalecer os marcos regulatórios para garantir seu uso coletivo frente a possíveis restrições de acesso para fins particulares. A governança do espaço público deve ser feita numa **perspectiva plural e**

diversificada, uma vez que tem de responder a todas as suas dimensões (física, política e social) e a todos os seus usuários, incluindo, claro, os mais vulneráveis. Da mesma forma, é extremamente importante ter um conhecimento profundo do território, contemplando as instituições, atores, suas capacidades e fragilidades.

Durante a quarentena de 2020, ficou evidente em muitos países latino-americanos a falta de conexão entre as políticas de Estado e sua chegada aos bairros, principalmente os do chamado setor informal. Os bairros socialmente vulneráveis são, no entanto, os territórios onde normalmente existe uma maior tradição de auto-organização e capacidade de resposta diante da ausência total ou parcial do Estado. É essencial promover e fortalecer os **sistemas de governança do bairro** em articulação e com o apoio dos governos locais. Para

isso, é preciso, a partir destes, mapear e identificar homens e mulheres líderes de bairro, refeitórios populares e organizações de vizinhança que serão a base para o desenvolvimento do **capital social** que cuide do espaço público e, por meio deles, do bairro como um todo. Essa afirmação vale igualmente para outros setores da cidade; independentemente do nível socioeconômico, quase sempre há atores (indivíduos, grupos ou instituições) que se envolvem proativamente na melhoria de seus entornos e são potenciais aliados para a consolidação de uma interação mais próxima entre os diversos atores.

Com os instrumentos adequados e estrategicamente gerenciados, um plano ou projeto urbano pode ser uma oportunidade para construir redes de confiança que vinculem a gestão pública às iniciativas cidadãs.

Diz-se que a governança é uma soma de governo e confiança.

Pablo Chirif

Exemplos

Uma proposta iniciada no Peru é o *Pacto por los Espacios Públicos* (Pacto pelos Espaços Públicos). Esta é uma iniciativa promovida por Lima Cómo Vamos e Ocupa tu Calle, que consiste em um instrumento de influência na política urbana, que tem como objetivo acompanhar a gestão municipal dos governos locais do Peru na criação e recuperação de espaços públicos. O Pacto conta com compromissos específicos distribuídos em seis eixos de trabalho, os quais foram assumidos, até o ano de 2021, por 17 autoridades municipais com o objetivo de promover a construção de espaços públicos seguros, inclusivos e sustentáveis. Os eixos de trabalho são: inclusão, meio ambiente, mobilidade sustentável, infraestrutura e equipamentos coletivos, cultura e cidadania, além de transparência. Os avanços podem ser acompanhados em <https://ocupatucalle.com/pacto/>

Em termos de colaboração, um exemplo interessante de trabalho coordenado entre os atores da cidade é a Red de Ciudades Cómo Vamos (Rede de Cidades Como Vamos). Consiste em uma associação de cidades que existe há mais de 20 anos e que nasceu em Bogotá, Colômbia, como uma articulação entre atores privados, academia e sociedade civil para monitorar as políticas públicas locais. Atualmente, o Cómo Vamos se encontra em vários países da América Latina e do Caribe, sendo esses programas formados por organizações locais que se comprometem a unir e gerar este projeto sob a metodologia do Cómo Vamos da Colômbia, adaptados à realidade local. Outros detalhes em www.redcomovamos.org

Outra forma inovadora de promover o trabalho conjunto entre o governo local e a cidadania são

os **laboratórios de inovação urbana**. Um exemplo disso na região foi o Lab.Rio, no município do Rio de Janeiro. Este laboratório criou novos espaços de participação cidadã, plataformas de debate sobre políticas públicas, bem como a avaliação e monitoramento das obras da cidade e a inclusão das necessidades das minorias, meninos, meninas e jovens. Alguns dos projetos destacados são: **Mapeando** (mapa colaborativo de demandas de infraestrutura viária) e desafio **Ágora Rio** (plataforma para apresentação de propostas de políticas públicas, entre as quais se incluiu a mobilidade urbana). Outras informações sobre esta experiência em www.latinno.net/es/case/3167

Outra interessante experiência deste tipo é a **Experimenta Distrito**, baseada na filosofia e meto-

dologia do Medialab Prado, um laboratório cidadão da cidade de Madrid que promove a produção de projetos culturais abertos e colaborativos (<https://www.medialab-prado.es/>). O Experimenta Distrito busca abrir e descentralizar o conceito de laboratório cidadão para os bairros. O laboratório começa com uma convocatória aberta para projetos vinculados ao contexto local do bairro/distrito. Concluída a seleção de todos os participantes, são realizadas oficinas de produção e prototipagem em dois finais de semana intensos para gerar uma primeira versão de um projeto. Desde sua criação em 2016 até hoje, foram desenvolvidos 36 projetos que abrangem diversos temas como cuidados, meio ambiente, memória do bairro, esportes e música, entre outros. Para mais informações, consulte <http://experimentadistrito.net/>

Recomendações

A seguir, são estabelecidos quatro princípios a serem considerados nos sistemas de governança do espaço público:

Transparência, como primeiro passo para a construção da confiança da população. É importante fornecer a informação numa linguagem adequada para que seja acessível a todos os cidadãos. Deve incluir o cronograma das ações planejadas, o desenvolvimento dos processos e os detalhes da execução orçamentária. Um plano de comunicação adequado e os passos para uma estratégia efetiva de governo aberto podem facilitar a geração de confiança entre as instituições e os cidadãos.

Inovação nas dinâmicas, planos e ferramentas para resolver as problemáticas do espaço público. Em alguns governos, são estabelecidas áreas exclusivas para este aspecto, onde são trabalhados protótipos para sua posterior avaliação e futuro escalonamento (laboratórios cidadãos).

Coordenação em nível interno, entre as áreas do município que possuem jurisdição no espaço público e em nível externo com todos os demais órgãos do estado com incidência no tema, bem como com o setor privado e ONGs. Tendo em vista que o espaço público é entendido

como mais uma rede ou infraestrutura do território, em algumas metrópoles foi estabelecida uma área independente para coordenação setorial entre os municípios contidos naquele território metropolitano, que conta com especialistas de diferentes disciplinas (urbanismo, meio ambiente, sociologia, economia, geografia e cultura). Um caso interessante de coordenação setorial intergovernamental foi a Autoridad del Espacio Público no México, criada em 2008 como um órgão descentralizado de apoio às atividades do chefe de Governo para a gestão integral dos espaços públicos na Cidade do México. Ver https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetitas/Septiembre08_26_429.pdf

Participação cidadã o longo de todo o processo de transformação do espaço público, desde seu planejamento até sua ativação e avaliação. Os diferentes níveis (da consulta à cocriação) e seus canais mais adequados serão desenvolvidos com mais detalhes nos subcapítulos seguintes.

Recursos adicionais

Banco Interamericano de Desarrollo y la Comisión Europea (2016). Manual de gestión inteligente del Espacio Público. Urbelac III. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/international/pdf/urbelac_3_manual_es.pdf

Coursera - La Gobernanza de los Espacios Públicos. *Universidad Autónoma de Barcelona*. Prof. Joan Subirats. Curso: *Ciudades en crisis y nuevas políticas urbanas* <https://es.coursera.org/lecture/ciudades-politicas-urbanas/la-gobernanza-del-espacio-publico-EQcv2>

Red Iberoamericana de Laboratorios Ciudadanos de la SEGIB. <https://www.innovacionciudadana.org/red-de-laboratorios-de-innovacion-ciudadana>

1.1. A governança do espaço público

A governança é o processo de tomada de decisões e implementação de políticas a partir da interação de instituições públicas de diferentes níveis de governo, o setor privado e a sociedade civil.



Caso de interesse para o CAF

Plano Integral de Mobilidade Urbana Sustentável PIMUS (Cidade de David, Panamá. 2018-2020)

No início do ano de 2020, a cidade de David, no Panamá, concluiu o desenvolvimento de um novo instrumento para orientar o desenvolvimento de seu sistema de mobilidade. O Plano Integral de Mobilidade Urbana Sustentável, que abrange a cidade e suas áreas conurbadas, teve dois objetivos principais: (i) o desenvolvimento de um diagnóstico abrangente da mobilidade na cidade, e (ii) a elaboração de um plano de ação de 25 anos, com propostas de programas e projetos para enfrentar os desafios identificados.

No marco do desenvolvimento do PIMUS, foram implementadas diversas ações de caráter transversal para assegurar a solidez do Plano, que consistiram no seguinte:

Uma estratégia de participação cidadã que, durante o diagnóstico, permitiu ampliar a identificação de desafios e oportunidades e que, durante o desenvolvimento do Plano fez parte do processo de priorização de ações. Além disso, lançou as bases para um Observatório Cidadão de Mobilidade. Uma revisão do marco regulatório e institucional na parte de diagnóstico, complementada por uma proposta no Plano para facilitar sua implementação, e a governança do sistema de mobilidade como um todo por vários setores e níveis de governo.

O PIMUS foi administrado pelo CAF e KfW, os quais contrataram a empresa Steer, com recursos da União Européia, e foi concluído após um ano em coordenação

com a Prefeitura de David, o Governo do Panamá (com Autoridade de Trânsito e Transporte Terrestre e Ministério da Habitação e Ordenamento Territorial e o Centro de Competitividade da Região Oeste) do Panamá. O Plano contempla o desenvolvimento de nove programas a serem realizados nos próximos 20 anos, que abordam integralmente a segurança viária, transporte público, caminhabilidade, inclusão de bicicletas e infraestrutura viária em geral.

O PIMUS identificou cinco grandes desafios de mobilidade na cidade de David: a iniquidade no acesso ao transporte, a precariedade nas condições de segurança viária, a deficiência dos espaços públicos, uma inadequada infraestrutura de transporte público e uma limitada conectividade da rede viária. No diagnóstico, além disso, foram identificados problemas de desigualdade na cobertura dos serviços, na oferta de infraestrutura adequada e nos tempos de deslocamento, entre outros. Assim,



Imagem 1 – Rampa na faixa de pedestres em Ciudad David (2018). Autoria: Harvey Scoria.

sim, algumas cifras levantadas mostram que 69% das pessoas com limitação física apresentam dificuldades para se locomover pela cidade; que 98% das viagens são feitas em bicicleta e que 70% das pessoas que vão ao aeroporto o fazem para fins recreativos, dada a elevada carência de espaços públicos de qualidade.

Atualmente, as ações propostas no PIMUS são realizadas graças aos esforços do Governo do Panamá e da Prefeitura de David, bem como da sociedade civil de Chiriquí.

Para mais informações, consulte:



Imagens 2 e 3 – Parada de ônibus público e táxis particulares na rua comercial de Ciudad David, Panamá (2018). Autoria: Harvey Scoria.

Imagem 4- Vendedor de bilhetes de loteria na calçada de Ciudad David, Panamá (2019) **Imagem 5**- Frutas e verduras frescas de um vendedor ambulante em Ciudad David, Panamá (2019). Fonte: IstockPhoto



Mirante-esplanada na Comuna 13, Medellín, Colômbia, (2022). Autor: Emil Rodrigues

1.2. Inclusão de grupos vulneráveis e mediação entre conflitos sociais por meio de espaços públicos

Introdução ao tema

O espaço público é o tecido que conecta e integra a cidade. A ruptura ou as deficiências desse tecido limitam a interação comunitária e a possibilidade de democratizar seu uso. Perante um contexto como o imposto pela COVID-19, muitas pessoas, devido ao confinamento obrigatório,

sentiram pela primeira vez os efeitos da impossibilidade da interação pública e da recreação. Esta situação, que para muitos foi excepcional, é uma constante na vida de vários grupos que são excluídos, parcial ou totalmente, do seu uso nas cidades. A segregação, consequência das dispa-

ridades no uso do solo público, pode gerar conflitos sociais na demanda de condições mais justas.

Essa segregação é causada pela existência de barreiras, tanto físicas (grades, muros, ausência de rampas e sinalética espacial para pessoas com diferentes habilidades, etc.) quanto sociais (diferenças econômicas, idade, raça, etc.) que impedem a equidade no acesso aos espaços públicos. Ambas as barreiras físicas e quanto as sociais, frequentes nas comunidades mais vulneráveis, geralmente localiza-

das em áreas carentes da cidade, colaboram para o surgimento de problemas de convivência e insegurança. Além disso, é comum detectar a ausência de um desenho urbano adequado que responda às necessidades de todas as pessoas. O prolongamento desses contrastes favorece a criação de conflitos permanentes ao longo do tempo, contribuindo para a geração de desconfiança na gestão pública por parte das comunidades, o que dificulta ainda mais o desenvolvimento de qualquer potencial processo de melhoria ou transformação.

Quadro 3. O que entendemos por mediação em espaços públicos?

A **mediação** é um **processo** no qual um terceiro (objetivo e imparcial) tenta fazer com que as partes envolvidas em um conflito busquem a forma mais equânime e justa de tratá-lo, bem como sua transformação em soluções viáveis que atendam às necessidades das partes. A solução não deve ser imposta, mas sim criada pelas partes envolvidas. Um processo de mediação estimula a participação e colaboração dos cidadãos, contribuindo assim para o fortalecimento da comunidade. A entidade mediadora pode ser uma pessoa neutra, uma instituição e também um espaço público de qualidade.

Os conflitos sociais podem encontrar nos espaços públicos uma oportunidade de melhoria e conciliação. As intervenções no espaço público são frequentemente utilizadas como instrumento de vínculo entre diferentes grupos populacionais, uma vez que, graças à sua qualidade de uso e acesso democrático, pode tornar-se um amortecedor de conflitos e disparidades, se estes são

planejados, desenhados e gerenciados a partir de uma abordagem de justiça social. Para isso, **é necessário que os espaços públicos sejam de qualidade**, capazes de evocar neles o pertencimento de diferentes grupos sociais, que possam se sentir reconhecidos e valorizados como iguais, independentemente de suas diferenças e particularidades individuais.

OS ESPAÇOS PÚBLICOS PODEM SER LUGARES DE CONCILIAÇÃO SOCIAL

Os espaços públicos mediadores respondem a parâmetros de acessibilidade universal. Segundo o BID⁵, cerca de 80 milhões de pessoas na América Latina sofrem de algum tipo de deficiência, seja esta motora, mental, visual ou auditiva. Diante dessa massa crítica, os países da região têm sido signatários dos compromissos estabelecidos na *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência* das Nações Unidas, que os comprometem a eliminar as barreiras – físicas,

informativas ou tecnológicas – que produzem discriminação contra essas pessoas, suas famílias e aqueles que estão a cargo de seus cuidados. Da mesma forma, a Nova Agenda Urbana, também assumida perante as Nações Unidas em 2016, em Quito, promove a acessibilidade entre seus compromissos; e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 2030 promovem, no ODS11.7, o *acesso universal a áreas verdes e espaços públicos seguros, inclusivos e acessíveis*

Quadro 4 - Nova Agenda Urbana Compromisso 37

“Estamos comprometidos em promover a criação de espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis, verdes e de qualidade, incluindo ruas, calçadas e ciclovias, praças, passeios marítimos, jardins e parques, que sejam zonas multifuncionais de interação e a inclusão social, a saúde e o bem-estar humanos, o intercâmbio econômico e a expressão cultural, e o diálogo entre uma ampla diversidade de pessoas e culturas, e que sejam concebidos e geridos de forma que garantam o desenvolvimento humano, construam sociedades pacíficas, inclusivas e participativas e promovam a convivência, a conectividade e a inclusão social.”

Além de promover o cumprimento dos compromissos dessas agendas, é aconselhável garantir a inclusão de todas as pessoas ao longo de seu ciclo de vida, desde a infância até a velhice, pois cada etapa apresenta necessidades diferenciadas que exigem contemplar parâmetros de desenho urbano particulares. Nesse sentido, a abordagem de gênero oferece uma visão integral das atividades e infraestruturas de cuidado nas cidades, que vai além da incorporação efetiva das mulheres na vida urbana: cuidar da cidadania como sujeito de direitos e deveres, cuidar do meio ambiente, cuidar da biodiversi-

dade, etc. (Para saber mais sobre este assunto, veja as referências abaixo).

Por outro lado, um bom mitigador de conflitos é a incorporação de políticas de segurança preventiva em nível local para evitar oportunidades de cometer delitos ou gerar conflitos e melhorar a percepção de segurança das pessoas. Para mais informações, ver nesta mesma coleção o capítulo 1 - Espaço Público Seguro do *Guia para Cidades Mais Seguras*, do CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1839>

⁵ <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/como-planificar-ciudades-accesibles/>

Exemplos

Em nossa região, temos muitos exemplos de espaços públicos mediadores, tanto **grandes infraestruturas verdes que prestam serviços ambientais a diferentes grupos sociais**, quanto pequenos espaços pontuais, que atuam como articuladores. No primeiro grupo, temos o Parque Mirador Sur, em Santo Domingo (República Dominicana), um longo parque linear de quase 8 km de extensão que articula a convivência entre dois setores de diferentes níveis socioeconômicos.

Por outro lado, numa escala mais pontual, destacamos o projeto **“Mirador 70”**, no bairro El 70, em Caracas, Venezuela. Este surgiu da realização de oficinas de desenho participativo com

as comunidades para converter áreas públicas perigosas (ou de disputa e exclusão) em lugares de consenso, integração e desfrute coletivo. A participação dos vizinhos foi transversal durante todo o processo, dialogando e tomando decisões sobre a programação do projeto e orientando aspectos técnicos e construtivos. Aproveitando a estrutura pré-existente e a matéria-prima da área, foi construída uma nova estrutura que funciona como torre de vigia, tornando-se um elemento de referência no bairro. Foi criada uma praça ao nível da calçada e, abaixo dela, implantado um espaço multiuso, adaptado às atividades da comunidade, como reuniões, encontros, aulas de dança e local de atendimento para o cuidado de crianças.

Recomendações

As intervenções para melhorar o espaço público devem contemplar o gênero, a etnia e a origem da população que o habita, bem como promover sua apropriação e ativação para a grande diversidade de pessoas que o utilizam, melhorando a segurança cidadã (real e percebida). Para isso, são propostas as seguintes recomendações:

Ativar, melhorar e desenvolver espaços públicos por meio de um desenho adequado e uma manutenção sustentada ao longo do tempo pode ser um ato de prevenção à delinquência e de conflitos. Nesse sentido, recomenda-se algumas estratégias:

Sinalizar adequadamente o espaço público para que as pessoas conheçam sua localização e as conexões que podem fazer com as diversas facilidades que a cidade oferece.

Incluir nos diferentes espaços e etapas as diversas populações. Isso implica considerar não apenas as mulheres, mas também as diversidades presentes e potenciais em termos de etnia, idade, gênero e capacidades diferentes. Promover a acessibilidade universal.

Representar simbólica e culturalmente toda a população. Os nomes das ruas, a linguagem da sinalização e os monumentos devem responder à história e cultura dos seus habitantes. A América Latina é um continente muito diverso, mas que frequentemente excluiu seus povos originários, entre outros grupos. A construção de um espaço público diverso e inclusivo é fundamental na hora de gerar a integração social.

Ativar o espaço público promovendo a diversidade de atividades, o encontro das pessoas e a permanência no espaço através da implementação de equipamentos urbanos flexíveis, de acordo com todas as faixas etárias.

Priorizar os pedestres versus automóveis e incluir elementos como rampas de acesso para garantir a mobilidade das pessoas com alguma deficiência.

Melhorar a segurança através de uma abordagem de segurança preventiva, que inclui a ativação de espaços e o desenho de edifícios que permitam um vínculo visual com o espaço público.

Implementar os equipamentos e serviços necessários para atender as necessidades da população de forma justa em termos de qualidade, distribuição e acesso.

Potencializar a apropriação e fortalecer a boa convivência, garantindo a participação da cidadania desde a análise até a avaliação dos processos.

Recursos adicionais

Col·lectiu Punt 6 (2017). “*Entornos Habitables. Auditoría en seguridad con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*”, Barcelona. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf

BID (2021). “*Las Ciudades como Espacios de Oportunidades para Todos. Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores*”. <https://publications.iadb.org/es/las-ciudades-como-espacios-de-oportunidades-para-todos-como-construir-espacios-publicos-para>

Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad (2019). “*Agenda del Derecho a la Ciudad. Para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana*”, https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf

Sites e blogs de referência sobre inclusão nos espaços públicos (infância e terceira idade)

1. **8 80 Cities**. <https://www.880cities.org/>

2. **Rues aux enfants pour tous** (em francês): www.ruesauxenfants.com

3. **Programa Street for Kids de la Global Design Cities Initiative** (em inglês). <https://globaldesigningcities.org/streets-for-kids/>

4. **The City at Eye Level for Kids**, de la Fundación Bernard van Leer: <https://bernardvanleer.org/publications-reports/the-city-at-eye-level-for-kids/>

5. **Ciudades Globales Amigables con los Envejecientes**, de la OMS. <https://www.who.int/ageing/AFCSpanishfinal.pdf?ua=1>

6. **LGBT+ Experiencias significativas en el espacio público de Montevideo**. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/5espaciopublico-serieciudades.pdf>

*Recomenda-se consultar o capítulo 1- Espaço Público Seguro, do *Guia para Cidades Mais Seguras*, do CAF.

1.2. Inclusão de grupos vulneráveis e mediação entre conflitos sociais por meio de espaços públicos

Espaço público NÃO INCLUSIVO



A grande diversidade cultural e linguística na América Latina não se vê refletida no espaço público, nem em sua gestão. Para que seja inclusivo, a informação deve incluir toda a população que faz uso e desfruta do mesmo.

É comum encontrar espaços para somente um único uso, faixa etária ou gênero, excluindo desta maneira o restante dos cidadãos, usualmente aos grupos mais vulneráveis.

O mau desenho dos passeios e do mobiliário urbano pode impedir o acesso ao uso e desfrute do espaço público. É importante observar quem não está utilizando o espaço para avaliar sua qualidade.

Espaço público INCLUSIVO



A informação inclusiva promove a apropriação e representação da diversidade de pessoas, favorecendo a convivência de culturas e capacidades diferentes.

Um bom espaço público deve ser flexível para todos os tipos de idades, gênero e características físicas, bem como atividades como o trabalho ou a cultura.

O desenho do espaço público deve considerar toda a população e suas características físicas, sociais e econômicas para poder garantir o acesso equitativo ao mesmo, bem como a boa convivência cidadã.



Caso de interesse para o CAF

Projeto Urban Lima Norte 95 - Espaços Públicos e Infância Lima Norte, Peru (2018)

O projeto vencedor da V edição do Concurso de Desenvolvimento Urbano e Inclusão Social da CAF foi **Urban95 – Lima Norte, no Peru, focado na primeira infância que vive em assentamentos informais. Em um contexto de crise de segurança nos espaços públicos da cidade formal, meninos e meninas estão confinados a ambientes interiores e privatizados, enquanto que na Lima informal ainda brincam nas ruas; muitas vezes em oposição a um ambiente doméstico inseguro, lotado e inadequado para eles.**

Cerca de 70% de Lima foi construída por meio de processos informais, o que condiciona a qualidade do entorno físico para quem habita a cidade. Isso inclui meninos e meninas, que foram procurados para serem atendidos em vários programas que tratam da desnutrição, violência ou exploração do trabalho. No entanto, eles não costumam ser vistos como atores válidos no processo de formulação de soluções no espaço público. O projeto Urban95 – Lima Norte busca que meninos e meninas sejam atores de mudança nos bairros de Lima, que nesta primeira etapa se concentra nos bairros de Comas e Carabayllo. A proposta se baseia na pergunta: Se você visse sua cidade como um menino ou uma menina com menos de 95 cm (altura média de uma criança de 3 anos), o que você mudaria? Entendendo - em um sentido mais amplo - que uma cidade boa e segura para eles é boa e segura para todos.

A equipe técnica e social do projeto se insere nas dinâmicas sociais existentes para compreendê-las e montar uma estratégia territorializada a partir de uma área central (pode ser um centro cívico, um refeitório, um local de encontro, etc.) fazendo a ponte entre os orçamentos participativos do município e os programas sociais de outras instituições governamentais. A comunidade auto-organizada faz parte da equipe de trabalho, que inclui o comitê de meninos e meninas, que participa do processo integral de diagnóstico, definição de critérios de intervenção e participação em oficinas; os adultos, voluntários ou contratados, trabalham complementarmente na execução das obras, na gestão das atividades pró-captação de recursos e na articulação com instituições e empresas.



Barrio Popular La Balanza, ao norte de Lima

O projeto tem como foco a melhoria de espaços públicos estratégicos para a comunidade e, principalmente para as crianças, população geralmente excluída no processo de planejamento e desenho da cidade. A proposta incorpora elementos inovadores de desenho, como o uso de mobiliário modular adaptado ao ciclo da vida e a diversos contextos e usos.

A metodologia do projeto consiste nas seguintes etapas:

- Conhecer-nos: imersão no espaço
- Animar a rua: gerar pequenas ações
- Imaginar o bairro: analisar e propor o espaço
- Experimentar com os espaços: realizar pequenas intervenções para provar, e depois grandes intervenções para consolidar
- Construir os projetos: dias de trabalho comunitário

Urban95 Lima Norte foi desenvolvido pela plataforma Coordenadora da Cidade, Sumbi e Fundação Bernard Van Leer. Para mais informações, consulte:



Jornadas. Apropriação do espaço



Construção. Projeto Semilla



Encontros no parque. Projeto Palanca. Etapa 1



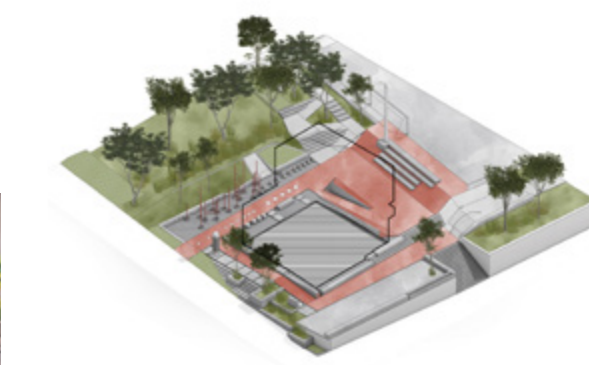
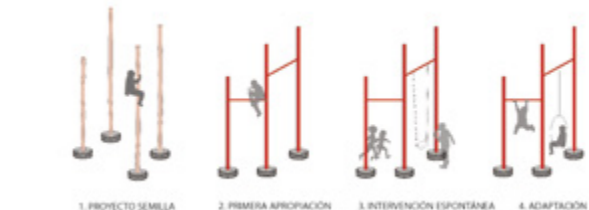
1. Projeto Semilla 2. Primeira apropriação 3. Intervenção espontânea 4. Adaptação

Praça Lúdica do Parque Tahuantinsuyo Urban 95, Lima Norte

O refeitório comunitário de San Martín é um projeto da CCC, terminado em 2015, que forma parte do parque Tahuantinsuyo, localizado no bairro popular de La Balanza, no distrito de Comas, em Lima. A iniciativa Urban 95 procurou recuperar o parque ao redor do refeitório, adaptando-o às necessidades lúdicas dos meninos e meninas do bairro e daqueles que cuidam das crianças.



Estado inicial antes da recuperação do entorno do refeitório San Martín.



Perspectiva isométrica da intervenção de recuperação do entorno com a iniciativa Urban95.



Passeio da cultura FITECA. Rua da Poesia. Área esportiva e cultural. Zona Educativa. Áreas verdes e zona de lazer. Refeitório San Martín. Seção área de jogos.



Todas as imagens e gráficos da Plaza Lúdica do Parque Tahuantinsuyo foram fornecidos por Javier Vera, Paula Villar e Eleazar Cuadros da plataforma City Coordinator (CCC) e autores das intervenções Urban 95-Lima Norte, graças à iniciativa da Fundação Bernard Van Leer. Lima, Peru (2018).



Mural no bairro Getsemini de Cartagena das Índias, Colômbia, 2017. Fonte: Istockphoto

1.3. Vínculos entre educação, arte pública e cultura nos espaços públicos.

Introdução ao tema

A América Latina é uma região de misturas, caracterizada por uma grande diversidade de práticas e expressões socioculturais. **Grande parte de sua identidade foi formada na vida comunitária.** É no espaço público que as pessoas compartilham os primeiros anos da infância, amizades e momentos de lazer. Essas atividades, e as condições do espaço

onde são realizadas, influenciam na formação dos valores individuais e na forma como as pessoas se relacionam umas com as outras e com seu entorno.

Os espaços públicos nas cidades devem ser planejados, desenhados e geridos para que possam assumir seu papel na construção da cidadania, no

marco de uma sociedade democrática. Quando cumprem com este papel, funcionam como áreas pedagógicas que acompanham as diferentes etapas do desenvolvimento das pessoas, promovendo o civismo, o diálogo e a equidade na cidadania, uma

vez que se identificam como iguais. Hoje, na sociedade da informação, mais do que nunca o presencial e o material ocupam um espaço valioso para uma *aprendizagem na diferença* (Hopenhayn, 2000) e para a redução das desigualdades.

“Em um momento de crise de projetos de transformação social e emergência da dimensão cultural do desenvolvimento, a educação deve contribuir para repensar criticamente a realidade, conceber novos projetos coletivos e aprender a viver em um mundo multicultural”⁶.

Martín Hopenhayn.

Esta dimensão cultural do desenvolvimento, materializada no espaço público, pode tornar-se um ativo para a sustentabilidade social e econômica das cidades. Muitos já entenderam isso e, já há alguns anos, buscam destacar suas singularidades e aqueles atributos que lhes permitam refletir sua cultura, criatividade e identidade, destinando investimentos para fortalecer sua promoção.

Alguns iniciaram ações e projetos de recuperação de espaços públicos com o objetivo não só de melhorar a qualidade de vida de seus habitantes, mas também de atrair visitantes, trabalhadores, empresas e investidores para sua comunidade, no marco da chamada Economia Laranja, um segmento da economia impulsionado pela criatividade como motor da inovação e da produtividade, e que na *América Latina e no Caribe manteve em 2015 um número de empregos comparáveis aos gerados por toda a economia de países como Costa Rica ou Uruguai*⁷.

Existem várias oportunidades a partir da gestão local para fortalecer o ecossistema criativo de uma cidade. Um município pode tanto fomentar empreendimentos culturais que melhorem os níveis de produtividade de um território, como criar condições urbanísticas e de incentivo em seus planos de desenvolvimento para atrair investimentos e talentos externos, como veremos mais adiante nas recomendações.

Em todo o caso, é importante que as políticas urbanas que surjam dos municípios tenham um impacto positivo no desenvolvimento e promoção das entidades locais de cultura viva, desenvolvendo atividades que promovam o sentimento de pertencimento e identidade com a sua cidade e que os benefícios dos investimentos sejam usados em favor das comunidades locais.

⁶ Hopenhayn, Martín (2003), CEPAL “Educación, comunicación y cultura en la sociedad de la información: una perspectiva latinoamericana” https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/77911/S03124_es.pdf

⁷ BID (2017) “Economía Naranja” *Innovaciones que no sabías eran de América Latina* <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Econom%C3%ADa-naranja-Innovaciones-que-no-sab%C3%ADas-que-eran-de-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Arte urbana e espaço público

A arte urbana é composta por todas aquelas expressões artísticas que acontecem em espaços públicos. Os exemplos mais visíveis costumam ser os grafites e murais, que usualmente expressam os pensamentos, crenças sociais e culturais de uma comunidade, remarcando a presença de determinados coletivos, por vezes marginalizados no território. Os artistas mostram sua arte e criatividade nos espaços públicos também para transformar a percepção da cidade, incentivando a transformação de ruas percebidas como perigosas em lugares tran-

sitáveis e mais seguros para meninos e meninas, jovens, adultos e idosos.

Nessa perspectiva, os municípios podem melhorar a gestão territorial de seu distrito **incorporando a arte urbana na transformação dos espaços públicos**. O uso de ferramentas artísticas nas intervenções urbanas permite que um espaço seja um lugar único e não um local puramente funcional. Um dos impactos mais relevantes da arte nas ruas é transferir expressões artísticas tradicionalmente encontradas em espaços fechados – galerias ou museus – para espaços comuns.

Exemplos

Um caso que demonstra o uso da arte urbana como ferramenta de mudança social foi a implementação do **macro mural Pachuca**, no bairro de Las Palmitas, na cidade de Pachuca, no centro do México. O governo mexicano decidiu realizar uma intervenção artística como parte de seu programa de prevenção ao crime, e o período de implementação durou aproximadamente um ano, durante o qual as fachadas de 209 casas foram convertidas em murais, beneficiando 425 famílias. Os resultados foram significativos, uma vez que a capacidade de organização da vizinhança no bairro foi aprimorada e foram fortalecidos a identidade e o sentimento de pertencimento de seus moradores. Após a avaliação da abrangência do macromural, observou-se um aumento no número de meninos e meninas brincando nas ruas, e que o local se tornou mais atrativo para o turismo. Mais informações em <https://www.gob.mx/segob/articulos/pachuca-se-pinta-macromural>.

Outros exemplos de interesse são as intervenções promovidas pelo coletivo Ocupa Tu Calle, em diferentes cidades do Peru. Em 2017, graças aos fundos do BlockByBlock de ONUHabitat, se lançou em Lima a iniciativa **Ocupa Tu Barrio**, que facilitou a realização do Paseo de la Fama Inka por parte do coletivo **Abya Yala**.

O *Paseo de la Fama Inka* é uma intervenção de expressão artística nos muros perimetrais da escola Tomas Alva Edison no distrito de San Juan de Lurigancho, em Lima, Peru. Esses murais foram desenhados com base em elementos identitários da cultura Inca e Pré-Inca, com a finalidade de resgatar a memória histórica da comunidade. Este processo foi acompanhado por jornadas e festivais artísticos nos quais participaram várias organizações juvenis do distrito. Para mais informações sobre esta e outras intervenções de urbanismo cidadão promovidas pela plataforma *Ocupa tu Calle*, consulte: <https://ocupatucalle.com/intervenciones/>

Recomendações

Algumas das medidas que podem ser implementadas para incentivar os empreendimentos criativos, a arte e as atividades culturais em espaços públicos são:

Planejamento e gestão

Criar incentivos fiscais e sobre usos do solo para fomentar as indústrias criativas no território municipal; para isso, o município pode utilizar estratégias que estimulem a criatividade dentro dos planos de desenvolvimento local.

Promover a articulação e participação de gestores culturais, artistas e população local para a elaboração de políticas públicas e divulgação de atividades culturais, criando um banco de dados para que possam ser contatados com facilidade e convidados a participar desses processos nos espaços públicos da cidade.

Incentivar a produção cultural na cidade, gerando laboratórios de inovação para a criação de bens e serviços culturais.

Aumentar a participação das empreendimentos no mercado nacional ou internacional, capacitando em processos e mecanismos de exportação de bens culturais, implementando laboratórios de desenho de produtos artesanais e prestando assistência técnica a empreendedores que pretendam se expandir para fora da área local.

Promover a implementação de parcerias público-privadas destinadas à construção e gestão de infraestruturas culturais.

Participação cidadã e capacitações

Promover projetos de recuperação de espaços públicos utilizando a arte urbana como estratégia participativa, incorporando mecanismos de transformação de parques abandonados, estruturas esportivas e muros, em locais que aumentem a permanência e desfrute de seus habitantes.

Estimular a participação das pessoas nos processos de inovação e recuperação dos espaços públicos por meio de processos coletivos de mapeamento e oficinas de cocriação, desenho e construção de projetos. (ver Introdução do Guia)

Capacitar artistas e gestores culturais em metodologias de avaliação de resultados de seus projetos culturais e artísticos, como mapeamentos coletivos e técnicas de negociação nos bairros.

Realizar atividades de reconhecimento público e divulgação da arte urbana em áreas marginais, através de festivais culturais, circuito de murais ou atividades musicais itinerantes que reflitam as características únicas da cidade ou comunidade.

Gerenciar práticas criativas no espaço público, destinando o uso destes locais para feiras, concertos, espetáculos artísticos, festivais ou faixas artísticas, especialmente nas zonas vulneráveis do território.

Imagem direita. Detalhe do pavimento em frente à Catedral de Córdoba. Córdoba Argentina. Autor: Emil Rodríguez (2019)



Recursos adicionais

Leitura

The Journal of Public Space, V. 3 N.º 2 (2018). “Art and Activism in Public Space” (inglês). <https://www.journalpublicspace.org/index.php/jps/issue/view/68>

BID (2013). “La Economía Naranja. Una oportunidad infinita”. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-Econom%C3%A1-Da-Naranja-Una-oportunidad-infinita.pdf>

Links

Red de Ciudades Creativas de la UNESCO. <https://es.unesco.org/creative-cities/content/ciudades-creativas>

Asociación Internacional de Ciudades Educadoras. <https://www.edcities.org>

TEDsSeed, El. [TED] (2015, março). Arte callejero con un mensaje de esperanza y paz. Disponível em: https://www.ted.com/talks/el_seed_street_art_with_a_message_of_hope_and_peace?language=es#t-30597

Seed, El. [TED] (2016, junho). Un proyecto de paz pintado en 50 edificios. Disponível em: https://www.ted.com/talks/el_seed_a_project_of_peace_painted_across_50_buildings?language=es#t-13008

1.3. Vínculos entre educação, arte pública e cultura nos espaços públicos

A arte urbana permite:



Recuperar espaços públicos



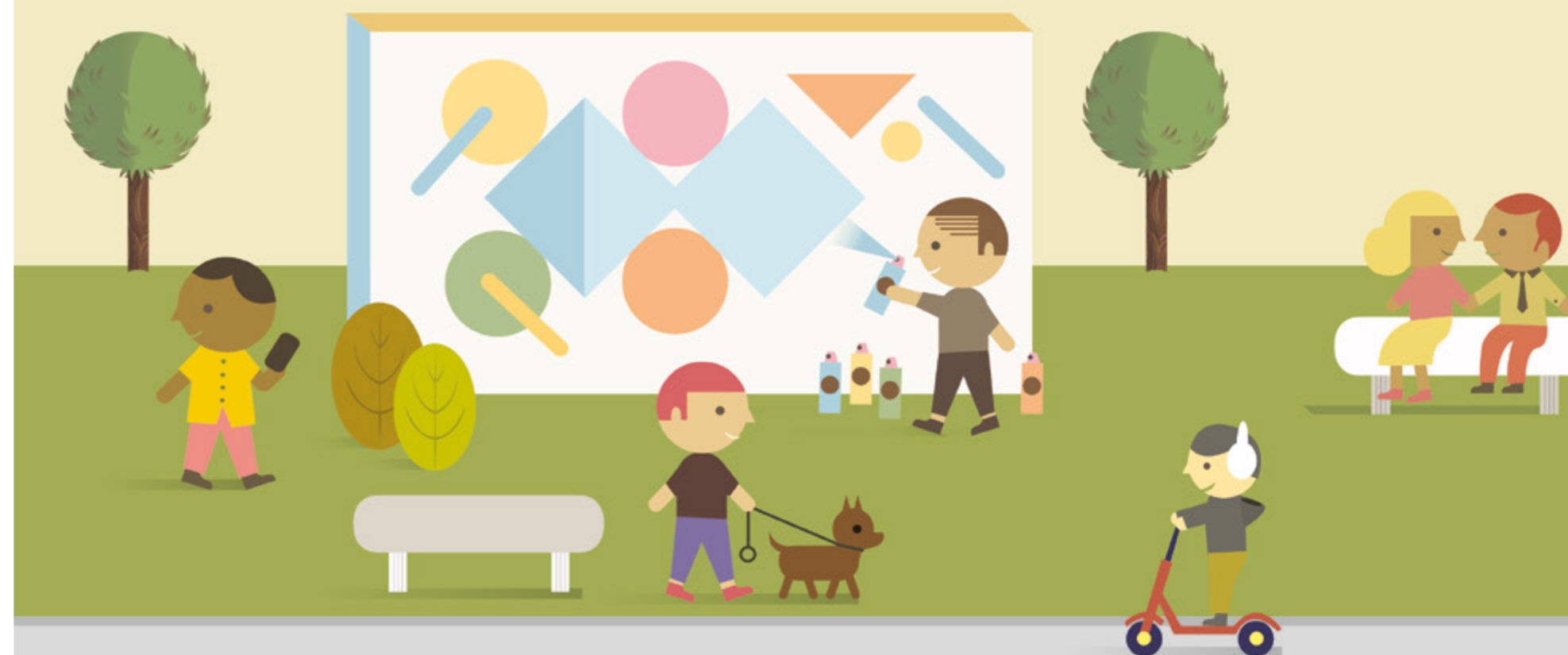
Fortalecer a identidade social



Criar ruas seguras e transitadas



Incentivar a reflexão e a conscientização na vida comunitária



Algumas das medidas que podem ser implementadas para promover a arte urbana são:

Promover projetos de recuperação de espaços públicos utilizando a arte urbana como uma estratégia participativa para os governos.

Capacitar os artistas e gestores culturais em metodologias de medição de impacto de seus projetos culturais e artísticos, como mapeamentos coletivos e técnicas de negociação na vizinhança.

Realizar atividades de reconhecimento público e divulgação da arte urbana em zonas marginais, mediante festivais culturais, tour pelos murais ou atividades musicais itinerantes.

Melhorar a decoração da cidade mediante a implementação de redes de murais que reflitam as características singulares da cidade ou comunidade.

Impulsionar a articulação e participação de gestores culturais, artistas e população local para a elaboração de políticas públicas e divulgação de atividades culturais (...)

Garantir a remuneração justa de artistas e gestores culturais em projetos culturais, recuperação de espaços públicos ou outro.

Impulso ao movimento de murais urbanos na República Dominicana, Colectivo Monumental RD Santo Domingo D.N. República Dominicana (2021)

A República Dominicana, país membro do CAF desde 2006, é reconhecida não apenas por sua relevância como enclave turístico e exportadora de talentos esportivos, mas também pela importância estratégica que possuem as indústrias culturais e artísticas na promoção e desenvolvimento do país, principalmente no setor da música. Desde o final da década de 1990, vem se desenvolvendo um fenômeno crescente de festivais e plataformas de arte urbana que começa a se descentralizar de Santo Domingo para outros municípios do país.

Em 2021, a presidência da República formalizou o seu apoio e reconhecimento da arte urbana através do decreto 205-21, que estabelece, a nível nacional, a promoção de políticas sociais de inovação sociocultural que contemplem a intervenção dos setores urbanos através da arte pública, urbana e popular. Estimula os governos locais a identificar as comunidades, centros urbanos e regiões que necessitam de revitalização do seu entorno, a fim de desenvolver planos estratégicos no âmbito dos poderes municipais; bem como coordenar o acesso a fundos públicos e privados para a operacionalização de projetos no âmbito de novos modelos de *marca cidade*.

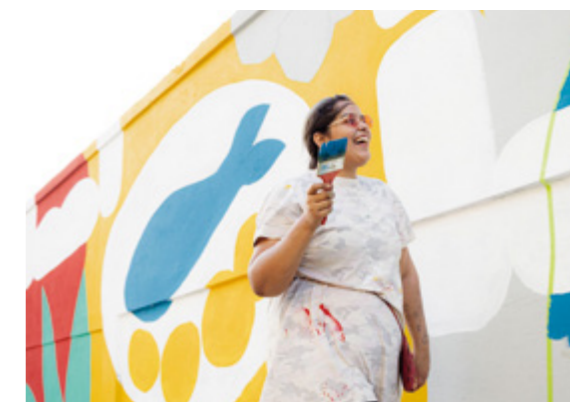
Nas últimas duas décadas, a arte urbana vinha se desenvolvendo informalmente a partir de iniciativas de grupos de jovens artistas - como Kilia Llano, An-

gurria, Dovente, Shak, Modafoca, Poteleche, Medio Peso, Will Gom, Beya, Gabz LPA- e de gestores culturais como o Monumental RD, cuja missão é colaborar com a formalização de intervenções artísticas, com a profissionalização de empreendimentos artísticos e com a internacionalização do ecossistema do setor, no marco da Economia Laranja.

Entre as iniciativas notáveis que o Monumental RD tem realizado está o desenvolvimento do Festival Villa Juana Pop, com o apoio do prefeito do Distrito Nacional e empresas do setor privado como Pinturas Popular. O Festival é desenvolvido com a participação de artistas, lideranças comunitárias e moradores do bairro Villa Juana para intervir com arte urbana em cerca de 1.300 metros de muros degradados no bairro, destacando imagens emblemáticas da identidade audiovisual e cenas do cotidiano do bairro e da cidade.



Monumental RD também está trabalhando para iniciar a primeira academia formal de Street Art no Caribe, a Erredé Academy, que busca formar a próxima geração de artistas dominicanos de grafite e mural, gerar demanda baseada na profissionalização e contribuir com os governos locais na melhoria qualitativa dos espaços públicos das cidades do país. Para mais detalhes sobre o trabalho de gestão de Monumental RD, consulte:



Imagens de dois dos murais realizados no âmbito do Festival Villa Juana Pop, com o apoio da prefeitura de Santo Domingo, Distrito Nacional. Nas imagens do centro é possível ver alguns dos jovens envolvidos no processo de desenvolvimento da intervenção. Santo Domingo, República Dominicana (2021). Autoria: Monumental RD.



Intervenção da comunidade no Paseo de la Fama Inka, junto com o Coletivo Abya Yala. Lima, Peru. Autor: Ocupa Tu Calle (2018)

1.4. Ações comunitárias sobre o espaço público

Introdução ao tema

EO espaço público, além das funções descritas anteriormente, é um canal de comunicação natural entre a cidadania e o Governo. Nele, pode ser visualizada a diversidade cultural da cidadania, assim como seus modos de vida e costumes, e também pode se tornar um suporte para a reivindicação de direitos e o exercício da democracia. Com a premissa de que todas as pessoas devem ser consi-

deradas iguais no uso e aproveitamento do espaço público, este deve ser utilizado como **fonte de informação estratégica** para identificar as medidas que assegurem a coesão e harmonia social.

Nesse sentido, a **participação cidadã é uma ferramenta** necessária para encontrar soluções para os problemas **existentes** no cotidiano.

Conforme discutido na introdução do Guia, a participação deve ser integrada em todo o processo, desde o diagnóstico e planejamento até a avaliação do projeto. Existem diferentes níveis

de participação, bem como vários canais e mecanismos que ajudam a recolher informação de maneira mais efetiva de todos os atores vinculados ao uso do espaço público.

Níveis de participação:

- Informação
- Consulta
- Validação
- Ideação
- Cocriação
- Controle e Avaliação



Participar significa fazer parte da tomada de decisão e de uma prática colaborativa. No entanto, **existem diferentes níveis de participação** que são aplicados em função dos objetivos definidos e do contexto, tanto físico como sociocultural, no qual se insere o espaço público. Por exemplo, realizar um projeto em escala metropolitana, onde os usuários pertencem a áreas muito diferentes da cidade, não é o mesmo que realizar um projeto em escala de bairro cujo principais usuários são os moradores da área. Esses diferentes níveis de participação são categorizados da seguinte forma:

- **Informação:** comunicar as atividades ou projetos é o primeiro passo para promover a participação cidadã.
- **Consulta:** tem como objetivo compilar informações para identificar problemas, potencialidades ou priorizar ações. São utilizadas ferramentas como pesquisas, audiências públicas e oficinas. Pode-se realizar em qualquer fase do processo de transformação do espaço público (diagnóstico, planejamento, desenho e gestão).

- **Ideação:** serve para reflexão e debate sobre o horizonte comum que devemos almejar. Nesse nível, os cidadãos fornecem soluções para a problemática levantada sem chegar ao seu desenvolvimento, que ficará a cargo da equipe técnica, a qual deverá interpretar as ideias sugeridas para incorporá-las ao projeto.
- **Cocriação:** gera um intercâmbio de saberes para construir e desenvolver um projeto de maneira conjunta. As soluções são desenvolvidas entre cidadãos e técnicos. São bons mecanismos de negociação e acordo.
- **Validação:** busca promover uma proposta em desenvolvimento e facilitar sua implementação, bem como conseguir aliados importantes. A ideia é que o cidadão possa contribuir com pequenas modificações. A validação deveria fazer parte de um processo mais amplo de participação, que inclui a consulta e a ideação para que possa cumprir seu objetivo. Realiza-se na fase final do processo.

- **Controle e avaliação:** controle por parte da cidadania sobre o cumprimento de objetivos e metas, bem como a avaliação de resultados. Devem ser apresentadas todas as informações do processo e assumir a retroalimentação cidadã, estabelecendo metas claras para o seu cumprimento.

Urbanismo tático, urbanismo cidadão

ENa América Latina coexistem duas formas de fazer uma cidade, regular e irregular, e ambas se refletem claramente em seu espaço público.

Os espaços públicos regulados respondem a regras e parâmetros determinados pelo município que, de certa forma, procuram garantir seu nível de qualidade e continuidade, embora, se as regulações não forem adequadas, podem gerar efeitos indesejados. Um deles é estimular certas dinâmicas do mercado imobiliário que podem privatizar o acesso a determinadas áreas da cidade ou impossibilitar a articulação entre espaços públicos para conformar um sistema integral. Muitos espaços regulados não são desenhados ou geridos pensando em quem os utiliza, mas sim no valor das propriedades vizinhas e em favor da mobilidade das classes sociais mais privilegiadas.

Otro efecto de una mala regulación es la ocupación excesiva del espacio público por parte del automóvil. Es común observar, en los planes urbanos de muchas ciudades de la región, un alto porcentaje de suelo asignado a la circulación de autos privados, en detrimento de la generación de espacios públicos destinados a la recreación y al esparcimiento o con fines culturales, económicos o ambientales.

No outro extremo, os espaços públicos que surgem de forma espontânea, sem a mediação de qualquer regulamentação, geralmente estão localizados em áreas de difícil acesso e ambientalmente comprometidas, apresentando em muitos casos sérios problemas de abandono e contaminação em função tanto de restrições regulatórias como de incentivos para investimentos públicos ou privados. Da mesma forma, geralmente apresentam falta de equipamentos e

vegetação, o que não responde às necessidades de saúde e recreação de seus habitantes.

Frequentemente, quando esses espaços requerem intervenção formal, costumam demandar orçamentos elevados e projetos que levam anos para serem concluídos e, muitas vezes, são concebidos sem levar em conta as pessoas que ali vivem e sem necessariamente responder às suas necessidades. Muitas vezes, nos bairros populares, acostumados à ausência parcial ou total do Estado, são as pessoas do próprio local que melhoram o espaço público de acordo com suas possibilidades. No entanto, este modelo não é suficiente para resolver todas as suas necessidades, nem necessariamente para colaborar com a sustentabilidade do seu território

Diante desses efeitos indesejados, e como alternativa de remediação, até que se conte com os **investimentos necessários para a readequação do uso dos espaços já construídos**, foi surgindo nos últimos anos o **urbanismo cidadão de pequena escala**, baseado nos conceitos de acupuntura urbana, urbanismo **tático** e **placemaking** (ver glossário). Esse processo é frequentemente promovido pela cidadania por meio de **intervenções focalizadas, colaborativas, temporárias e de baixo custo**, com vistas tanto a melhorar seu espaço quanto a gerar impacto nas políticas públicas por meio da experimentação. Este tipo de intervenção tornou-se uma ferramenta adequada para os governos locais em termos de:

1. Testar o protótipo de soluções com materiais econômicos, para posteriormente realizar intervenções mais permanentes, ou escaloná-las para políticas públicas.
2. Fortalecimento comunitário através dos processos participativos que se realizam para executá-los.
3. Melhoria do espaço público à escala humana, com materiais mais permanentes, mas sem necessidade de grandes orçamentos..
4. Ativação do espaço público para aumentar seu uso e apropriação.
5. Inovação nos processos de participação, desenho e construção.

Quadro 5. Atores para levar em conta na hora de fazer um processo participativo.

Deve-se sempre considerar que a representatividade deve ser garantida com base na idade, gênero, etnia ou raça, nível socioeconômico, poder ou influência, etc. Os atores-chave para levar em conta são:



Comitês oficiais de bairros



Organizações independentes de bairros



ONGs



Academia



Instituições públicas, como colégios, polícia, centros especializados, etc.



Setor privado



Cidadania

Exemplo de casos

La Placita, no Alto Peru, Lima, é um caso representativo de intervenções de **urbanismo cidadão de pequena escala**. O bairro Alto Perú cresceu por meio de processos de autoconstrução não planejados e é conhecido como uma zona de delinquência e tráfico de drogas no distrito. As organizações Alto Perú e Ocupa Tu Calle, no âmbito do programa Block by Block da ONU-Habitat, promoveram um processo de desenho participativo utilizando o jogo Minecraft para melhorar o equipamento de uma das praças de Alto Perú.

A intervenção consistiu na construção de mobiliário lúdico na parte alta, criando um ambiente estimulante e atrativo para meninos e meninas. Foram aumentados os espaços de sombra na zona baixa da praça com o plantio de uma terceira árvore, e se derrubou um muro que fragmentava a praça com seu entorno. Com a avaliação, pode-se observar um aumento na apropriação do local, com maior presença de crianças. Por outro lado, os moradores é que fazem a manutenção e o cuidado constante do local, além de continuar implementando melhorias por meio do plantio de mais vegetação. Para mais informações: www.ocupatucalle.com

Imagem à direita. Plaza Les Glories. Barcelona, Espanha (2019). Autor: Emil Rodríguez (2021)



Recomendações

Para realizar um processo participativo em um espaço estratégico da cidade e experimentar uma possível intervenção de **urbanismo cidadão de pequena escala**, devem ser definidas e seguidas as seguintes etapas:

1. Assunto a ser tratado.

2. Objetivo. O que se quer alcançar?

3. Público. Quem se quer, ou é necessário, que participe?

4. Linguagem. Que idioma e tom serão usados?

5. Processo de convocação. Como conseguir a participação? É necessário garantir que a convocação chegue ao público-alvo. Podem ser utilizados convites, cartazes, correios eletrônicos, visitas porta a porta, convocação via web.

6. Plataforma. Onde será realizado o processo? Audiência pública, oficinas, grupos de discussão, conselhos.

7. Dinâmica. Como serão obtidas as informações necessárias? Existem várias organizações que compartilham esse tipo de informação. Uma delas é TejeRedes, com recursos disponíveis, em <https://www.tejeredes.net/>

8. Ferramentas e recursos. Que materiais e equipamentos são necessários? Por exemplo, se for presencial, podem ser necessários posts ou papéis; se for virtual, uma plataforma de zoom ou mural.co.

9. Sistematização. Como as informações obtidas serão registradas? Gravação, notas, etc.

10. Divulgação. Como os resultados serão compartilhados?

Recursos adicionais

“Manual de intervenciones urbanas hechas por ciudadanos”. UN-Hábitat, Fundación Avina y Ocupa tu Calle, 2018.

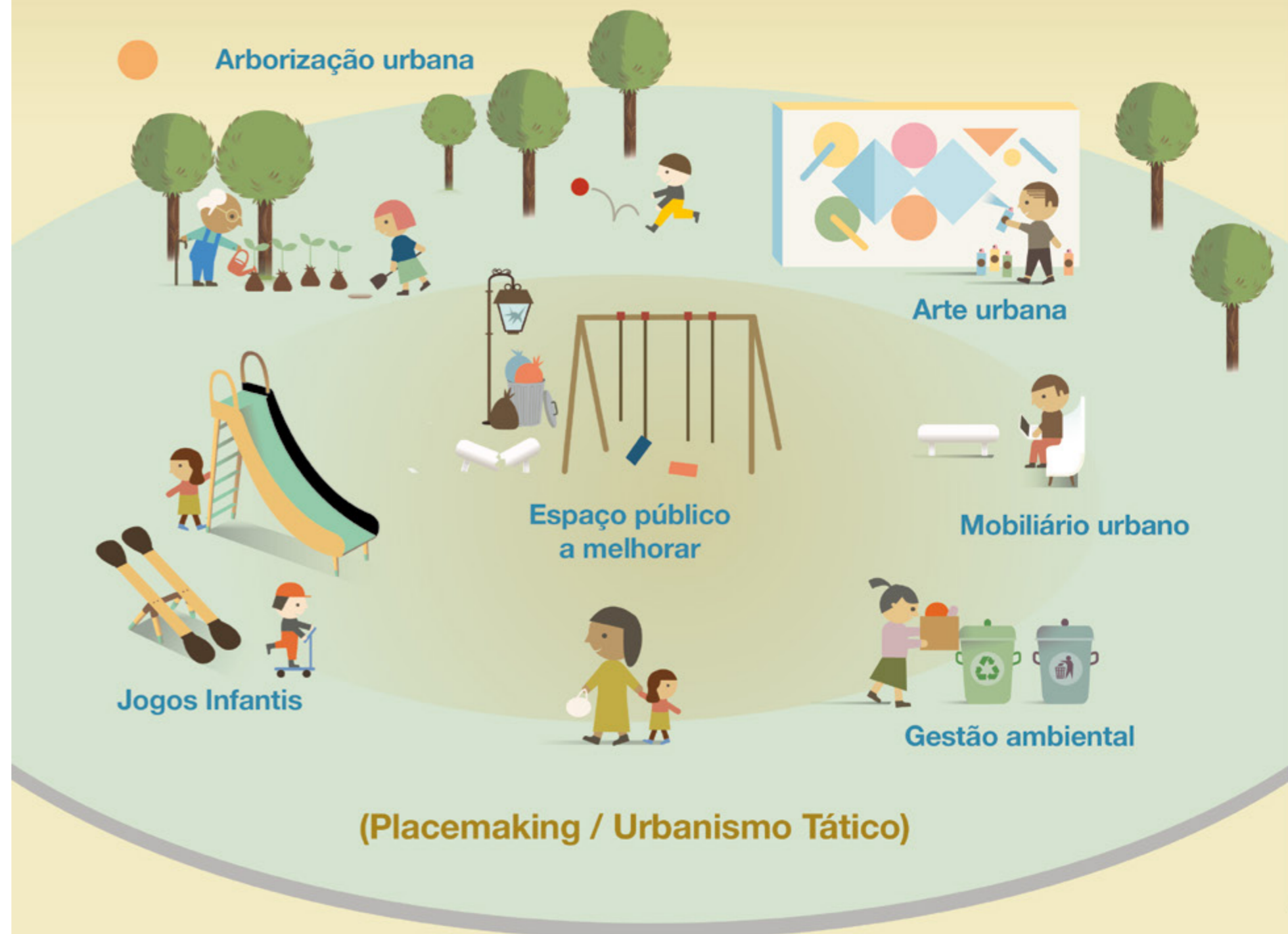
<https://www.avina.net/wp-content/uploads/2019/08/Manual-de-Intervenciones-Urbanas.pdf>

“Urbanismo Táctico 3”. Casos latinoamericanos. Ciudad emergente, 2013.

https://static1.squarespace.com/static/5a657d43bff200b621e34a72/t/5b5b55590e2e72e1af66d705/1532712362711/UT_vol3_2013+0528_19.compressed.pdf

A Tactical Urbanism Guidebook, GIZ, 2020 (em inglês). http://greenmobility-library.org/public/uploads/resource_attachments/1604921362_TU_Guidebook_November_2020_Final_V2.pdf

1.4. Ações comunitárias sobre o espaço público



Acupuntura urbana

Conceito promovido por Jaime Lerner (ex-prefeito de Curitiba, Brasil), que compara a cidade a um organismo vivo que pode ser “curado” por meio de intervenções em pontos estratégicos, com o objetivo de gerar mudanças significativas que, além disso, convidam a cidadania para participar e servem para alimentar os processos de planejamento.



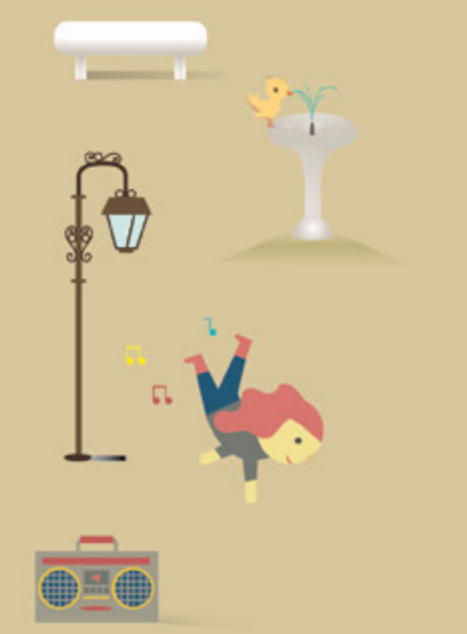
Urbanismo táctico

Conceito batizados por Mike Lydon e Anthony Garcia, que compara o táctico com a batalha, o imediato e o estratégico com a guerra, no longo prazo, fazendo a alusão à necessidade de “luta” por uma mudança de paradigma no urbanismo, para colocar as pessoas no centro do mesmo.



Placemaking

Conceito iniciado por PPS (“Project for Public Spaces”) através de seu fundador, Fred Kent. A tradução é “fazer lugar”. Para compreendê-la, pode-se fazer uma comparação entre casa e lar; a casa é algo genérico que pode ser melhor ou pior; no entanto, o lar tem uma conotação confortável, transmite certa sensação de permanência. Esta ideia se compara com espaço e lugar, onde o lugar te assegura ser um espaço público de qualidade, que se lembra e se quer voltar.




Caso de interesse para o CAF

Escritórios de Urbanismo Tático “Faça você mesmo” (Cali, Colômbia (2017))

No segundo semestre de 2017 foram realizadas as oficinas Hazlo Tú Mism@ nas cidades de Pasto e Cali na Colômbia, com o apoio do CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina, por meio de seu programa Mobilidade Ativa, que tem como objetivo promover ações demonstrativas (pilotos) para promover o transporte ativo nas cidades latino-americanas.

Os municípios de Pasto e Cali, na Colômbia, tinham se candidatado a fazer parte deste Programa, que consiste na realização de oficinas teórico-práticas que visam fortalecer as capacidades de diagnóstico e implementação de soluções de baixo custo para os espaços públicos da cidade, bem como a consolidação de redes colaborativas e uma maior relação entre território, Governo e comunidades. As oficinas foram organizadas em colaboração com os grupos La Ciudad Verde, Derive LAB e Bicivilizate.

Uma das oficinas, a de *urbanismo tático*, teve duas etapas: a primeira buscou compartilhar ferramentas e metodologias que permitissem diagnosticar uma área a ser intervencionada e gerar propostas. A segunda, por sua vez, tratou da geração de protótipos das soluções desenvolvidas na etapa anterior, que foram aplicadas nos espaços identificados.

Esses insumos foram coletados na publicação “Hazlo Tú Mismo – Guia de Urbanismo Tático”, que busca contribuir para a promoção da ação cidadã e, assim, promover espaços de reflexão para alcançar cidades mais sustentáveis, gerar propostas a partir da cidadania e colocar essas questões na agenda pública.

Este documento encontra-se em:



Fotos da oficina no bairro Bellavista, comuna 19 de Cali. A oficina consistiu numa primeira parte teórica em que os participantes puderam aprender e aplicar diferentes ferramentas e metodologias que lhes permitiram diagnosticar a fundo a área de intervenção e propor desenhos, soluções e intervenções simples na rua para contrapor com os problemas previamente identificados. Fonte: DeriveLab (2017)



PANDO, aplicativo Civic Tech. Fonte: Munidigital, Argentina (2020).

1.5. Plataformas e tecnologias para a participação a favor de um espaço público inclusivo

Introdução ao tema

Embora existam muitas plataformas e tecnologias que fomentam a participação cidadã, nem todas são adequadas para desempenhar as mesmas funções. É importante reconhecer qual tecnologia é mais adequada ao contexto e ao projeto, para que facilite o acesso ao processo participativo de maior quantidade de população diversa. A escolha

da plataforma deve levar em consideração o objetivo e os recursos disponíveis, bem como os atores que irão participar. Não se deve escolher uma plataforma que legitime a desigualdade, deixando de fora do processo os atores que não têm acesso à mesma. Algumas ferramentas que podem servir de referência estão descritas a seguir.

Diferentes tecnologias podem ajudar a criar alternativas no trabalho das comunidades de prática



Rádio e televisão. Ferramentas de fácil acesso à população, que podem ser utilizadas para difusão de informações, pesquisas massivas ou recolhimento de alguma informação pontual.



Talleres presenciales. Oficinas presenciais. Existem diversas metodologias e dinâmicas que facilitam a interação e colaboração de seus assistentes e que deverão ser aplicadas em função dos objetivos e recursos da oficina.



Smartphones e tablets. Tanto as entrevistas com as pesquisas presenciais podem ser realizadas agora via telefone



Plataformas digitais interativas. A tecnologia avança rapidamente e é importante estar atualizado com a diversidade de ferramentas que oferecem páginas da web, mapas interativos, ferramentas de trabalho em rede, etc.



Orçamentos participativos. Servem para destinar parte do orçamento para propostas ou iniciativas cidadãs.

CivicTech e a participação cidadã

A Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), definidos pelas Nações Unidas, estabelecem a necessidade de criar e promover ferramentas de inovação pública para transformar os governos em instituições de maior abertura e interação com os cidadãos, colocando-os no centro de suas políticas e incluindo-os na tomada de decisões.

Nesse contexto, o conceito de *CivicTech* busca promover e facilitar a participação cidadã por meio de ferramentas tecnológicas para o trabalho conjunto com o governo. Assim, busca incorporar os cidadãos na tomada de decisões. Cada vez mais gover-

nos estão usando essas ferramentas que demonstraram sua capacidade de aumentar a participação cidadã, facilitando a transparência e a interação, o que leva a uma melhoria na relação de confiança entre governo e a cidadania.

Essas ferramentas, geralmente, são de uso intuitivo e gratuitas, a fim de chegar ao maior número possível de pessoas. Além disso, existem soluções de código aberto; ou seja, podem ser livremente adotadas e adaptadas por diferentes atores e governos, não sendo necessário gerar novas plataformas.

Com as ferramentas de *CivicTech*, os cidadãos podem relatar problemas sobre temas específicos, dar retorno sobre serviços, opinar sobre diferentes iniciativas e propor soluções conjuntas, por meio de aplicativos simples instalados em seus celulares ou plataformas web. Da mesma forma, esses aplicativos facilitam a transparência e a prestação de contas na gestão pública, facilitando o acesso à informação para os cidadãos e proporcionando maior legitimidade e governabilidade na tomada de decisões.

Apesar de seus benefícios e diante da lacuna tecnológica existente na América Latina, existem grupos populacionais que são sistematicamente excluídos dessas soluções digitais (idosos, pessoas com deficiência, pessoas de baixa renda, crianças etc.), coletivos que ao mesmo tempo tendem a não ter voz na tomada de decisões públicas. É preciso que, de forma complementar, sejam buscadas alternativas que assegurem sua inclusão em espaços participativos, bem como sua oportuna capacitação no uso dessas tecnologias.

Exemplos

Uma plataforma digital que facilita a promoção da participação cidadã é a Decidim. Trata-se de uma ferramenta virtual adaptável, baseada em código aberto, disponibilizada para uso gratuito e adaptação, para promover a participação democrática de organizações de qualquer setor. A Decidim pode ser usada para organizar reuniões, processos de consulta e receber propostas, tanto por organizações sociais quanto públicas. Mais detalhes em www.decidim.org.

Como experiência de referência, Decidim foi utilizado na cidade de Rosario, Argentina (Programa Rosario Participa) <https://www.rosario.gob.ar/web/gobierno/gobierno-abierto/software-publico/rosario-participa>

Outro software gratuito para participação é o Consul, inicialmente aplicado na plataforma Decide Madrid, implementada pela Câmara Municipal de Madrid. Permite a consulta e participação dos cidadãos num modelo flexível e aberto, que tem sido replicado nas cidades da América Latina. Este software facilita a interação nas votações, propostas cidadãs, legislação colaborativa, orçamento participativo, debates e desenho de processos de maior complexidade. Podem-se conhecer detalhes do processo em <https://decide.madrid.es/> e sobre experiências de cidades na região em Quito <http://www.decide.quito.gob.ec/> e Porto Alegre <https://opdigital.prefeitura.poa.br/>

Recomendações

A adoção de medidas ligadas ao CivicTech por parte dos governos locais pode parecer difícil de se colocar em prática. No entanto, pode ser iniciada mediante a aplicação das seguintes medidas de forma gradual:

Inclusão digital da cidadania por meio da geração de mecanismos que permitam a aproximação e uso das tecnologias de informação e comunicação, bem como programas que democratizam o conhecimento sobre as tecnologias e para que mais pessoas tenham capacidade de utilizá-las.

Criar capacidade na administração pública para o reconhecimento, formação e contratação de perfis específicos de profissionais com conhecimento em tecnologia, inovação e participação cidadã.

Construir uma estratégia participativa CivicTech criando um marco jurídico e administrativo que permita incluir a participação digital nas estratégias de governança existentes, bem como melhorar a coordenação interdepartamental.

Potencializar dados abertos para facilitar o uso e transformação por qualquer ator da sociedade, promovendo a colaboração e co-criação de soluções.

Recursos adicionais

“What Does CivicTech Landscape Looks Like?” Trends on CivicTech. Knight Foundation Report on CivicTech –em inglês – (2014). <https://knightfoundation.org/features/civictech/>

Aprovechar el GovTech para la participación ciudadana. Políticas innovadoras en la era digital, del Digital Future Society. <https://digital-futuresociety.com/es/report/govtech-a-new-driver-of-citizen-participation/>

Youtube. Vídeo-publicidad de Decide Madrid

https://www.youtube.com/watch?v=X2LpKgc_qow&list=PLRhIC7Aey_sR2GE429eI_7A83GTS7P-n7e&index=20&t=0s

https://www.youtube.com/watch?v=Ute_JmbcXc-M&list=PLRhIC7Aey_sR2GE429eI_7A83GTS7P-n7e&index=20

https://www.youtube.com/watch?v=xEpU-x7iM8bs&list=PLRhIC7Aey_sR2GE429eI_7A83GTS7Pn7e&index=21

1.5. Tecnologia e plataformas para a participação a favor do espaço público inclusivo



A tecnologia e as plataformas de participação podem ajudar a promover e/ou melhorar os diferentes mecanismos de participação



Plataforma MuniDigital. O caso do APP Pando (Argentina, 2019)

Contar com políticas de governo digital e inteligência de dados é condição necessária para fortalecer as capacidades de gestão dos municípios, gerar melhores serviços e, em consequência, maior bem-estar para a cidadania. A plataforma argentina MuniDigital tem como objetivo transformar a gestão governamental, integrando todas as áreas operacionais dos municípios por meio do uso de plataformas digitais, inteligência de dados e a nuvem. Atualmente, seus aplicativos são usados em mais de 40 municípios e instituições em 10 diferentes províncias da Argentina.

O CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, por meio de sua Diretoria de Inovação Digital do Estado, documentou o caso da MuniDigital como parte de uma série de notas baseadas no estudo "Govtech e o futuro do governo", que analisa a proposta de valor, resultados e retorno de investimento das plataformas latino-americanas, com o objetivo de avaliar o potencial de melhoria da gestão pública municipal de startups baseadas em tecnologia e dados, com vocação pública -GovTech.

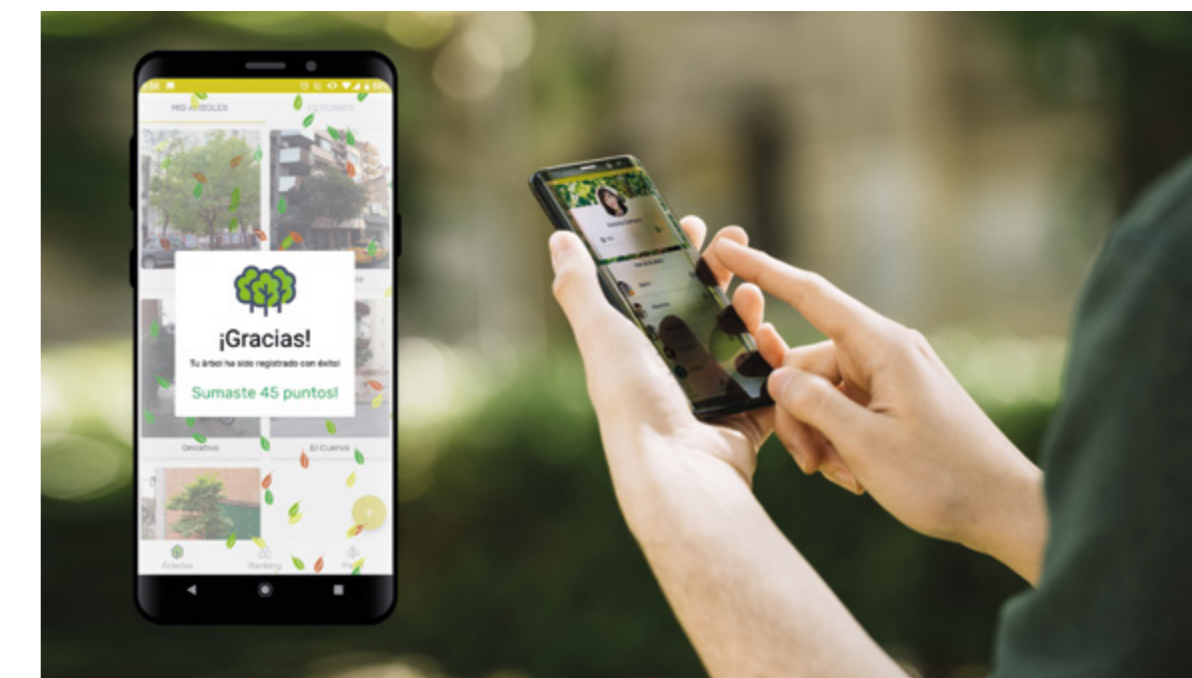
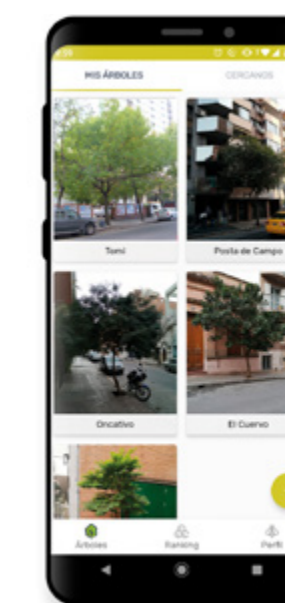
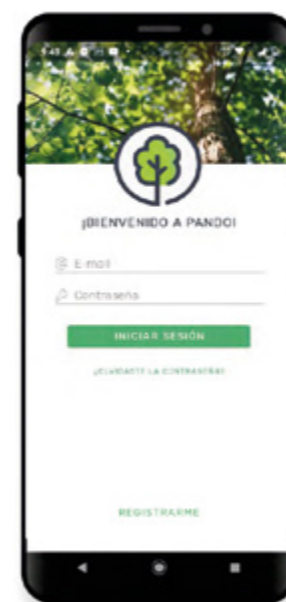
Para mais informações, consulte:



Um dos aplicativos mais interessantes desenvolvidos pela MuniDigital é o APP Pando, um aplicativo móvel gratuito desenvolvido para que qualquer pessoa ou instituição possa cadastrar árvores localizadas em áreas públicas e privadas, desde grandes parques, calçadas, até jardins caseiros. O aplicativo permite o envio de dados fotográficos geolocalizados e em tempo real para o município. O Pando surge como um instrumento para aprofundar a compreensão dos bens naturais, combater o desmatamento urbano e as mudanças climáticas por meio da geração participativa de dados e diante da ausência de dados oficiais sobre o estado da arborização urbana.

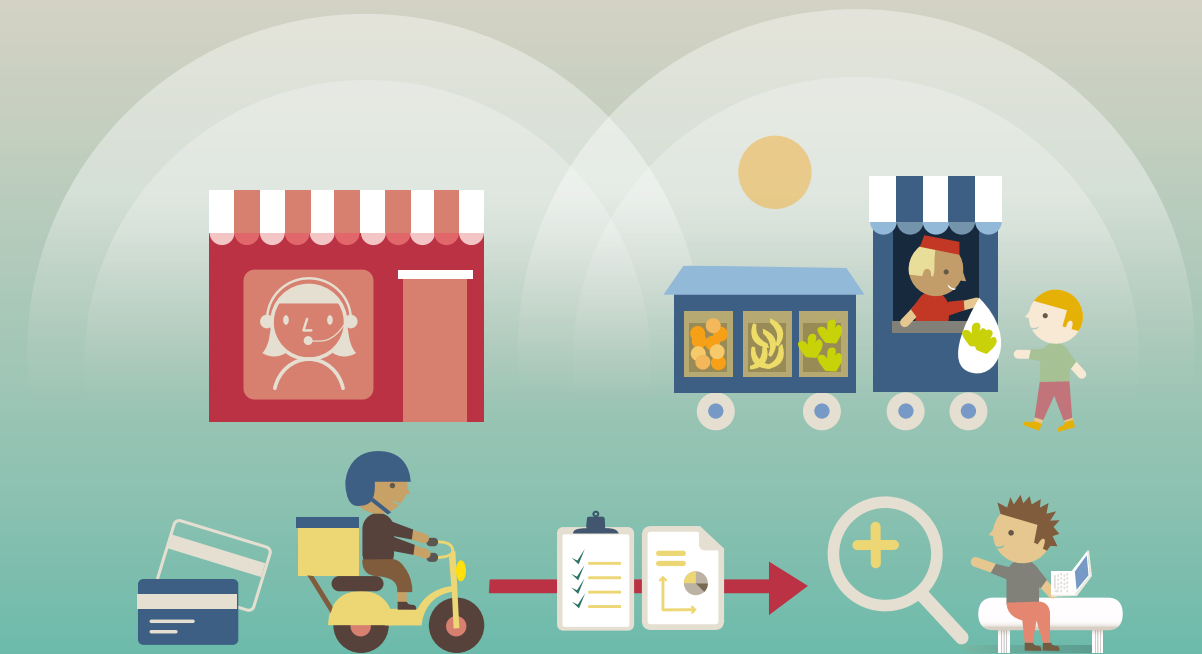
Como parte do compromisso assumido com o envolvimento dos cidadãos, a MuniDigital trabalha com escolas e outras entidades educativas organizando cursos e eventos para cadastrar árvores e conscientizar sobre a importância do seu cuidado. O Pando foi lançado em conjunto com a organização canadense Cities4Forest.

Para mais informações, consultar:



Baixe seu aplicativo. Localize sua árvore. Carregue os dados. Revise suas contribuições. Colabore e ganhe pontos

Imagens do aplicativo PANDO. Fonte: MuniDigital (2020)



Capítulo 2

Espaços públicos e sustentabilidade econômica urbana

GUIA DE INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS PÚBLICOS
Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos de qualidade nas cidades latino-americanas



Rua comercial 25 de março, antes das festividades de dezembro. São Paulo, Brasil (2016). Fonte: Istockphoto

2.1. Relação entre as redes de espaços públicos e o emprego formal

Introdução ao tema

Embora a incorporação da força de trabalho à formalidade e a um trabalho digno ultrapasse o escopo das políticas urbanas, o acesso ao trabalho pode ser afetado pela morfologia e estrutura urbana resultantes do planejamento – ou não – das cidades, e pelos meios de transporte que circulam pelas redes de espaços públicos (ruas, avenidas, parques, etc.). Nesse sentido, as **redes**

de espaços públicos de qualidade, como componentes indissociáveis de um bom planejamento urbano, podem se tornar potenciais facilitadoras do acesso aos locais de trabalho.

Santiago Linares, em seu artigo “*Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico sobre tres ciudades medias bonaeren-*

ses”, argumenta que a distância entre as oportunidades de moradia e emprego, principalmente na população mais vulnerável, influencia a taxa de desemprego. Segundo o autor, três mecanismos de desajuste espacial afetam o acesso ao emprego: o primeiro é o maior tempo de viagem; o segundo são os preconceitos sobre quem vive em áreas remotas; e o terceiro é a menor informação sobre oportunidades de emprego em áreas distantes de suas áreas de residência

Para contrabalançar os efeitos do desequilíbrio espacial, uma configuração urbana articulada e equilibrada, que contribua para a justa distribuição das fontes de trabalho na cidade, sem descuidar dos aspectos ambientais e sociais, pode ser funcional a uma estratégia de levar oportunidades de emprego a todas as pessoas que habitam a cidade. Por exemplo, um modelo policêntrico apresenta várias zonas multifuncionais e autosuficientes no território, que equilibram o uso do solo para equipamentos, moradias e empresas, buscando assim reduzir os custos de deslocamento em toda a área urbana. A promoção de usos mistos do solo também colabora neste objetivo, que permite o desenvolvimento de atividades comerciais, recreativas e residenciais numa mesma parcela, promovendo as dinâmicas econômicas locais e as pequenas empresas em

Exemplos

Um exemplo da aplicação do modelo de policentralidades é evidenciado na cidade de Grande Santiago (Chile), que experimentou mudanças em sua estrutura urbana, motivada pelas dinâmicas comerciais e investimento privado. Isso provocou o surgimento de subcentros comerciais distribuídos pela cidade, provocando, assim, mudanças na mobilidade urbana, no uso do tempo e nos gastos de transporte: envolveu ações para a melhoria da

escala de bairro. **Os planos de uso e gestão do solo são instrumentos fundamentais de planejamento na busca desse objetivo redistributivo da equidade social.**

Um conceito-chave para contrabalançar os efeitos do **desequilíbrio espacial** é a busca pela justiça espacial. Edward Soja, em seu livro *“En busca de la justicia espacial”*, propõe que, para reduzir as desigualdades, é necessário tornar mais equitativa a distribuição dos serviços e usos do território; isso, por sua vez, implica realizar ações de caráter geográfico.

Reduzir as lacunas de desigualdade de acesso entre a população que vive nas periferias e o centro da cidade deveria responder a uma política de justiça social. A lógica de desenvolvimento policêntrica poderia ajudar nessa direção. O acesso equitativo a fontes de emprego num território policêntrico permite, por um lado, promover maiores oportunidades de obtenção de empregos com melhores salários e acesso a uma melhor qualidade de habitação e serviços e, por outro, que as empresas tenham maior capacidade de acesso a mão de obra qualificada e insumos com menor custo de transporte, podendo estar mais próximas dos consumidores.

qualidade dos espaços públicos como elementos articuladores e facilitadores do acesso ao comércio. Apesar das enormes lacunas sociais ainda a serem preenchidas, alguns estudos acadêmicos reconhecem neste caso um exemplo interessante de como a oferta por meio da atividade comercial se fez mais próxima da demanda. Para mais detalhes: <https://www.latercera.com/masdeco/nuevas-centralidades/>

Outro exemplo recente é o da formação de novas centralidades no marco do Plano Municipal La Paz 2040, que busca promover um modelo de desconcentração tanto da gestão administrativa quanto dos serviços e oportunidades oferecidos aos cidadãos, entre eles a criação de polos geradores de empregos, promovendo a instalação de empresas e empreendimentos de forma ordenada e estratégica em diferentes áreas da cidade de La Paz. www.laPaz.bo/centralidades

Atualmente, a acessibilidade aos empregos ou nós comerciais, graças às tecnologias de informação e telecomunicações, encontra uma alternativa na conectividade digital, embora isso não signifique

que as intervenções físicas na cidade estejam perdendo importância. Muito pelo contrário, no quadro da pandemia de COVID-19 a questão voltou a ser colocada sobre a mesa. Nesse sentido, nas cidades da América Latina, é necessário avançar ainda mais em regulamentações, programas de incentivo e investimentos públicos em novas infraestruturas de espaços públicos para alcançar um acesso mais justo por parte de toda a população. No capítulo 2.3. *Oportunidades econômicas geradas no solo urbano por investimentos em espaços públicos*, veremos como os investimentos em espaços públicos podem gerar valor agregado nas propriedades e, se bem planejados, arrecadações adicionais em favor das comunidades do entorno.

Recomendações

A partir da gestão pública, a acessibilidade ao emprego pode ser promovida por meio de ações, como:

Planejar o território sob uma lógica de acessibilidade para seus habitantes, estabelecendo condições adequadas para facilitar o deslocamento ou a conectividade digital, em termos de tempo, custo e qualidade, às diferentes opções de emprego que a cidade oferece. As ruas, consideradas como a maior área de espaço público da cidade, devem contemplar seu uso para mobilidade motorizada (transporte público) e não motorizada (bicicleta, caminhada) ágil, segura e sustentável; assegurando a conectividade com os principais centros de emprego.

Promover o uso misto do solo em novos empreendimentos urbanos (evitar áreas monofuncionais), contemplando a incorporação de espaços públicos de qualidade como elemento atrativo de bem-estar e conector de outras atividades geradoras de emprego.

Criar incentivos econômicos e normativos para o estabelecimento de atividades comerciais adjacentes aos espaços públicos, especialmente em áreas puramente residenciais.

Articular e coordenar com governos vizinhos e metropolitanos a implementação de redes de mobilidade integradas que permitam menos tempo e custo de viagem.

Estimular a criação de pequenas empresas no entorno de espaços públicos, por meio de assistência técnica a empreendedores locais, com ênfase em programas de formalização de empregos.

Fortalecer os ecossistemas de empreendedorismo local, habilitando a infraestrutura de espaços públicos coletivos para o desenvolvimento e escalonamento de ideias.

Contemplar, como complemento aos programas de promoção do emprego estatal, a busca de soluções para as dificuldades de locomoção e segurança física das mulheres nos espaços públicos pelos quais elas acessam os locais de trabalho em suas cidades, especialmente em horários noturnos.

De acordo com o Col.lectiuPunt 6, de Barcelona, as mulheres naquela cidade representam 70% dos empregos do serviço doméstico relacionados ao lazer e aos cuidados; uma alta porcentagem desses empregos formais faz parte da Economia do Cuidado. Para mais informações, consulte http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Nocturnas_Castellano.pdf

Recursos adicionais:

Leitura

Kilroy, A. et al. (2015). Ciudades Competitivas para Empleos y Crecimiento: Qué, Quién y Cómo. Washington, D.C.: World Bank Group. Disponível em: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/691841467992491102/pdf/101546-REVISSED-SPANISH-Box394856B-PUBLIC-Report-Spanish.pdf>

Soja, E. (2014). **En busca de la justicia espacial** (Carmen Azcárraga, trad.). Valencia: Tirand Humanidades (obra original publicada en 2010). Disponível em: <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2019/03/soja-en-busca-de-la-justicia-espacial.pdf>

Col.lectiu Punt 6 (2017) Nocturnas. **La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona.** Barcelona, Es

paña. Disponível em: http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Nocturnas_Castellano.pdf

YouTube

Creus, J. [TEDxMadrid] (2015, septiembre 23). El modo de producción ciudadano. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=a9Ezhe6nrV0>

Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico sobre tres ciudades medias bonaerenses. Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad. Vol. (14). Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/260836472_Las_consecuencias_de_la_segrecacion_socioespacial_un_analisis_empirico_sobre_tres_ciudades_medias_Bonaerenses_Olavarría_Pergamino_y_Tandil

2.1. Relação entre as redes de espaços públicos e o emprego formal

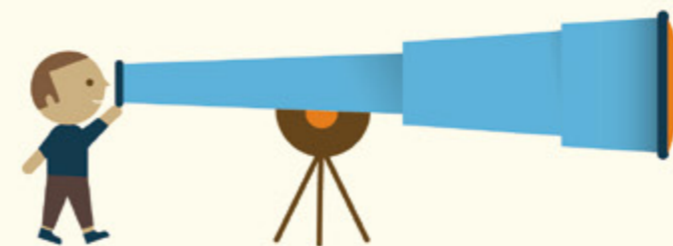


DESAJUSTE ESPACIAL
A localização das moradias de baixa renda tende a estar mais longe das oportunidades de uma cidade.

VS.



JUSTIÇA ESPACIAL
Distribuição equitativa, na cidade, da qualidade e acesso aos serviços, equipamentos públicos e infraestruturas – como são os espaços públicos – de maneira que se garanta a todos os cidadãos a possibilidade de desfrutar dos benefícios da vida urbana.



O que fazer e como?

PLANEJAR
O território de sua jurisdição sob uma lógica de acessibilidade para seus habitantes, estabelecendo condições de uso e localização.

BRINDAR
Um marco legal claro sobre a localização da população e as empresas

INCENTIVAR
A contratação de pessoal local na execução de projetos públicos e privados, mediante a difusão de benefícios tributários e impactos positivos do projeto.

ARTICULAR
Com os governos vizinhos e metropolitanos a implementação de redes integradas de mobilidade que permitam reduzir o tempo e os custos de deslocamento.

ESTIMULAR
A criação de pequenas empresas, mediante a assistência técnica aos empreendedores locais.

PROMOVER
A inserção laboral mediante a articulação de empresas e instituições, por meio de programas de capacitação e orientação vocacional e feiras de emprego





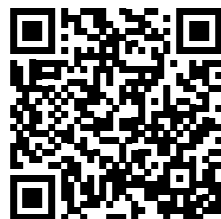
Caso de interesse para o CAF

Recuperação do Mercado Municipal, Ronda del Río e Ciclovias Río Sinú (Montería, Colômbia)

A cidade de Montería é uma cidade intermediária da Colômbia, com uma população de cerca de 500 mil habitantes, que apresentou avanços significativos em termos de sustentabilidade. Em 2014, foi consagrada, a nível global, pelo World Wildlife Fund como “Cidade Sustentável do Planeta” por suas boas práticas e seu compromisso com o meio ambiente

O CAF – banco de desenvolvimento da América Latina, desde 2011 vem apoiando, de maneira consistente, o desenvolvimento de políticas, estratégias e iniciativas para a cidade de Montería, promovidas tanto por meio de programas nacionais para o desenvolvimento do transporte sustentável como o Programa de Transporte Urbano em Barranquilla e Montería (2011), bem como através de diferentes iniciativas de cooperação, assistência técnica e estudos em planejamento urbano (Programa CAF de Expansão Urbana Controlada para Cidades Colombianas), mudanças climáticas (Projeto Parque Urbano nas lagoas de oxidação em Montería, com a coparticipação da AFD e a iniciativa LAIF Cidades e Mudanças Climáticas e ações de promoção da mobilidade sustentável, como é o caso do Plano integral de meios de transporte não motorizados e espaço público de Montería, que se encontra publicado na Scioteca do CAF.

Ver:



No marco das intervenções de infraestrutura para a melhoria do transporte e da mobilidade, o município aproveitou a oportunidade para apostar no desenvolvimento de processos de planejamento ligados a investimentos em mobilidade urbana, entendendo os projetos de desenho urbano como instrumentos estratégicos para o desenvolvimento integral de novos eixos e centralidades na cidade. No âmbito deste esquema, o governo local gerou intervenções em zonas-chave da cidade, como o

Mercado Central e arredores, a fim de recuperar o espaço público do centro histórico, trabalhando em articulação com outras intervenções e programas de natureza social que se conectam com a intervenção do parque linear da Ronda del Río Sinú, que inclui uma ciclovía e um cais turístico, colaborando com a transformação produtiva da cidade, através de uma nova orientação do município para o setor de turismo.

Nesse sentido, o *Programa de Revitalização e Recuperação do Mercado e seu Entorno* incluiu a definição de uma política consensual de uso dos espaços públicos, que envolveu um processo de formalização dos ambulantes sob figuras jurídicas que lhes permitissem se consolidar como coletivo e formalizar seus negócios nas novas facilidades do Mercado Central.

Por meio do Serviço Nacional de Aprendizagem da Colômbia (SENA), o programa contou com espaços de capacitação em questões financeiras, empreendedorismo, produtividade e gestão de alimentos, a fim de gerar maior coerência na relação entre usos do solo e novas atividades comerciais, facilitando a geração de empreendimentos e em-

pregos tanto no mercado como infraestrutura produtiva quanto nos entornos de sua intervenção, de forma organizada e co-desenhada com a participação de todos os atores.

Assumir estes desafios permite não só melhorar o espaço físico, mas também estudar o contexto da zona, altamente comercial e com comércio informal, de forma a compreender as dinâmicas sociais existentes e potenciais, reordenando os usos e permitindo, através de intervenções, a possibilidade de um desenvolvimento econômico coletivo mais inclusivo e respeitoso com o espaço público como bem comum.

Para mais informações sobre o Projeto Barrio Mercado Montería, consulte: [Proyecto Barrio Mercado Montería, Colombia by rolandkrebs7 Stack - Issuu](#)



1



2

Imagem 1 - Vista aérea do Mercado Central e esplanada (malecón) do rio Sinú depois da intervenção (2016). **Imagem 2** - Vista aérea do mercado e esplanada do rio Sinú antes da intervenção (2014); nota-se a ocupação de vendedores informais na avenida antes de sua formalização e em frente ao atual Mercado Central, bem como a deterioração do parque em frente ao mercado. **Imagem 3** - Detalhe da intervenção. Fonte Alcaldía de Montería, Colômbia (2016)



3



Avenida Central na cidade do Panamá. Autoria: Emil Rodríguez (2021)

2.2. A gestão do trabalho informal nos espaços públicos

Introdução ao tema:

A formalização da economia na América Latina tem sido - e ainda é - um grande desafio para nossos países. Embora a economia formal seja regulada por leis que visam promover o trabalho assalariado, não conseguiu criar oportunidades de trabalho suficientes para as pessoas e seus empreendimentos, nem para o surgimento de atividade empresarial suficiente. A economia informal, por outro lado,

caracteriza-se pela geração de autoemprego e atua como amortecedor do sistema econômico, uma vez que absorve os trabalhadores e trabalhadoras deslocados da economia formal.

O problema da informalidade nos espaços públicos é complexo, principalmente para os governos locais. As respostas a este fenômeno têm sido va-

riadas e contraditórias. Algumas autoridades locais são tolerantes, outras desenvolvem políticas para a regulação da atividade e do solo para destinar a esses fins, e outras propõem erradicar toda a atividade informal em suas jurisdições.

Devido às características desse tipo de atividades e aos conflitos de interesse que são gerados no uso dos espaços por parte dos atores envolvidos, a escolha de uma ou outra postura não pode ser feita a partir de uma abordagem tendenciosa por um único ponto de vista, mas requer uma abordagem multidimensional. *Definir claramente o que é público e o que é privado no território urbano é a principal tarefa do urbanismo* (Noguera, 2011) O comércio informal nas ruas representa um problema complexo para as administrações locais e o exercício do urbanismo como instrumento ordenador e mediador entre interesses.

De um lado, há o interesse de pequenos e médios empresários formais que entendem que, do seu ponto de vista, a informalidade nas ruas supõe uma concorrência desleal, sob o argumento de que os vendedores ambulantes não pagam impostos nem pagam aluguel. Como reação, o comércio informal ambulante tem enfrentado políticas municipais que desaprovam essa modalidade de trabalho, gerando conflitos que vão desde o confisco de mercadorias, despejos e até a detenção de trabalhadores informais em espaços públicos, com base em medidas de segurança, saúde ou controle de qualidade. No âmbito da América Latina, existem estudos - como o de Sofia Santibañez⁸ - que afirmam que, *em cidades como Buenos Aires, as medidas para erradicar o comércio ambulante em uma rua, sem o devido planejamento de alterna-*

tivas, não foram eficazes nos seus objetivos em nível quantitativo, dada a natureza móvel e temporária desta atividade.

Do ponto de vista social, a situação dos que se encontram na economia informal está associada a uma maior vulnerabilidade, menores níveis de renda, maior dificuldade de acesso a serviços financeiros e carência de proteção legal. Os trabalhadores e trabalhadoras informais (que se deslocam de uma rua para outra oferecendo produtos ou serviços) e os vendedores e vendedoras informais (que comercializam bens ou serviços em determinado ponto do espaço público) são pessoas - por vezes expulsas do mercado de trabalho - que exercem seu ofício em condições precárias, sem a proteção de um marco jurídico que regule suas obrigações, contribuições e benefícios, e vivendo na incerteza de não conseguir arrecadar os rendimentos necessários à sua sobrevivência. No entanto, de acordo com alguns estudos da economia informal da região, *cerca de 60% dos comerciantes informais pagaram licenças ou alvarás a seus municípios e o Imposto sobre o Valor Agregado (IVA) quando adquiriram insumos ou produtos para revendê-los*⁹.

Esta situação é particularmente complicada para as mulheres trabalhadoras, uma vez que têm uma representação desproporcionada na economia informal, com rendimentos mais baixos, condições mais precárias e maior risco de agressão e assédio nos espaços públicos. Estima-se que, na América Latina e no Caribe, *cerca de 59% das trabalhadoras tenham emprego na informalidade*¹⁰, com trabalhos diretamente dependentes da mobilidade e uso de espaços públicos, como são a venda am-

⁸ Santibañez, Sofia (2017). *Nuevas informalidades en el espacio urbano. Análisis del sistema socio-espacial del comercio informal en la vía pública en la ciudad de Buenos Aires*. http://cec.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/15/2017/10/07_Santiba%C3%B1es.pdf

⁹ Roever, S. (2014). *Estudio de monitoreo de la economía informal. Informe sectorial: Vendedoras y vendedores ambulantes*. ¹⁰ <https://interactive.unwomen.org/multimedia/infographic/changingworldofwork/es/index.html>

bulante de roupas, serviços de pequeno valor, variedades terceirizadas, serviços de comida rápida de rua e venda de flores, entre outros.

Por último, segundo Sofia Santibañez, existe o interesse do consumidor em adquirir esses produtos oferecidos nas ruas, cuja demanda pode legitimar - pelo menos socialmente - a atividade informal baseada nessa dimensão relacional entre as pessoas, que caracteriza e define os espaços públicos, não mais do ponto de vista regulatório ou econômico, mas por costume e cultura.

Apesar dos desafios de gestão, é necessário - dada a realidade e dimensão do problema no nosso continente - que os governos locais garantam a ordem e promovam a multiplicidade de atividades no espaço público, para garantir um equilíbrio entre trabalho digno, regulamentado e seguro para os co-

merciantes temporários, e o desfrute e circulação dos usuários em um sentido amplo (crianças, jovens, mulheres, adultos, idosos).

Neste marco, é recomendável que os municípios, como entidades mediadoras entre conflitos de interesse, concedam procedimentos ou alternativas regulamentares para obtenção de licenças de funcionamento, para avançar em direção à formalização de negócios temporários, articulando-os para uma maior estratégia de valorização e ativação do espaço público em que essas atividades são realizadas de forma regulada. Também, são vitais as oportunidades para a melhoria de habilidades e capacidades dos comerciantes informais, por meio de assistência técnica e treinamento para melhorar as condições e a estratégia com vistas à sua eventual formalização e localização controlada.

Exemplos

Um processo interessante, que exemplifica a integração do trabalho informal, é o da cidade de Monróvia, na Libéria, que, apesar de ser um caso extrarregional, traz lições relevantes para nossas cidades. Lá, comerciantes ambulantes se organizaram e formaram a Federação de Pequenos Comerciantes e Trabalhadores Informais da Libéria (Feptiwul, na sigla em inglês). Após várias sessões de negociação, foi assinado um memorando de entendimento com a Corporação Municipal de Monróvia (MCC) e, como resultado desse processo, os diferentes interesses das partes foram colocados na mesa para construir um modelo de comércio ordenado. Este sistema de organização foi forte-

mente reforçado pela frequência com que as reuniões internas eram realizadas e pela coordenação permanente com a Polícia Nacional da Libéria, o Ministério do Comércio e Indústria, a Autoridade Tributária da Libéria e a Corporação da Cidade de Monróvia. Embora em Monróvia tenha sido a organização de vendedores informais a motivadora da mudança, este caso pode ser replicado pelos governos locais através da correta aplicação de estratégias de negociação com organizações de base. Para mais informações, consultar

<https://www.wiego.org/blog/liberia%E2%80%99s-street-vendors-pioneer-new-approach-city-officials>

Recomendações:

As medidas de regulação do comércio ambulante e a promoção do trabalho decente em espaços públicos devem ser articuladas com as seguintes recomendações:

Normativas

Gerar uma normativa que garanta a comercialização em espaços públicos, regulamentando as áreas restritas ao comércio ambulante temporário e estabelecendo as normas de uso, manutenção e sanções. É interessante o caso da *Estratégia de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura de Medellín* (Colômbia), promovida pela Agência APP, parte dos acordos POT de Medellín de 2014, cujos componentes podem ser consultados em <https://revistas.usb.edu.co/index.php/IngUSBmed/article/view/4435/3730>

Criar espaços ou atribuir pontos de venda autorizados aos comerciantes como parte de uma estratégia de regulação e, no caso dos vendedores ambulantes, definir um conjunto de ruas autorizadas pelas quais eles podem se deslocar para vender seus produtos.

Capacitações

Capacitar e orientar os comerciantes para um processo de formalização. Em particular as mulheres, que representam um grupo vulnerável desproporcionalmente presente no setor de trabalho informal.

Promover atividades para a formalização do comércio ambulante, concedendo licenças de funcionamento de trâmite rápido e fiscalizando o adequado funcionamento.

Capacitar os comerciantes sobre a limpeza e manutenção do espaço público autorizado, promovendo a correta gestão dos resíduos deixados por seus clientes e pelo próprio posto autorizado.

Desenho Urbano

Adequar a organização da atividade ambulante e do comércio informal nas normativas da jurisdição dos municípios, sem afetar a circulação de pedestres e veículos nos espaços públicos, por meio de estratégias de desenho urbano. Na América Latina, os espaços públicos de qualidade devem contemplar a possibilidade de enfrentar essa realidade em seu desenho e sua posterior gestão.

Projetar novos espaços públicos com infraestrutura destinada ao comércio ambulante e à venda informal, cujo uso possa ser claramente delimitado, coordenado e regulado no planejamento desde o princípio, como parte de uma estratégia produtiva municipal.

Capacitar os comerciantes que oferecem produtos comestíveis sobre normas sanitárias e bromatológicas, para garantir a qualidade e o bom estado dos produtos comercializados nos espaços públicos.

Promover atividades de comercialização na cidade, organizando feiras e mercados móveis de forma periódica, que acolham os empreendedores informais.

Imagem da direita. Vendedores ambulantes e controles de acesso no Centro Histórico da Cidade do México durante a pandemia de COVID-19. Cidade do México, México (2020). Autor: Emil Rodríguez



Recursos adicionais

Organismo Internacional del Trabajo OIT - Genebra (s.f.). El Entorno Normativo y la Economía Formal. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229846.pdf

YouTube. Neuwirth, R. [TEDGlobal]. (2005, julho). El poder de la Economía Informal. Disponível em: https://www.ted.com/talks/robert_neuwirth_the_hidden_world_of_shadow_cities#t-735218

Estrategia de aprovechamiento económico de la Alcaldía de Medellín: Disponível em: https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_15/Publicaciones/Shared%20Content/GACETA%20OFICIAL/2015/Gaceta%204355/DECRETO%202148%20DE%202015.pdf

2.2. A gestão do trabalho informal nos espaços públicos



A venda ambulante informal varia de acordo com a escala, hora, lugar, remuneração, mão-de-obra e tipos dos artigos vendidos e serviços prestados. Pode ser uma ocupação de tempo integral, meio período, sazonal ou transitória. Pode ser uma estratégia de sobrevivência ou parte de uma grande atividade empresarial.



ORGANIZAÇÃO

Na América Latina e no Caribe, cerca de 59% das trabalhadoras têm emprego no setor informal.

É tarefa dos municípios administrar os conflitos de interesse entre os setores pelo uso dos espaços públicos



A gestão do trabalho informal

As medidas de regulamentação do trabalho ambulante e a promoção de um trabalho decente no espaço público devem articular as seguintes recomendações:



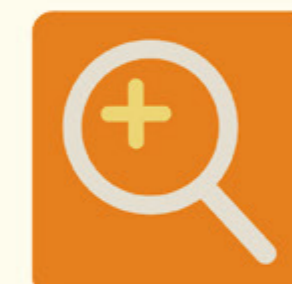
Garantir o comércio informal nas normativas da jurisdição municipal.



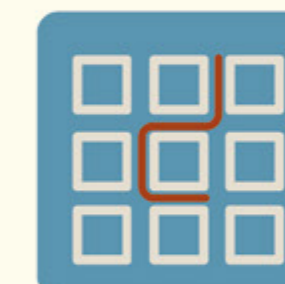
Capacitar e orientar os comerciantes sobre o processo de formalização.



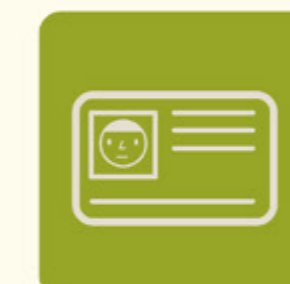
Gerar uma normativa que garanta a comercialização em espaços públicos.



Desenhar espaços públicos com infraestrutura destinada ao comércio informal.



Sinalizar aos comerciantes os locais autorizados de venda e as zonas de deslocamento.



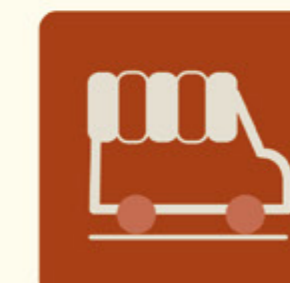
Conceder licenças de funcionamento de rápida tramitação



Capacitar os comerciantes sobre limpeza e manutenção dos espaços públicos.



Capacitar sobre normas sanitárias, qualidade e bom estado dos produtos.



Promover as atividades de comercialização na localidade, organizando feiras e mercados móveis. Garantir o comércio informal nas normativas da jurisdição municipal.

Espaço gastronômico na Villa Rodrigo Bueno Cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina (2017-2020)

O assentamento Rodrigo Buenos (Villa Rodrigo Bueno), que abriga cerca de mil famílias, é um assentamento de origem irregular distribuído em 4 hectares localizados nos limites da reserva ecológica Costanera Sur da Cidade Autônoma de Buenos Aires. Os primeiros assentamentos datam da década de 1980, mas seu maior crescimento populacional (330%) ocorreu nos últimos 20 anos, paralelamente ao desenvolvimento imobiliário de Puerto Madero, um dos setores mais exclusivos da cidade. Essa condição de proximidade com Puerto Madero gerou fortes debates que levaram à promulgação da Lei Municipal 5798, que busca alcançar a integração sociourbana do bairro com seu entorno e com a cidade por meio de um processo participativo de cocriação.

O projeto de integração sociourbana do assentamento Rodrigo Bueno, promovido pelo Instituto de la Vivienda de la Ciudad de Buenos Aires (IVC) e financiado pelo CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, incluiu a **construção de 612 novas moradias**, o fornecimento de **infraestrutura básica**, espaços de recreação e culturais, bem como **abertura de ruas, regularização de títulos de propriedade**, melhoramento de habitações existentes, construção de equipamentos urbanos e intervenção em espaços públicos.

Como parte das intervenções estratégicas para a geração de espaços públicos, em 2019 foi viabilizado o Pátio Gastronômico Rodrigo Bueno, em colaboração com a iniciativa municipal BA Capital Gastronômica. O objetivo era criar um espaço de encontro entre a gastronomia internacional e a comunidade. O bairro já

tinha uma grande capital nesse sentido, pois ali vivem pessoas de diversas origens, principalmente do Peru e do Paraguai, e de províncias do norte da Argentina, que já vinham divulgando seus costumes e sua culinária por meio de empreendimentos informais dentro do assentamento.

O Pátio Gastronômico é composto por 10 contêineres transformados em pontos de venda de alimentos e bebidas, distribuídos igualmente entre empreendedores do bairro e empreendimentos privados. Esta intervenção se articula com outros três Pátios gastronômicos já existentes em diferentes bairros da cidade. Aproveitando o desenvolvimento das obras de infraestruturas prediais da intervenção, deu-se também um passo em direção à formalização do emprego através da promoção da gastronomia, para ativar a dinâmica local do setor, aproveitando o capital hu-

mano, as capacidades e conhecimentos já existentes, melhorando assim a integração socioprodutiva do assentamento com a cidade formal.

Para mais informações, consultar:



Imagem 1 - Vista com drones do assentamento antes da intervenção sociourbana (2016)

Imagem 2 - Vista com drones depois da intervenção sociourbana (2019)



Imagem 3 - Vista aérea das edificações do assentamento Rodrigo Bueno, terminadas. Próximo à intervenção está Puerto Madero e a reserva natural do parque da Costanera Sur (2019). Fonte: Instituto de la Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2019). Imagem 4 - Pátio gastronômico Rodrigo Buenos durante sua abertura (2019).



5



6

Imagens 5 e 6 - Empresários gastronômicos do bairro, formalizados e capacitados, atendendo sua clientela. Fonte: Instituto de la Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2019).



7



8



9



10



11



12

Imagens 7 e 8 - Empresários gastronômicos do bairro, formalizados e capacitados, atendendo sua clientela. Fonte: Instituto de la Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2019). **Imagens 9 e 10** - Horta urbana comunitária da Villa Rodrigo Bueno. **Imagens 11 e 12** - Pátio Gastronômico Villa Rodrigo Bueno durante sua inauguração (2019). Fonte: Instituto de la Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2019).



*Vista do empreendimento imobiliário em frente ao parque fluvial do Rio Paraná. Rosário, Argentina (2011).
Fonte: Istockphoto*

2.3. Oportunidades econômicas geradas em solo urbano por investimentos em espaços públicos

Introdução ao tema

Além do impacto qualitativo que produzem, promover o desenvolvimento de espaços públicos de qualidade dentro de um esquema de planejamento urbano adequado pode gerar valor econômico adicional. A criação de espaços públicos dentro de um projeto urbano transfere benefícios econômicos ao solo e às propriedades construídas em seu entor-

no, aumentando seu valor de venda e sua atratividade no mercado imobiliário.

Fornecer infraestrutura urbana, como redes de transporte, parques ou grandes espaços públicos, é uma tarefa difícil para os governos de nossa região, pois eles enfrentam recursos econômicos

limitados e, às vezes, a ausência de terrenos estratégicos disponíveis para tais fins. No entanto, o investimento em infraestrutura gera uma valorização do metro quadrado do solo em todo o entorno imediato das intervenções. Mas esse valor agregado (mais-valia) nem sempre é aproveitado pelo setor público ou pelas comunidades para financiar o desenvolvimento local, e sim se transforma em incentivos para o desenvolvimento urbano a partir do setor privado. Esse é um ponto muito importante a ser levado em conta pela gestão municipal.





Uma forma de enfrentar essa dificuldade é a partir de uma abordagem redistributiva, ou seja, por meio de uma repartição mais justa dessa mais-valia gerada pelo investimento público em infraestrutura. Se o investimento público aumenta o valor das propriedades, é justo que os benefícios desse aumento de valor, gerado por meio de impostos coletivos, sejam compartilhados entre os proprietários e o município, com a ideia de que

sejam reaproveitados para manutenção ou para a criação de infraestrutura social.

Os instrumentos de recuperação e repartição de mais-valias referem-se a aumentos de impostos, regulação de usos, associações público-privadas, taxas e outras ferramentas que nem sempre são bem recebidas pelos proprietários da terra. No entanto, quando a gestão pública é tratada de forma transparente, estabelecendo canais de comunicação para informar sobre a destinação dos recursos, a percepção dos cidadãos sobre esses instrumentos costuma mudar.

A publicação “O potencial de captura de mais-valias” (BID, 2016) destaca quatro ferramentas comumente utilizadas para financiar projetos urbanos: a contribuição por melhorias; cobranças e encargos por direitos de construção; financiamento por incremento de impostos e esquemas de reajuste de terrenos.

Quadro 6. Quatro ferramentas de mais-valias para financiar projetos urbanos

Instrumento	Descrição
 Contribuição por melhorias	Cobrança aplicada aos proprietários de imóveis que se beneficiam de uma melhoria na infraestrutura.
 Cobrança e encargos por direitos de construção	Contribuições que são estipuladas ou acordadas como contrapartida ao direito de desenvolver: quando a contribuição do solo é para uso público (cobrança) ou para a licença de construção em altura (direitos de construção).
 Financiamento por incremento de impostos	Uso do incremento futuro dos impostos à propriedade por uma intervenção pública, a fim de financiar os custos atuais da mesma.
 Esquemas de reajuste de terrenos	Reconfigurar parcelas individuais no âmbito de um plano parcial de gestão do solo, que forneça terras para uso público. Assim, cada proprietário entrega um terreno irregular em troca de um terreno menor, mas com maior potencial lucrativo.

Fonte: elaboração própria com base na publicação BID, 2016

Algumas cidades latino-americanas têm demonstrado um financiamento sustentável ao implementar mecanismos de recuperação de mais-valia para melhorar a oferta de infraestrutura urbana. De acordo com o relatório “Expandindo o uso da valorização do solo” (BID, 2016), entre 2004 e 2012, a cidade de São Paulo arrecadou cerca de US\$ 2,2 bilhões com a venda de direitos de construção,

que foram reinvestidos na construção de redes de transporte e habitação social.

Por outro lado, se o objetivo é melhorar a gestão do solo e influenciar políticas redistributivas municipais que contemplem a multidimensionalidade dos mercados imobiliários, é preciso ter informações cadastrais de qualidade e atualizadas.

Os cadastros locais com múltiplas finalidades são as melhores ferramentas para estabelecer disposições tributárias vinculadas não apenas às arrecadações municipais, mas também a um planejamento urbano mais justo e à geração de políticas de solo que beneficiem as populações mais vulneráveis.

Ejemplos

Como exemplo, dentro da cultura de planejamento dos Estados Unidos, existe o chamado “Efeito Central Park”. O **Central Park da cidade de Nova Iorque** é um dos parques urbanos mais visitados do mundo e o que mais lucros gerou para a cidade. De acordo com o Central Park Conservancy, somente em 2014, como resultado de impostos sobre atividades, concessões, despesas de visitação, impostos prediais adicionados ao valor transferido ao preço do solo, as propriedades vizinhas geraram 1.045 milhões de dólares, equivalentes a 1,82% do total gerado por impostos e taxas na cidade de Nova Iorque. Para mais informações, consultar: https://assets.centralparknyc.org/pdfs/about/The_Central_Park_Effect.pdf

Na América Latina, um caso a ser destacado é o da cidade de **São Paulo** (Brasil). Em 2001, a Lei de Desenvolvimento Urbano ratificou o princípio da função social da propriedade. Sua aplicação no Plano Estratégico de Ordenamento Territorial da cidade permitiu a promulgação de uma legislação

municipal que separa o direito de propriedade (regime de propriedade do solo) do direito de edificar (restrições à edificação).

Por outro lado, a Lei de Uso do Solo incorporou mecanismos de compensação econômica por direitos de edificação. Assim, entre 2002 e 2008, os pagamentos em direitos de edificação em São Paulo atingiram um total de USD 325 milhões em um período de cinco anos (Henrique, 2011). Esta arrecadação foi depositada no chamado Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb), cuja finalidade era realizar projetos urbanos. Assim, em 2008, foram financiados 15 parques, melhoradas calçadas e ruas, regularizados assentamentos informais, construídas drenagens-saneamento, recuperados patrimônios culturais e criadas instalações comunitárias. Para mais informações sobre o caso, consulte: <https://www.lincolninst.edu/es/publications/articles/experiencia-reciente-con-la-recuperacion-plusvalias-en-sao-paulo-brasil/>

Recomendações

Os municípios podem promover a implementação das seguintes medidas de captação e distribuição de ganhos em sua jurisdição:

Fortalecer a administração cadastral, atualizando periodicamente este instrumento e migrando para sistemas cadastrais com múltiplas finalidades.

Manter atualizados os estudos de avaliação de solo e de mercado imobiliário.

Valorizar o solo destinado ao espaço público, não para fins de venda, mas para conhecimento do patrimônio que o terreno público representa, a fim de calcular em que proporção o investimento em melhorias para fins sociais ou ambientais nos espaços públicos transfere valor para as parcelas e propriedades do entorno.

Desenhar campanhas de informação e sensibilização para os diversos atores do seu território sobre a importância do pagamento de impostos prediais e da melhoria e implementação da infraestrutura urbana, mediante a difusão por meios de comunicação de massa (rádio, televisão, internet).

Aplicar mecanismos de penalização e coerção, se necessário, pelo não pagamento do imposto predial

Melhorar a arrecadação tributária, concedendo diversos canais e meios de pagamento, implementando sistemas de consulta tributária *online* e campanhas de verificação massivas.

Promover campanhas de conscientização tributária por meio de feiras informativas em parques, praças, colégios e escolas sobre os direitos e deveres do contribuinte, prestando assessoria e orientação técnica, acompanhando pequenas atividades culturais e concursos de talentos e danças.

Investir os lucros arrecadados na implantação de redes viárias (estradas, ciclovias) e na prestação de serviços básicos (água e saneamento), bem como na melhoria do espaço público (banco, iluminação, vegetação).

Recursos adicionais

Smolka, M. (2013). *Implementación de la Recuperación de Plusvalías en América Latina: Políticas e Instrumentos para el Desarrollo Urbano*. Lincoln Institute of Land Policy. Disponível em: https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/implementacion-recuperacion-de-plusvalias-full_0.pdf

YouTube. Lincoln Land Policy (2016). *Plusvalías del suelo para beneficio de la ciudad*. Disponível em: <https://youtu.be/o2-gqVSuKZE>

2.3. Captação e distribuição justa dos benefícios econômicos gerados pelos investimentos em espaços públicos

A valorização do solo no entorno dos espaços públicos melhorados é uma fonte de recursos econômicos que, quando bem gerenciados, podem financiar mais investimentos.

1. Modernizar os sistemas de cadastro

2. Atualizar periodicamente os valores do solo e dos imóveis

3. Gerar esquemas de prêmios e punições para o pagamento do imposto predial

4. Desenvolver e implementar um esquema transparente de cálculo de valorização por melhorias.

5. Desenvolver e implementar um esquema transparente para o cálculo da avaliação por melhorias



Programa de Parques Urbanos e atualização do valor imobiliário pós-terremoto em Portoviejo

Portoviejo, Equador (2015-2022)

Portoviejo é uma cidade secundária do Equador, com uma população de 321.800 habitantes distribuídos em 957 km². Desde o terremoto de 2016, que destruiu a cidade, seu processo de recuperação tornou-se uma referência no planejamento territorial da região por meio de um modelo de gestão por resultados, que está incluído no *Plano Portoviejo 2035*, cuja conceituação foi realizada em colaboração com o estudo de Jan Gehl (consulte a seção “Métodos Qualitativos” na Introdução deste Guia).

O *Plano Portoviejo 2035* promove um modelo de desenvolvimento à escala humana baseado na prestação de serviços e espaços de qualidade orientados para o cidadão e o seu bem-estar. Sua estratégia está baseada em dois eixos: “solvência institucional” e “solvência territorial”.

No eixo de solvência institucional, uma das primeiras ações realizadas foi a atualização e modernização do cadastro local, que permitiu ao Governo Autônomo Descentralizado (GAD) estabelecer uma série de disposições tributárias, como as Contribuições Especiais por Melhoria (CEM). Entre 2014-2020, a arrecadação para atualização do valor dos imóveis cadastrados teve um aumento de 165% e, nesse período, com as CEMs, passaram de arrecadar 1,5 milhão de dólares para 6,7 milhões. No mesmo período, a dependência de repasses do Governo Central caiu de 67% para 47%, gerando uma autonomia financeira por parte do município, o que permitiu

que muitos organismos multilaterais como o CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina confiassem no município para acessar projetos de desenvolvimento de maneira direta.

Elso gerou inicialmente uma série de reações adversas por parte da população, o que foi abordado com um efetivo *Plano de Comunicação* que explicava aos cidadãos o alcance das reformas tributárias, mostrando como essas receitas adicionais seriam reutilizadas na melhoria dos serviços municipais e no aumento da capacidade do GAD para investir em novos projetos de melhoria do entorno físico, especialmente em espaços públicos e parques verdes a partir de uma abordagem de mudança climática. Esta rede de parques verdes faz parte do sistema estruturante principal do *Plano Portoviejo 2035*, no seu eixo de Solvência Territorial.

Um dos melhores exemplos é o parque Las Vegas, que com 10,7 ha faz parte de um sistema de corre-

dores que oferece serviços ambientais para toda a cidade. O parque Las Vegas está localizado ao longo do Rio Portoviejo e funciona como porta de entrada para outras intervenções do espaço público no centro da cidade. Os gastos operacionais do Parque são gerenciados pela empresa pública Portoparques, que administra a exploração comercial de certos usos em seu interior, determinados desde a sua concepção inicial (pontos de venda, anfiteatro para concertos, centro de convenções aberto, restaurantes, etc.). Adicionalmente, as mais-valias geradas pelo projeto do Parque sobre o valor imobiliário dos imóveis do centro histórico foram captadas e aproveitadas para investir na manutenção deste e de outros espaços públicos da cidade.

Esse exercício de aprimoramento das arrecadações por meio da melhoria do cadastro, aliado à transparência na destinação dos recursos arrecadados para a construção de projetos urbanos de qualidade, como esse sistema de parques, fortaleceu a confiança no governo municipal.

Para mais informações sobre o desenho do Parque Las Vegas, consulte:



O Plano PortoViejo 2035 pode ser consultado aqui:



Imagem 1 - Vista aérea do Parque Las Vegas na cidade de Portoviejo, Equador.



Imagem 2 - Detalhe da pavimentação e mobiliário urbano do parque Las Vegas na zona de transição para o centro histórico. **Imagem 3** - Teatro para concertos ao ar livre no parque Las Vegas. O aluguel dessas instalações faz parte do plano de manutenção e gestão do parque. **Imagem 4** - Mobiliário urbano no Centro Histórico, como continuação da intervenção no parque de Las Vegas. **Imagem 5** - Tratamento paisagístico de lagoa na transição do Parque Las Vegas para o Centro Histórico de Portoviejo. Fonte: GAD Municipal de Cantón Portoviejo, Equador (2019).



Turistas e moradores percorrendo o espaço público fluvial Malecón 2000, em frente ao rio Guayas. Guayaquil, Equador (2011). Fonte: Istockphoto

2.4. Modelos sustentáveis para a implementação e a manutenção de espaços públicos

Introdução ao tema

Embora os espaços públicos urbanos possam ser considerados bens que transferem valor econômico para o solo, se a conceitualização de um projeto de espaço público não contemplar seu posterior modelo de gestão e manutenção, os municípios correm o risco de contabilizar os mesmos como um gasto administrativo. Uma governança efetiva dos espaços públicos deve considerar também as re-

lações que existem entre o regime de propriedade do solo onde está localizado, os usos e atividades potenciais e o modelo de gestão mais adequado para sua gestão e manutenção.

Existem múltiplas possibilidades na hora de abordar estas relações. Existem áreas públicas cujo uso é privado, ou espaços privados cujo uso pode estar aber-

to à comunidade. O mesmo acontece com a manutenção, pois esta pode responder a diversos acordos entre o setor público e privado, entre organizações não governamentais ou compromissos com as comunidades. Os diferentes atores podem desempenhar um papel estratégico se esses espaços forem planejados e desenhados desde a sua concepção inicial levando em conta o modelo de gestão adequado que permita a sua sustentabilidade. De acordo com a publicação “*A riqueza oculta das cidades*” (Banco Mundial, 2020), existem diferentes combinações possíveis para a gestão e manutenção dos espaços públicos, sendo as mais comuns:

1. **Gestão e manutenção realizados pelos governos locais e financiados com o orçamento local.** Este é o modelo tradicional utilizado pela maioria dos municípios; no entanto, deveria ser considerada a elaboração de um **Plano Integral de Gestão dos Espaços Públicos** no âmbito do planejamento da infraestrutura municipal.
2. **Gestão e manutenção por meio de uma organização comunitária ou comitê de bairro, com financiamento por parte do orçamento local.** Nesse sentido, é de vital importância buscar instrumentos que estimulem a inclusão nos orçamentos participativos, bem como fazê-los mediante acordos de compromisso com os comitês de bairro para determinadas atividades de manutenção e segurança pública (ver capítulo 1.3).
3. **Gestão e manutenção por empresa privada, mediante licitação,** através de um contrato com cargo ao orçamento local.
4. **Gestão e manutenção através de um contrato de concessão** no qual a administração, operação e manutenção de espaços públicos seja subcontratada a uma empresa privada ou se conforme uma empresa pública, juntamente com o direito de gerar receitas do espaço público e a obrigação de cobrir os custos de manutenção. Existem dois exemplos no Equador que servem de referência: um de administração por uma empresa privada, a gestão de Malecón

2000 em Guayaquil <http://malecon2000.com/>, y Outro modelo é o de Portoviejo, no qual a empresa pública Portoparques se responsabiliza pela gestão e manutenção dos parques da cidade. <http://portoparques.gob.ec>

Adicionalmente, podem ser desenvolvidas múltiplas formas de acordos para a **criação, gestão e manutenção de espaços públicos**. Além das formas mais tradicionais, existem vários tipos de **parcerias público-privadas (PPPs) e acordos intersetoriais**, tais como:

- a. **Crowdfunding:** é um mecanismo colaborativo de financiamento para a implementação ou ampliação de projetos comunitários por meio da contribuição econômica e voluntária de qualquer membro da comunidade. Existem várias plataformas de *crowdfunding*, e algumas, como a **Spacehive**, são exclusivas para o financiamento de obras públicas. O **Spacehive** permite difundir um vídeo promocional do projeto que se deseja realizar, anunciando uma meta de arrecadação de fundos para obter doações. Por exemplo, a construção da cúpula geodésica em Madrid foi financiada nesta modalidade. A cúpula abriga atividades culturais e sociais que acontecem no Campo de Cebada e é gerenciada pelos vizinhos. Como recompensa, os doadores ou mecenas - dependendo da contribuição - podem ter seu nome na cúpula, ganhar uma camiseta ou participar de uma oficina. Para mais informações sobre *Spacehive*, consulte: <https://www.spacehive.com/>
- b. **Espaços Públicos de Propriedade Privada (POPS, do inglês *Privately Owned Public Spaces*):** é um mecanismo de manutenção e recuperação de espaços públicos, que gera colaboração entre os setores público e privado, no qual são concedidos benefícios aos agentes privados para que criem novos espaços públicos em sua propriedade. Os POPS são espaços públicos exteriores ou interiores, cedidos por uma entidade ou agente privado, destinados ao uso público em contrapartida de concessão do terreno ou edifício que possuem como proprieda-

de. Por exemplo, a cidade de Nova Iorque incluiu esse mecanismo por meio de uma lei e, assim, foram criados 550 espaços públicos em praças, ruas, dentro ou fora de escritórios e residências. Assim, a colaboração entre agentes públicos e privados gerou 80 hectares destinados ao uso público. Para mais informações sobre os POPS em Nova York, consulte: <https://apops.mas.org/>

- c. **Filantropia e mecenato:** doações e ações beneficentes são de grande apoio para o desenvolvimento e gestão de projetos de espaços coletivos. É o caso de Bentway (Toronto), onde a filantropa Judy Matthews doou 25 milhões de dólares canadenses (US\$ 20,2 milhões) para reutilizar uma faixa de 1,75 km de terreno baldio sob uma rodovia e transformá-la em um parque linear, a fim de melhorar as rotas de pedestres e para ciclistas, incentivando também o esporte. No caso da América Latina, existem fundos de responsabilidade social de empresas que podem ser úteis para melhorar os espaços coletivos. Para mais informações (em inglês), consulte: <https://www.urban-hub.com/urbanization/philanthropy-driven-urban-development-the-bentway-in-toronto-more/>
- d. **Convênios Urbanísticos:** são acordos celebrados entre o município e pessoas físicas ou jurídicas, de caráter público ou privado, mediante os quais são autorizadas modificações pontuais das normativas urbanas no que diz respeito ao fracionamento, uso e ocupação do solo. Por meio desses convênios, são permitidos empreendimentos imobiliários, urbanizações, maior

número de unidades habitacionais ou alturas de prédios não permitidas pelo conjunto das portarias vigentes, em troca de contribuição proporcional ao benefício concedido. Dentre esses benefícios, pode-se considerar a manutenção ou construção de equipamentos comunitários e espaços públicos. Como exemplo de interesse está a Frente Costeira do Rio Paraná na cidade de Rosário, Argentina, detalhado mais adiante.

- e. **Distritos de Melhoria Empresarial (BID, do inglês *Business Improvement Districts*):** Os BIDs são iniciativas lideradas por empresas para melhorar diversas áreas que tiveram que estabelecer suas relações com as autoridades locais por meio de um “plano de negócios” para a área, que incluem em muitos casos melhorias qualitativas em ruas e espaços públicos. Por exemplo, no bairro Itália, localizado em Santiago do Chile, os proprietários de estabelecimentos comerciais e moradores se organizaram para setorializar as quadras e transformá-las em um circuito gastronômico e artístico. A partir desse processo, as pessoas se integraram ainda mais para promover e difundir a diversidade de atividades econômicas e turísticas do lugar. Da mesma forma, no bairro Esmeralda eles se organizaram para revalorizar o patrimônio e a cultura do lugar, gerando o surgimento de 25 empreendimentos focados no desenho original e criativo de cada microempresário. Para mais informações, consulte: <https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2016/11/Manual.-Herramientas-para-la-Revitalizacio%CC%81n-de-Barrios-Comerciales.pdf>

Exemplos

Graças ao excedente gerado pelo crescimento do setor agropecuário na Argentina, a cidade de Rosário intensifica, de maneira significativa, o crescimento de sua atividade imobiliária a partir de 2003. Diante dessa dinâmica, tanto o setor público quanto o privado aumentaram os investimentos em grandes projetos urbanos. Já desde a década de 1990, a cidade havia iniciado a transformação de sua zona costeira por meio de um de seus mais ambiciosos projetos urbanísticos.

Para o seu desenvolvimento, a colaboração público-privada, protegida pelo Plano Estratégico Metropolitano e Plano Urbano Rosario 2011 (PUR), tem sido fundamental para a geração de solos e de fundos destinados para espaços públicos. Isso foi possível, em grande parte, pela implementação de dois instrumentos redistributivos de mais-valias: os Convênios Urbanísticos e o Regime Especial para o Aproveitamento por Incremento de Altura.

Os convênios urbanísticos estão regulamentados no marco dos planos e decretos municipais, estabelecendo uma indenização para os proprietários que tenham sido beneficiados pelas alterações normativas introduzidas pela municipalidade; essas compensações se traduzem não apenas na geração de impostos, mas também em cessões de terras, desenvolvimento direto de obras complementares ou que possam gerar renda desti-

nada a um dos quatro fundos municipais¹¹ para obras de desenvolvimento urbano ou de manutenção de infraestrutura em áreas da cidade menos favorecidas por investimentos públicos.

No caso do **Projeto de Recuperação da Frente Costeira do Rio Paraná**, em decorrência das mudanças regulatórias que permitiram a construção intensiva em frente à área costeira, os convênios estabelecidos para cada unidade de ação imobiliária estipulava a transferência de 10% do solo para áreas verdes e de 5% para equipamentos urbanos, além de um pagamento compensatório destinado à realização de obras no entorno.

O impacto positivo mais notável da utilização deste instrumento tem sido o aumento dos espaços verdes nos primeiros 12 km da costa, dando lugar a um aumento de 14% do espaço público per capita em relação às últimas duas décadas, contribuindo para o posicionamento de Rosário como uma das cidades mais verdes da América Latina.

Para mais informações, consulte: BID (2015) **Gestión Urbana, Asociaciones Público-Privadas y Captación de Plusvalías: El caso de la recuperación del frente costero del río Paraná en la Ciudad de Rosario, Argentina.** <https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/bid.pdf>

¹¹ Lincoln Institute of Land Policy (2018) *Los convenios urbanísticos en la ciudad de Rosario, Argentina, como instrumentos de gestión del suelo. Análisis de sus impactos en términos de equidad.* Documento de Trabajo WP18GP1SP: https://www.lincolinst.edu/sites/default/files/pubfiles/peinado_wp18gp1sp.pdf



Vista da região costeira do rio Paraná. Rosário, Argentina. Autor: Alessandro Focareta (2018)

Recomendações:

Para a implantação e manutenção de espaços públicos sob modelos sustentáveis, são sugeridas as seguintes medidas:

1. A partir da conceitualização do projeto, pensar no modelo de operação e manutenção, de forma que o desenho já contemple os parâmetros e usos que **durante sua gestão planejada** facilitarão sua rentabilidade econômica e sua apropriação pelas comunidades.
2. Identificar qual modelo de operação e manutenção é mais sustentável para o projeto, em função das variáveis que poderiam afetá-lo.
3. Criar espaços públicos com infraestruturas multifuncionais, que sejam atrativas para o desfrute da diversidade de pessoas e que permitam a realização de atividades rentáveis planejadas sob um **programa previamente estipulado**.
4. Implementar políticas de gestão de espaços públicos com as comunidades e o setor privado, para otimizar o uso de recursos escassos, tanto econômicos como materiais.
5. Nos casos nos quais os investimentos em espaço público sejam feitos por um ente público e tenham um impacto no valor do solo do entorno, criar mecanismos de captação de valor que contribuam para a manutenção desses espaços públicos.
6. Tomar decisões considerando não apenas os benefícios econômicos que possam trazer o cuidado dos espaços públicos, mas também os sociais (melhorias na saúde mental e pública da população, redução de emissões de carbono e regulação climática).

Recursos adicionais

Kaw, J, Lee, H & Wahba, S. (2020). *La riqueza oculta de las ciudades: creación, financiamiento y gestión de los espacios públicos* [inglês]. Washington: Banco Mundial, 2020. Disponível em <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/publication/the-hidden-wealth-of-cities-creating-financing-and-managing-public-spaces>

Berrone, Petal. (2018). *Asociación Público-Privada en América Latina: Guía para Gobiernos Regionales y Locales*. CAF. Disponível em <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1179/APP%2017.pdf>

YouTube. Burden, A. [TEDTalks]. (2015, enero). *Cómo los espacios públicos hacen funcionar las ciudades*. Disponível em <https://youtu.be/xm-m4GFDCi38>

2.4. Modelos sustentáveis para a implementação e a manutenção de espaços públicos





Caso de interesse para o CAF

Aliança estratégica entre a Prefeitura de Porto Alegre e Uber (2018)

Em 2018, a cidade de Porto Alegre (Brasil) assinou um contrato com a empresa Uber, a fim de lhe confiar a gestão do espaço público (manutenção, paisagismo, limpeza) no tramo da revitalização da orla do Guaíba, no trecho 1 do passeio da orla. Este contrato, como contrapartida, permite à empresa fazer uso da sua marca na costa. Além disso, o CAF -Banco de Desenvolvimento da América Latina financiou estudos, realizados pela Organização de das Nações Unidas de Serviços para Projetos - UNOPS, de um aplicativo (app) para o trecho 2.

Este tipo de alianças permite a reabilitação e conservação do espaço público através de investimento privado, em troca da utilização da marca de uma empresa de acordo com os critérios estabelecidos no contrato, para que responda aos usos do local e não resulte invasivo. Assim, o governo local pode manter a qualidade de um lugar aproveitando os recursos disponíveis.

A empresa Uber realizou diversas ações para revitalizar a orla do Rio Guaíba. Foram instalados espaços de descanso, pontos de carregamento solar para celulares, placas informativas, além de ações de manutenção de jardins e vegetação, gerenciamento de resíduos, limpeza de banheiros e vestiários e manutenção corretiva no piso.

As ações que a empresa tem implementado não só permitiram a manutenção do espaço público, mas também a limpeza e conservação do ecossistema

marinho. Assim, uma das suas ações tem sido a coleta de resíduos e a sua gestão adequada, além da reutilização e reciclagem de materiais plásticos para a fabricação de viseiras que são entregues gratuitamente aos cidadãos, o que contribui para reduzir a poluição e sensibilizar as pessoas. Além disso, são organizadas atividades recreativas e culturais para manter o espaço ativo e promover o seu cuidado.

Para mais informações, visite:



Imagem 1 e 2 – Vistas aéreas da primeira fase da intervenção da Orla do Guaíba em Porto Alegre, projetada pelo urbanista Jaime Lerner



Imagem 3 Av. Edvaldo Pereira Paiva no bairro Praia de Belas, Porto Alegre. **Imagem 4** – Vista noturna da Orla do Guaíba. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre, Brasil (2019)



3 Conectividade e mobilidade

GUIA DE INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS PÚBLICOS
Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos de qualidade nas cidades latino-americanas



Vista aérea da Avenida Paulista em São Paulo, Brasil. Fonte: iStockphoto (2019)

3.1. Ruas completas, espaços compartilhados

Introdução ao tema

As ruas não são apenas espaços para o trânsito; podem funcionar também como espaços de encontro, descanso e trabalho, entre outros, abrigando assim a vida urbana coletiva.

As ruas adquirem múltiplas funções em relação às atividades que se desenvolvem em seu entorno. Por exemplo, em zonas habitacionais, especial-

mente naquelas de maior precariedade, costumam se tornar uma extensão das atividades de dentro de casa, como espaços de brincar ou de reunião. Por sua vez, nas áreas comerciais, esta atividade também costuma se expandir para as ruas, com o comércio informal adquirindo uma presença relevante. Em muitas cidades da região, as pessoas costumam passar grande parte do dia







na rua realizando uma série de intercâmbios sociais e comerciais e gerando interações com outras pessoas.





Ao desempenhar um papel tão importante, toda a pessoa que se desloca pelas ruas deveria se sentir confortável e segura, independentemente de sua condição socioeconômica, identidade de gênero, diversidade funcional ou meio de transporte que utilize. Pensar que tanto o desenho como a gestão das nossas ruas podem responder às necessidades da diversidade dos usuários e das suas diferentes formas de mobilidade, de forma segura e cômoda, é o princípio básico do con-

ceito de “ruas completas”, tal como se menciona no informe *“Ruas completas. Experiência internacional e aplicabilidade no Chile”*, elaborado pelo Centro de Desenvolvimento Urbano Sustentável (veja mais adiante, em Recursos Adicionais).

Ao contrário, uma rua “não completa” pode priorizar apenas um meio de locomoção que, geralmente, é o carro particular. Isso ocorre, em geral, porque os problemas de congestionamento viário buscam ser resolvidos com mais espaço para automóveis particulares; o que não só não resolve o problema, como também incentiva a sua utilização.

Quadro 7. Princípios para o desenho de ruas completas, elaborados pela INICIATIVA GLOBAL DE DESENHO DE RUAS

	1. Ruas para todos e todas	Desenhar para ter ruas inclusivas e equitativas, assegurando o desfrute daqueles que requerem atenção especial, sem importar a cultura, gênero, nacionalidade, entre outros.
	2. Ruas em seu contexto	Desenhar as ruas para fortalecer os contextos atuais e planejados. Quando o contexto muda, o uso do solo e a densidade também o fazem.
	3. Ruas seguras	Desenhar para o conforto e segurança das pessoas. Priorizar os pedestres, ciclistas e os mais vulneráveis: pessoas idosas, com deficiências, crianças.
	4. Ruas como espaço público	Desenhar espaços de qualidade, contemplando a expressão cultural, interação social, celebrações, entre outros.
	5. Ruas multimodais	Desenhar para uma variedade de maneiras de se locomover, priorizando os ativos sustentáveis, como a caminhada e a bicicleta.
	6. Ruas como ecossistemas	Integrar a infraestrutura verde melhora a qualidade e a biodiversidade do ecossistema urbano.

	7. Ruas como espaços multidimensionais.	Desenhar as ruas no espaço e no tempo, de forma integral.
	8. Ruas saudáveis	Desenhar para dar apoio a um ambiente e estilos de vida saudáveis.
	9. Ruas completas geram valor.	Desenhar as ruas para que sejam um elemento funcional e um ativo econômico. A geração de benefícios para o comércio se dá com uma maior permanência das pessoas no lugar.
	10. Ruas podem mudar	Desenhar para o reflexo de mudanças nas prioridades, que assegure a distribuição do espaço para diferentes usuários.

Fonte: Iniciativa Global para o Desenho de Cidades – GDCl (por sua sigla em inglês)

O ritmo de vida acelerado e o uso massivo do automóvel geraram um alto consumo de espaços livres para sua circulação e uma competição desigual no uso das ruas. Por exemplo, para um pedestre ou ciclista, uma atividade simples como atravessar ou caminhar por uma rua pode se tornar perigosa se seu desenho e uso não são os adequados. Quanto maior o tráfego de veículos em uma avenida, menos atrativa ela se tornará para caminhar, fazer compras, conversar ou descansar. **Um desenho de ruas completas pode contribuir para reduzir o risco de acidentes de trânsito para pedestres, ciclistas e motociclistas.**

Esvaziar as ruas de atividades e pessoas pode fazer com que estas se tornem lugares inseguros e deteriorados. Portanto, planejar entornos urbanos para a velocidade e priorização do trans-

porte motorizado individual desloca e torna mais vulneráveis aqueles que utilizam outros modos de transporte. Ao contrário, um modelo de ruas completas pode torná-las um ambiente atraente, seguro e confortável, o que melhora a percepção do lugar e aumenta a circulação de pessoas. **Nesse sentido, impactam diretamente na reativação econômica dos distritos comerciais das cidades.**

Além disso, a implantação de ruas completas nas cidades contribui para **melhorar a salubridade do ar e mitigar os efeitos das mudanças climáticas**, já que promove a redução do uso do transporte motorizado individual e incentiva a atividade física por meio da caminhabilidade e do uso da bicicleta, meios de locomoção não contaminantes.

Principais elementos das ruas completas:

1. Ciclovias	7. Mobiliário urbano útil
2. Nivelamento da rua com as calçadas	8. Faixas de segurança
3. Faixas de ônibus preferenciais e exclusivas	9. Estreitamento das faixas de pedestres e ilhas de refúgio
4. Moderadores de tráfego	10. Diminuição da oferta de estacionamentos gratuitos
5. Acessibilidade universal	11. Acesso ao sistema de transporte público
6. Sinalização clara e orientada ao pedestre	

Fonte: National Complete Streets Coalition/ Smart Growth America.

Ruas completas: os usuários e sua diversidade

Como já mencionado, existem diferentes tipos de usuários e usuárias e a experiência de se locomover pela cidade para cada um deles também é diferente. Por exemplo, uma gestante não terá a mesma experiência ou as mesmas necessidades de um idoso ou de uma criança. Da mesma forma, os locais frequentados ou os meios de transporte escolhidos, durante o dia ou à noite, não serão os mesmos se forem estudantes, trabalhadores ou trabalhadoras. Da mesma forma, as ruas próximas a uma escola não terão a mesma dinâmica ou atividades das ruas próximas a um mercado.

Segundo o estudo *Ella se mueve segura (Ela se locomove com segurança)*, realizado pelo CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina em três cidades da região (Quito, Buenos Aires e Santiago do Chile), a segurança das mulheres é uma das preocupações e riscos mais importantes na hora de se locomover pela cidade. Devido a isso, as mulheres aprendem a desenvolver hábitos inconscientes para evitar enfrentar várias situações que percebem como perigosas ou ameaçadoras. Por exemplo, evitar viagens ou rotas em determinados horários ou exigir uma companhia em seus deslocamentos. Embora essas ações possam ter um impacto positivo na sua segurança, na prática

elas acabam limitando sua liberdade e participação nas atividades da cidade. Ver: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Por outro lado, como indica o *Manual de desenho de ruas para crianças*, da Iniciativa Global para o desenho de cidades (Global Designing Cities Initiative - GDCI), as ruas que foram desenhadas levando em conta as necessidades de meninos e meninas, e de seus cuidadores, têm a vantagem de proporcionar qualidades que as tornam mais seguras, confortáveis e agradáveis, tanto para estes quanto para outros usuários, como idosos e pessoas com deficiências. Embora as características e necessidades das crianças variem de acordo com a faixa etária e o contexto local, algumas delas são universais. Além de lugares para transitar, as ruas também devem cumprir outras funções, como oferecer espaços para parar e descansar, brincar, aprender e, sobretudo, interagir. Contemplar as necessidades de meninos e meninas como base para o desenho permite que eles cresçam em um ambiente que acompanhe em longo prazo sua saúde, desenvolvimento físico e cognitivo e bem-estar social. Ver: <https://globaldesigningcities.org/2020/08/06/press-release-dsfk/>

Essas considerações permitem projetar o tipo de mobiliário (bancos, recipientes de lixo, etc.), equipamentos (paradas de ônibus, iluminação, etc.) e infraestrutura para pedestres ou ciclistas (sinalização, redutores de velocidade, largura das calçadas, etc.) que requerem as avenidas ou ruas dos bairros. Um desenho de rua de qualidade permite que sejam oferecidas facilidades para os que as utilizam possam fazer uma mudança voluntária no comportamento de uso do espaço e assim atingir os objetivos de ruas completas como lugares de encontro e socialização.

A atual gestão das ruas também tende a distribuir o espaço para que coexistam diferentes modos de mobilidade, embora separar as mobilidades com barreiras físicas não ajude a pensá-las de forma integral. Por exemplo, quando se imagina um ciclista, se costuma localizá-lo numa ciclovia, mas existem muitas outras maneiras nas quais as bicicletas e patinetes elétricos podem compartilhar espaço com os automóveis. Essa visão de “mobilidade compartilhada”, na qual os modos de transporte não são

Exemplos

Em 2018, a Cidade do México aplicou esses critérios na reabilitação da Glorieta Etiópia na Plaza de la Transparencia, que buscou aumentar e recuperar o espaço público na área, propondo um projeto que reduziu a presença e a velocidade de automóveis particulares, fortaleceu o acesso ao transporte público e favoreceu o deslocamento de pedestres. Esta zona era percebida como insegura e perigosa para os pedestres, assim como outras formas de mobilidade devido à velocidade e predominância de automóveis. A transformação da praça também inclui mobiliário para se sentar, pequenas áreas verdes e espaços de sombra. Desta forma, as atividades foram diversificadas e as pessoas puderam encontrar a oportunidade de descansar, esperar ou se divertir de forma confortável e segura. Para mais informações, veja <https://centrourbano.com/2018/01/02/lomejordelano-iglorieta-etiofia/>

segregados, está ganhando força em algumas cidades em todo mundo. Para mais detalhes, ver (inglês): <https://www.pps.org/article/what-is-shared-space> e também (em espanhol) <https://www.sharedmobilityprinciples.org/principios-de-movilidad-compartida-para-ciudades-humanas>

A necessidade de colocar barreiras físicas (como grades, passarelas, muros, cercas, etc.), não só limita as opções de mobilidade transversal das pessoas, mas também evidencia o quão perigoso é para um pedestre ou ciclista circular por uma rua. Ao contrário, se as autoridades locais promoverem o desenvolvimento de ruas completas para reduzir a velocidade do carro particular e diminuir o espaço que este necessita para circular, dando mais espaço para pedestres e ciclistas, se conseguiria espaços mais seguros e de uso misto. A implementação do conceito de *Ruas Completas* permitirá não apenas uma mudança nas cidades em relação à promoção de modos de transporte mais amigáveis com a saúde e o meio ambiente, como também proporcionará espaços públicos para o encontro das pessoas.

Outra iniciativa de sucesso foi a criação da Rede Nacional de Mobilidade de Baixo Carbono – também chamada de Rede Ruas Completas– promovida pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e y World Resource Institute (WRI) Brasil, com o objetivo de gerar espaços de debate e projetos de intervenção de ruas completas em 21 cidades brasileiras. Em 2021, foi lançada a Rede de Alcance Metropolitano *Ruas Completas SP*, que apoiará projetos de segurança viária em 20 cidades do estado de São Paulo. Para mais informações, consulte os seguintes links: <https://wribrasil.org.br/pt/o-que-fazemos/projetos/ruas-completas;>

https://iuc.eu/fileadmin/user_upload/Regions/iuc_lac/user_upload/Brasil_-_Proyecto_Calles_Completas.pdf

Recomendações:

Para avançar em direção a uma política de ruas completas e gerar comunidades mais seguras e ativas, é necessário levar em conta as seguintes considerações. Embora as três últimas recomendações tenham sido elaboradas pelo Centro de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Chile, elas podem ser replicadas em outros territórios:

O desenho das ruas deve atender às necessidades dos diferentes tipos de usuários, promovendo um acesso inclusivo e equitativo que não gere exclusões por variáveis como idade, gênero, identidade ou outros.

As ruas devem contar com mobiliário e as condições necessárias para promover a realização de diferentes atividades que permitam a apropriação, a interação social, o encontro e as expressões culturais em diferentes momentos do dia

Os usos e atividades no entorno das ruas completas devem favorecer a permanência. Atividades como o comércio são fundamentais para isso e agregam valor do solo.

As dimensões das ruas devem permitir a convivência de diferentes modais de transporte, priorizando aqueles de menor impacto ambiental, como o transporte público, e aqueles que promovam o transporte ativo, como a caminhada e o uso de bicicleta.

As ruas devem oferecer qualidades que proporcionem segurança a quem as utilizam, por isso é

necessário estabelecer um limite de velocidade para veículos motorizados e contar com sinalização, iluminação e dimensões adequadas.

Deve ser promovida a coleta de informações detalhadas sobre as condições e características das ruas, incluindo informações sobre fluxos de veículos, de bicicletas e pedestres, as demandas de transporte público, densidade de pedestres, usos do solo e número de acidentes de trânsito. Esses dados facilitarão o diagnóstico e fornecerão informações valiosas para o desenho de ruas completas. No caso de não se contar com todas essas informações, os indicadores devem ser adaptados à realidade e aos recursos existentes.

Identificar os papéis desempenhados pelos diferentes atores envolvidos na governança do espaço. Assim, a interação das instâncias de governo local, metropolitano e nacional podem coincidir com os interesses de cada nível e órgão que possui as competências.

Criar as normativas necessárias para a incorporação, de forma viável, do conceito de ruas compartilhadas nos instrumentos de planejamento urbano.

Recursos adicionais

Echiburú, T. (2019). *Calles Completas: Experiencia Internacional y Aplicabilidad en Chile. Centro de Desarrollo Urbano Sostenible*. Disponível em: https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/09/Calles-Completas-experiencia-y-aplicabilidad-en-Chile_CEDEUS-2019.pdf

YouTube. Romero, I. [TEDGlobal]. (2017, outubro 24). *Las calles completas hacen mejores ciudades*. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=sr4tYF_-64k&t=5s

Global Designing Cities Initiative. (2020). *Global Street Designing Guide*. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-for-great-cities/key-design-principles/>

3.1. Ruas completas, espaços compartilhados

Uma rua completa é um espaço que oferece conforto e segurança a diferentes tipos de usuários (por exemplo, grávidas, idosos, crianças, trabalhadores de rua)



Iniciativa Ruas Completas do CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina Programa Fortaleza Cidade com Futuro Fortaleza, Brasil (2018- 2022)

A cidade de Fortaleza, localizada no Brasil, vem implementando melhorias urbanas com o apoio de iniciativas que trabalham em conjunto com a Iniciativa Cidades com Futuro do CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina. Fortaleza é a quarta maior cidade do país, com enormes desafios em seu processo de desenvolvimento. A cidade empreendeu uma transformação urbana para consolidar o conceito de cidade pensada por e para pessoas.

Nesse marco, o programa *Fortaleza Cidade com Futuro* incorpora, entre diversas intervenções, obras de infraestrutura e serviços para melhorar o desenvolvimento urbano de nevrálgicas da cidade e a empregabilidade da população. Entre as intervenções realizadas, foi implementado um sistema de vigilância que contempla 10 bases comunitárias, além de acompanhar a gestão municipal com ações de segurança cidadã para melhorar a habitabilidade do espaço público. Neste mesmo sentido, o Mercado do Peixe e a avenida Beira Mar foram reformados para melhorar as condições de acesso e lazer para quem trabalha e visita o local. Uma importante área comercial no centro da cidade (Rua Monsenhor Tabosa) e uma movimentada área de restaurantes (Ruas Frederico Borges e Ana Bilhar, do polo gastronômico

Varjota) são o melhor exemplo de intervenções com critérios de ruas completas buscando um espaço distribuído de forma equitativa e eficiente entre os usuários da via: pedestres, ciclistas, cargas e veículos.

Esses e outros investimentos possibilitaram acompanhar o desenvolvimento de Fortaleza nos últimos 10 anos. Em 2011, foram destinados 49 milhões de dólares ao programa de drenagem, e trabalhou-se na requalificação de diversas áreas da cidade para fortalecer sua vocação turística. Com isso, os ambientes urbanos foram melhorados, aumentando a segurança, articulados às atividades turísticas e mantendo iniciativas que permitam enfrentar os desafios ambientais, sociais e de infraestrutura de Fortaleza de forma sustentável.

Para mais informações, consulte:



Imagem 1 e 2 - Vista aérea e trecho da Avenida Beira Mar em Fortaleza, Brasil Imagem.



Imagem 3, 4, 5 e 6 - Intervenção de Ruas Completas, no Pólo Gastronômico Varjota em Fortaleza, cruzamento das ruas Frederico Borges e Ana Bilhar. Fonte: Prefeitura de Fortaleza, Brasil (2020)



Parada do metrô Mi Teleférico em El Alto, Bolívia. Fonte: Istockphoto (2016)

3.2. O transporte massivo e a transformação do espaço público

Introdução ao tema

Diferente dos automóveis particulares, os **sistemas de transporte público massivos** permitem a locomoção de um grande número de pessoas de forma rápida e eficiente, na medida em que também se incorpore uma visão de integralidade que vincule o transporte às diferentes infraestruturas da cidade. Além da quantidade de pessoas que chegam a locomover, a implantação de sistemas

massivos de transporte também gera impactos positivos adicionais em outros aspectos do desenvolvimento urbano, como melhor aproveitamento do espaço urbano, economia de energia e menor contaminação ambiental.

Além desses três benefícios, os sistemas de transporte massivo podem se tornar vetores de desen-

volvimento econômico. Graças ao fluxo permanente de pessoas, as paradas e estações de origem e destino dos passageiros geram centralidades que podem ser utilizadas para a transformação de seus entornos imediatos.

O Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) – do inglês *Transit-Oriented Development (TOD)* – se desenvolve em torno da criação de comunidades compactas, transitáveis, orientadas para pedestres e de uso misto a partir de sistemas massivos de transporte. Dado que as centralidades geram mais-valias comerciais e, conseqüentemente, interesses sobre o solo, os DOTs

promovem sinergias entre o investimento público em infraestruturas e o conseqüente investimento privado no desenvolvimento comercial e ao redor dos nós de transporte (paradas).

Nos DOTs, os planejadores urbanos e autoridades locais estabelecem parâmetros urbanísticos mais elevados para as alturas e os índices de edificabilidade (metros quadrados de construção) ao redor dos nós de transporte, buscando a densificação e um maior uso do solo, gerando valor agregado traduzível em receitas que podem ser usadas para financiar e manter outras infraestruturas nesses entornos.

APLICAR MEDIDAS DE DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PARA O TRANSPORTE (DOT) CONTRIBUI PARA GERAR VALOR PARA A CIDADE.

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, por sua sigla em inglês, Institute for Transportation and Development Policy) desenvolveu

o Padrão DOT, um guia para avaliar e desenvolver cidades melhores por meio da implementação desses desenvolvimentos. Nele, destacam-se oito princípios:

Princípios para melhores ruas e cidades

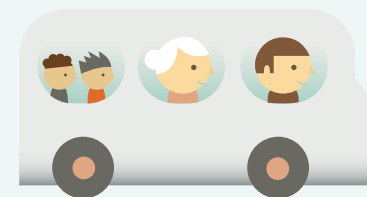
- 1. Caminhar:** Desenvolvimento de bairros que promovem a caminhada.
- 2. Pedalar:** Priorizar redes de transporte não motorizado.
- 3. Conectar:** Criar redes densas de ruas.
- 4. Transportar:** Localizar o desenvolvimento urbano perto de transporte público de alta qualidade.
- 5. Misturar:** Planejar para o uso misto.
- 6. Compactar:** Criar zonas com viagens curtas e reduzir a expansão urbana.
- 7. Densificar:** Otimizar a densidade e a capacidade de trânsito.
- 8. Cambiar:** Aumentar a mobilidade através da regulação de estacionamentos e uso de vias.

Fonte: Instituto de Políticas para o Transporte e Desenvolvimento.

Por meio de convênios urbanísticos (ver subcapítulo 2.4 Modelos sustentáveis para a implementação e manutenção de espaços públicos), os DOTs podem, por sua vez, gerar acordos com o setor privado tanto para a aquisição de áreas destinadas a espaços públicos, quanto para sua manutenção dentro de empreendimentos privados. O órgão regulador pode negociar parâmetros urbanísticos mais favoráveis ao negócio imobiliário em troca de ceder terrenos ou recursos permanentes para a manutenção desses espaços. É um ganha-ganha, permitido pela condição de centralidade, o aproveitamento do adensamento

e a captação de valor para ser distribuído de forma mais igualitária no território.

Na América Latina, **os sistemas de transporte público massivos** que têm sido mais implementados são os Ônibus de Trânsito Rápido (**BRT**) que, conforme indicado pelo Lincoln Institute of Land Policy, caracterizam-se por priorizar o transporte público sobre outros veículos por meio da geração de infraestrutura específica para ônibus, juntamente com um plano de pagamento integrado e antecipado para todo o sistema de ônibus.



MAIS DE 55 CIDADES DA AMÉRICA LATINA INVESTIRAM EM SISTEMAS DE ÔNIBUS RÁPIDOS (BRT, POR SUA SIGLA EM INGLÊS). ISSO REPRESENTA 62% DOS PASSAGEIROS QUE SE LOCOMOVEM POR BRT NO MUNDO.

Fonte: BRT Data

No entanto, nem todas as cidades elaboraram planos de desenvolvimento do tipo **DOT** em paralelo com a infraestrutura de suas principais paradas de BRT. Em muitas cidades da América Latina, é necessário saber como o DOT poderia se adaptar a uma estratégia de crescimento e implementação do BRT, pois deve se considerar a multiplicidade de outros modos de transporte informal que coexistem em espaços públicos (pequenos ônibus, automóveis coletivos, motocicletas e outros).

Apesar dos benefícios, surgiram algumas críticas em torno da implementação de modelos DOT, tanto na América Latina quanto em outras regiões; tais críticas sustentam que, diante de uma má gestão pública, ou em casos de corrupção municipal, esses empreendimentos podem se tornar agentes de gentrificação distantes das verdadeiras dinâmicas dos bairros. Em resposta a isso, um novo modelo chamado **Desenvolvimento Orientado à Mobilidade**

(DOM) começa a ganhar relevância, estabelecendo objetivos que vão além da conectividade e densidade que o modelo DOT propõe por meio de grandes e caras infraestruturas.

Os DOM incorporam outras variáveis importantes, como espaços para pedestres ou redes de transporte para veículos não motorizados menores, que permitem o desenvolvimento de um modo de vida

sustentável por meio da mobilidade intermodal entre curtas distâncias. Os DOM buscam gerar mais-valias sociais que promovam uma melhor qualidade de vida no desenvolvimento de comunidades em escala local. O foco dos DOM está **na geração de redes de mobilidade voltadas para pessoas e áreas urbanas mais densas**. Consulte mais detalhes em: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/09/07/de-tod-a-mod-mobility-oriented-development/>

Exemplos

Um dos exemplos paradigmáticos de DOT na América Latina é o caso do **Sistema Integrado de Mobilidade de Curitiba (Brasil)**. Desde o século XX, esta cidade tornou-se um modelo de planejamento urbano latino-americano, colocando o transporte e a mobilidade como eixos centrais dos processos de transformação. Sua estratégia DOT é baseada em uma Rede Integrada de Transporte de ônibus biarticulados com faixas exclusivas, estrategicamente interligados entre si e complementados por outros modais de transporte ou mobilidade, como ônibus alimentadores, ciclovias e caminhos para pedestres.

A estratégia DOT de Curitiba permitiu que os planos se concentrassem não apenas nos corredores de BRT, mas também no desenvolvimento do entorno. Para favorecer a transformação, foi implementado um zoneamento e uso do solo que permitisse a geração de zonas de alta densidade e usos mistos. Isso também foi incentivado por meio de bônus de densidade e transferência de direitos de desenvolvimento de áreas de menor densidade para áreas de maior densidade, dando lugar a uma captura de maior valor do solo.

Recomendações

O *Desenvolvimento Orientado ao Transporte* é, hoje em dia, uma ferramenta amplamente utilizada para promover o desenvolvimento das cidades. No entanto, para implementá-lo são necessárias ações de planejamento urbano efetivas, dentre as quais encontramos as seguintes:

- a. Para alcançar seu bom funcionamento e intensidade de uso, os sistemas de transporte massivo devem oferecer uma tarifa acessível ao público, bem como um desenho de rotas inclusivo e eficiente.
- b. Contemplar antecipadamente o impacto dos sistemas de transporte massivos nos instrumentos de planejamento existentes, como Planos de Uso e Gestão do Solo, Planos Parciais, Planos Especiais, Reserva de Solo para Habitação Subsidiada, criação de incentivos econômicos, etc.
- c. Priorizar um bom desenho de espaços públicos como parte do pré-investimento em infraestrutura de transporte, de forma a proporcionar uma boa conectividade com o entorno e melhorar a intermodalidade com outros meios alternativos de transporte. Um bom desenho deve considerar aspectos de segurança cidadã, principalmente pensando nas mulheres e grupos vulneráveis à criminalidade e violência nas ruas que utilizam o transporte público.
- d. Promover no Plano de Usos do Solo a criação de usos mistos, tanto no interior das estações ou paradas, como nos edifícios do entorno, de forma a acomodar diferentes usos, serviços e atividades. Gerar incentivos e alianças com a iniciativa privada que possibilitem a incorporação de serviços que funcionem como elementos de atração, tanto para quem utiliza os sistemas de transporte, quanto para quem mora no entorno da área intervencionada. Os entornos devem criar áreas vibrantes, aproveitando a centralidade gerada pelos nós de transporte.
- e. Estabelecer mecanismos de negociação com o setor privado por meio de convênios urbanísticos que permitam a criação e manutenção de espaços públicos em troca de autorizar mudanças nos parâmetros de construção e uso do solo próximo aos pontos de transporte massivo.
- f. Desenvolver mecanismos alternativos de arrecadação para fazer uma repartição mais justa dos valores agregados gerados pelo investimento público. Essas arrecadações podem ser destinadas à manutenção de espaços públicos (Ver subcapítulo 2.3. Captação e distribuição de mais-valias geradas por investimentos no espaço público).
- g. Desenvolver mecanismos de recaudación alternativa para hacer una repartición más justa de plusvalías creadas por la inversión pública. Estas recaudaciones pueden destinarse al mantenimiento de espacios públicos (Desenvolver mecanismos alternativos de cobrança para uma distribuição mais justa das mais-valias urbanísticas geradas pelo investimento público. Essas cobranças podem ser utilizadas na manutenção de espaços públicos (Ver subcapítulo 2.3. Captação e distribuição das mais-valias geradas pelos investimentos no espaço público).

Recursos adicionais:

Estupiñán, N. *et al.* (2018). *Transporte y Desarrollo en América Latina*. Vol. 1. N.º 1. Caracas: CAF. Disponível em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1186>

Robert Cervero, *Transformando las Ciudades con el Transporte Público. Integración del Transporte Público y el Uso del Suelo*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2014.

YouTube. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo en México. (2013, noviembre 4). *DOT = Desarrollo Orientado al Transporte en 3 minutos*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8lsU0RdgPCw>

3.2. A importância do transporte massivo no uso do espaço público



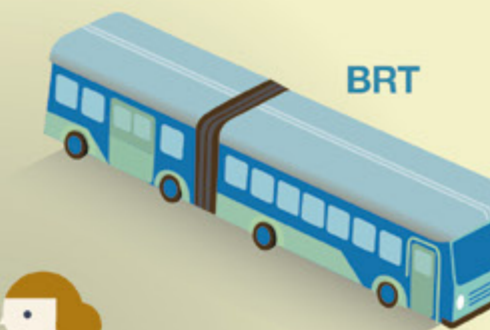
- A circulação de 80 veículos privados em uma rua saturada o trânsito, aumenta a contaminação e a degradação ambiental, tornando as ruas potencialmente menos seguras ao trânsito de pedestres.

- Mobiliza uma maior quantidade de pessoas de forma rápida e eficiente.
- Aproveita melhor o uso do espaço nas ruas.
- Aproveita melhor o consumo de energia.
- Diminui a contaminação do ar.

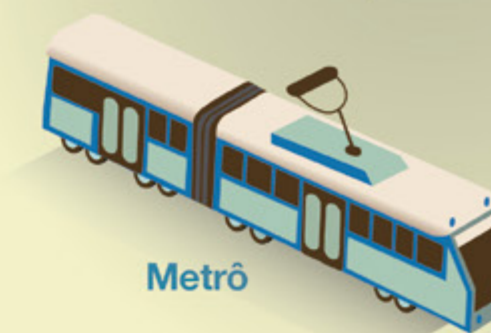
Opções de transporte coletivo na América Latina

Estas unidades cumprem um papel importante para o acesso a zonas da cidade onde o transporte formal ou regular não costuma chegar.

Ônibus convencional



Van



Metrô



Táxi coletivo

Para levar em conta:



Nossas cidades nem sempre estão pensadas para priorizar o transporte coletivo, para o qual é necessário:

- Paradas seguras e cômodas
- Vias segregadas por transporte
- Tarifas acessíveis
- Frequência adequada

E Metrô de Quito e o Concurso para o Corredor Metropolitano

Nos últimos anos, foram desenvolvidos e planejados projetos de infraestrutura de transporte que prometem ser uma grande mudança para a cidade de Quito. Após três anos de construção, em 2019 começaram as primeiras viagens de teste com passageiros do novo Metrô, tornando Quito a décima primeira cidade da América Latina a implementar esse sistema de transporte massivo. Esse novo sistema busca melhorar a conectividade da cidade, reduzir as emissões de contaminantes e contribuir para a economia de tempo de deslocamento e a produtividade urbana. Isso contribuirá para a qualidade de vida da população, principalmente dos grupos mais vulneráveis, e também permitirá o desenvolvimento de novos polos econômicos no entorno das estações.

O projeto da primeira linha do Metrô é composto por 22 quilômetros, 15 estações e 18 trens com 108 vagões, e calcula-se um tempo médio de viagem de 34 minutos entre as duas estações finais, movimentando cerca de 400 mil pessoas por dia. Este projeto conta com o apoio do CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, do Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco Europeu de Investimentos.

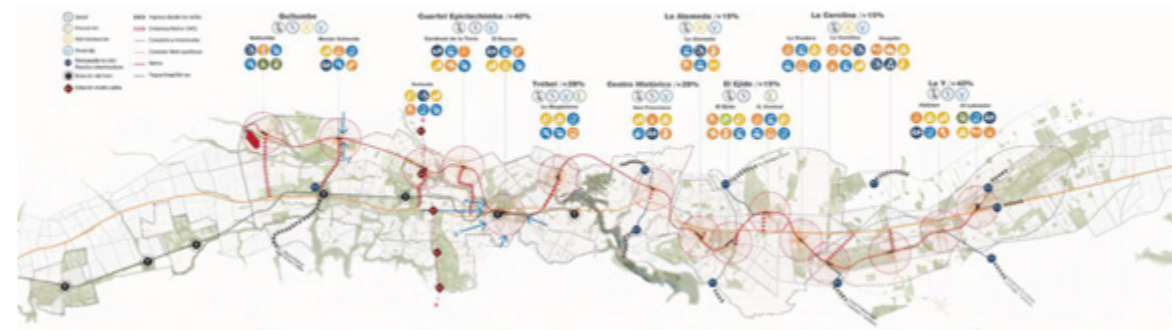
Por outro lado, em meados de 2019, o Município do Distrito Metropolitano convocou um concurso público de ideias e anteprojetos para o Corredor Metropolitano de Quito, a fim de obter uma proposta urbanística e arquitetônica para a reconfiguração integral de um eixo de 55 quilômetros de extensão que ligará o norte ao sul da cidade.

O projeto vencedor foi selecionado no início de 2020 e propôs o desenvolvimento de transformações urbanas no entorno das estações ao longo do corredor metropolitano, cada uma delas com projetos disparadores de equipamentos e serviços, em torno dos quais o espaço público será trabalhado como elemento central, com zonas para pedestres, arbo-

rização, trabalhos de iluminação, enterramento de cabos e instalação de mobiliário urbano.

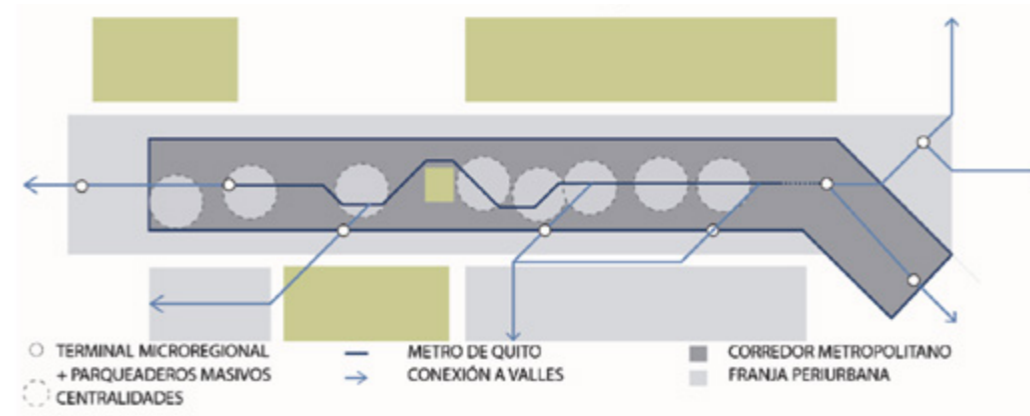
O Corredor Metropolitano, como sistema complementar ao metrô e ao Rio Machángara, forma novos eixos estruturantes da organização urbana entre o norte e o sul de Quito. Funciona como a espinha dorsal de um novo ecossistema focado no pedestre. Os sistemas de superfície encontram uma nova força com a reintegração da natureza ao espaço público e a implementação de uma estratégia completa de sustentabilidade e resiliência em cada intervenção. O Projeto Corredor tem estratégias para o desenvolvimento de 7 centralidades e 94 projetos de intervenção.

Para mais informações, ver:

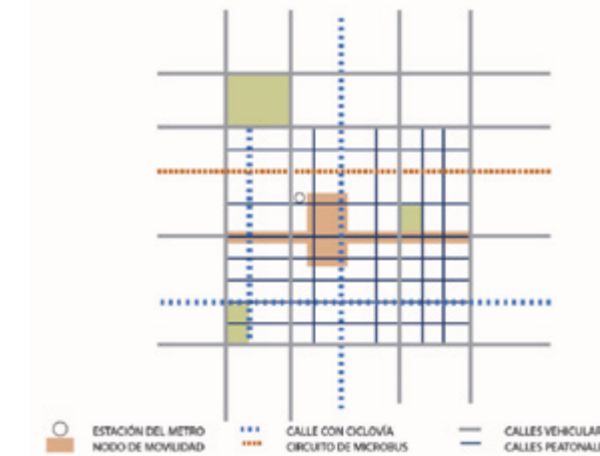
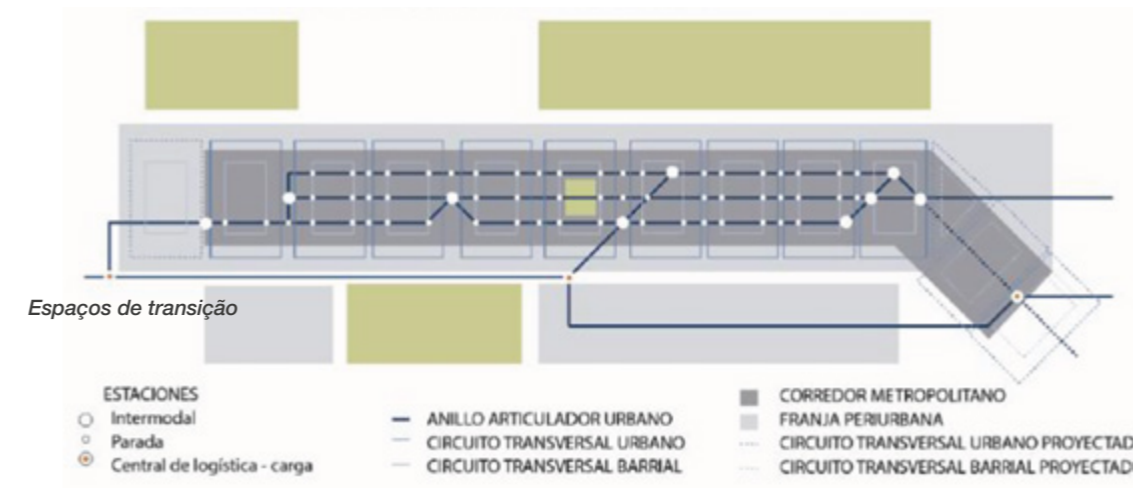


O Corredor Metropolitano de Quito
Yes, innovation Arqs. Quito, Equador (2020)

Escala metropolitana



Escala urbana



Escala de bairro



Intervenção no Centro Histórico de Quito



Parque lineal férreo



Fonte: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del Municipio do Distrito Metropolitano de Quito (2020)



Antena de comunicação para celulares 5G. Fonte: Istockphoto

3.3. Condições para implantação de infraestruturas de energia e telecomunicações em espaços públicos

Introdução ao tema

As infraestruturas de energia e telecomunicações consistem em uma rede de antenas, cabos, condutores e estações que se encontram instaladas em edifícios, residências particulares, meio-fio de avenidas centrais e em espaços públicos como passeios e praças, bem como de forma subterrânea.

Todos os serviços públicos da cidade requerem, de uma forma ou de outra, o uso de espaços públicos para funcionar. No caso das redes de telecomunicações, os dispositivos que possibilitam seu funcionamento, sejam eles com ou sem fio, não são a exceção.

Embora sua implantação no território favoreça a melhoria do acesso à internet, telefonia e serviços de energia, essas infraestruturas podem gerar impactos indesejados, como contaminação visual, aumento do risco de acidentes, efeitos ambientais por vibração e ruído, e conflitos com comunidades por desinformação sobre seu impacto na saúde. Isso porque, embora os benefícios da cobertura dos serviços de energia, internet e telefonia sejam para toda a cidade ou toda a comunidade, as pessoas que moram perto das antenas e instalações são as que poderiam acabar assumindo os custos ambientais e paisagísticos desses equipamentos.

No caso das redes de energia elétrica e telecomunicações, em muitas cidades da América Latina a fiação nem sempre está enterrada ou devidamente suspensa, mas pendurada irregularmente em postes elétricos ao longo das calçadas, o que pode significar um risco, principalmente em áreas vulneráveis a furacões e terremotos.

O papel do município é garantir o acesso dos cidadãos às redes de telecomunicações, sem comprometer os direitos de utilização dos espaços públicos confortáveis e seguros, nem afetar de forma inade-

quada os bens privados. Por isso, as obrigações das empresas de telecomunicações devem contemplar as garantias para que a afetação seja mínima, e a articulação entre instituições seja clara para favorecer a adequada expansão dos serviços para o bem-estar da comunidade. A clareza na regulamentação e nos processos administrativos é um ponto-chave, pois as lacunas são o que potencialmente podem gerar conflitos, atrasos e custos extras, tanto para os municípios quanto para as empresas.

Essas regulamentações devem contemplar condições adequadas para favorecer seu desenvolvimento, mas também normas de segurança e saúde, zoneamento urbano, proteção do patrimônio e disposições ambientais nacionais e internacionais. Em outras palavras, a instalação de antenas ou outros equipamentos de comunicação deve estar contemplada no planejamento urbano de uma cidade como elemento estruturante a ser considerado. Algumas cidades, ou setores dentro da atual cidade latino-americana, apresentam importantes desafios relacionados à implantação de infraestruturas e sua capacidade regulatória para acomodá-las no desenho dos espaços públicos; entretanto, esses meios são imprescindíveis não apenas para sustentar a qualidade de vida no mundo contemporâneo, mas também como vetores de desenvolvimento social e produtivo. A penetração da internet de banda larga nas cidades facilita a educação a distância, a participação cidadã, o uso de dispositivos de transporte a partir de telefones celulares, e também produz efeitos econômicos adicionais nas comunidades.

Quadro 8. Impacto econômico

Efeitos diretos	Efeitos indiretos	Efeitos induzidos
Atividade econômica e novos empregos diretamente associados com o desenvolvimento da infraestrutura de rede	Melhora da produtividade graças à adoção de processos mais eficientes – melhora em termos de tempo e evita traslados e viagens.	Novas formas de fazer negócios impulsionados pela inovação, maior acesso à informação e maior disposição à tecnologia
Exemplos: Empregos no setor da construção, engenheiros, etc. Aumento do consumo de varejo através de novos ingressos gerados	Exemplos: Otimização das cadeias de suprimentos	Exemplos: Serviços online Novos serviços públicos

Fonte: BRT Data.

Inovação urbana através das novas infraestruturas

O termo “internet das coisas” responde à ideia de que um objeto tem a capacidade de se conectar à internet para oferecer um serviço. Aplicado às cidades, torna-se uma grande oportunidade de avançar para cidades inteligentes. Quanto aos espaços públicos, existem vários usos desta tecnologia, como a gestão de parques públicos, do trânsito e transportes, da iluminação pública e dos resíduos (ISP Group).

Uma tecnologia inovadora que vem sendo aplicada no setor de energia são as **smart grids ou redes inteligentes**. Estas combinam tecnologias de informação e comunicação com automação e apli-

cação de inteligência artificial para geração, transporte, distribuição ou armazenamento de energia.

As redes inteligentes permitem um serviço de maior qualidade, mais seguro e mais abrangente. Se em sua implementação for possível ter um sistema comunicado entre geradores, transportadores, fornecedores e usuários, se chega a gerar uma alta eficiência. Estes sistemas poderão contribuir para uma gestão eficiente da energia consumida nos espaços públicos, otimizando a prestação do serviço com base nas demandas e usos identificados em tempo real.

Exemplos

A área de servidão de linhas de alta tensão da empresa ISA REP em Lima, Peru, é um exemplo de oportunidade de aproveitamento e recuperação de espaços públicos que requerem restrição de usos diários por estarem localizados em áreas próximas à infraestrutura de telecomunicações e energia.

Nesse local, foram articuladas três organizações de hortas urbanas, La Muyita, Agricultura Urbana e Mi-sha Rastrera, para desenvolver uma horta de plantas medicinais produtivas para os moradores desta área. Este projeto considera alguns protocolos de gestão, como a altura máxima das culturas (2 metros), medidas de segurança e condições necessárias que permitam áreas verdes funcionais em espaços vazios.

Recursos adicionais

Analysis Mason. (2017). *Eliminación de barreras subnacionales para la expansión de la banda ancha*. CAF: Buenos Aires. Disponível em: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1084/Informe%20Expansion%20Conectividad-19jul.pdf?sequence=4>

Youtube. Aspe, M. [TedxITAM]. (2014). *Banda ancha para todos--los retos de la cobertura y la competencia*. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=HO_VYf6UmR4

Smart Grid. (s.f). *Todo sobre redes eléctricas inteligentes*. Recopilado de: <https://www.smart-grid.info/es/smart-grid>



Imagem: As ruas, como espaços multifuncionais, devem ter acesso a serviços que permitam a realização de diferentes usos. Noite do Livro. Avenida Corrientes Buenos Aires. Autoria CAF (2019)

Recomendações

Algumas recomendações que o município deve levar consideração, antes da instalação de novas infraestruturas de telecomunicações e energia elétrica:

a. Considerar o acesso à Internet e às telecomunicações como um serviço de interesse geral requer favorecer condições que garantam qualidade a preços acessíveis.

b. A comunicação entre governos e operadores é fundamental. Por isso, é necessário identificar os canais adequados para a gestão dos serviços e das suas infraestruturas, especialmente os que têm impacto no espaço público. Existem locais públicos que podem ser priorizados para que neles seja implementada a infraestrutura de telecomunicações. É o caso de edifícios públicos, igrejas, caixas d'água ou torres de transmissão, entre outros, pois, dependendo de sua localização, reduzem o impacto visual que teriam em outros locais. Para isso, é aconselhável trabalhar na simplificação dos procedimentos para colocar infraestrutura nesses espaços.

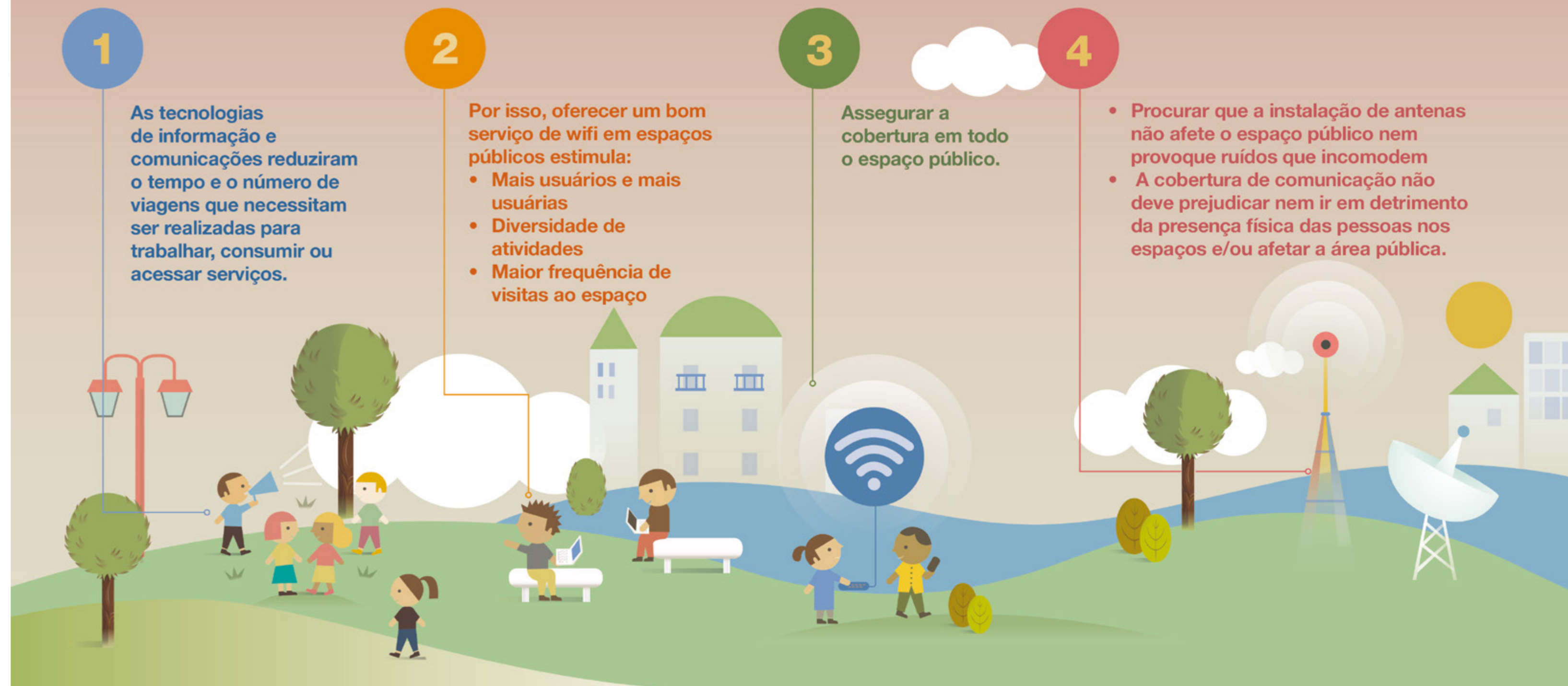
c. Estabelecer medidas para mimetizar a infraestrutura no entorno. Tanto a infraestrutura quanto os espaços de restrição em seu entorno devem ter o tratamento paisagístico adequado para que não se transformem em um espaço público degradado.

d. Estabelecer normativas que permitam esclarecer as restrições nos entornos das infraestruturas. Caso se estabeleça uma zona de risco ao redor delas, onde as normas restrinjam a construção, é necessário que isso esteja claramente indicado.

e. Promover a iluminação pública de baixo consumo, como as luzes LED com energias renováveis, como a energia solar, se as condições climáticas do território o permitirem.

f. Sempre que seja viável, promover a instalação de novas fiações elétricas e a transferência das antigas para um sistema subterrâneo, de forma a garantir a qualidade e continuidade do serviço diante de fatores naturais como terremotos ou ventos. Embora o investimento possa parecer alto, os benefícios em segurança, impacto visual, cuidado com as árvores e com o meio ambiente e conforto no espaço permitem um melhor ambiente urbano, que por sua vez representa um benefício maior.

3.3. Considerações para a implantação de infraestruturas de energia e telecomunicações em espaços públicos



Componente de Conectividade do Programa de Requalificação Urbana -PROQUALI Salvador, Brasil. (2018- 2022)

A cidade de Salvador é uma metrópole regional com quase 3 milhões de habitantes, sendo a cidade mais populosa do Nordeste do Brasil. É a capital do Estado da Bahia e a primeira capital do Brasil Colonial.

O programa de requalificação urbanística de Salvador – Proquali –, financiado pelo CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, tem como objetivo apoiar o desenvolvimento do setor de turismo em Salvador, baseado na recuperação patrimonial de edifícios históricos, na requalificação urbana de áreas estratégicas e na melhor gestão de serviços de saneamento, conectividade e transformação digital da cidade.

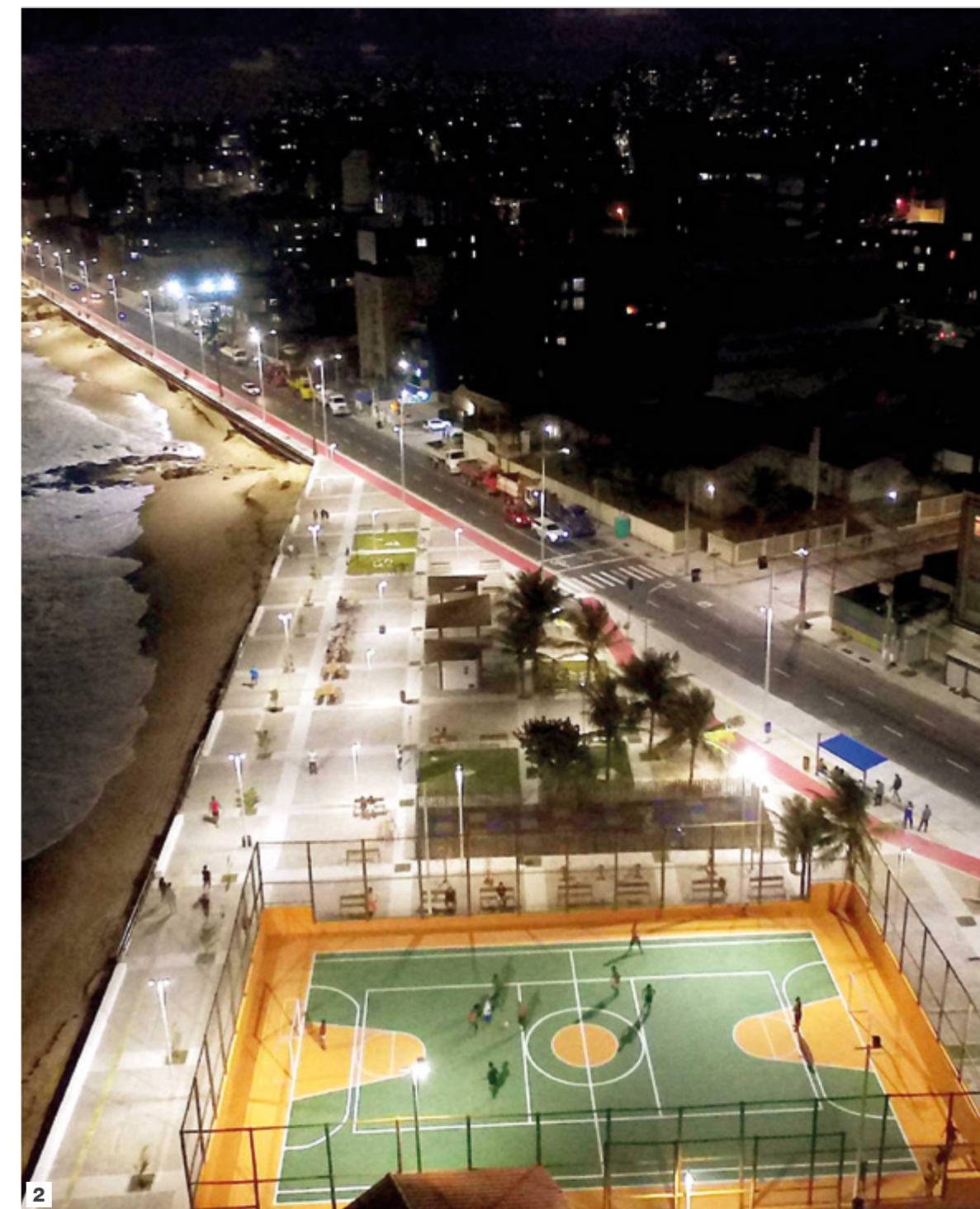
EO componente vinculado à gestão digital da informação urbana inclui a formulação e desenvolvimento do Plano Diretor de Tecnologia, contemplando a visão de longo prazo para a transformação digital de Salvador. Entre os projetos de infraestrutura de telecomunicações e seus respectivos serviços associados, destaca-se a implantação de uma rede de comunicação de dados de alto desempenho, redundante, com alta capilaridade em todo tecido urbana, e disponível em toda a cidade para ampla conectividade com acesso aberto, por meio da integração de recursos de interconexão de rede (fixas e sem fio), sistemas, objetos e sensores, habilitando um ecossistema da *Internet das Coisas*, permitindo a captura de informações do espaço urbano, transmi-

tindo dados com capacidade de suportar múltiplas aplicações e viabilizar serviços associados a uma cidade inteligente.

A relação com a questão dos espaços públicos é central, não só pelas condições e usos do solo, que devem coexistir harmoniosamente, associados à implantação de infraestruturas de conectividade (antenas, postes, condutos subterrâneos e até cabo submarino para conectividade às ilhas), mas também pelo impacto dos seus serviços.

O projeto contempla não só a conectividade de prédios públicos (administração pública, escolas e hospitais), mas, também, locais e espaços de convivência (parques e praças) distribuídos na cidade, bem como a instalação de sensores, câmeras e infraestrutura para a adequada coleta, armazenamento e processamento de dados e informações da cidade. Componente que constitui, em última análise, um eixo capacitador da gestão inteligente do território, bem como, o desenvolvimento de setores estratégicos como do turismo e a prestação de melhores serviços públicos, tais como a saúde, a educação, a governação e a segurança cidadã.

Para mais informações, consultar:



Imagens 1 e 2 - Vistas noturnas com drones da nova Orla de Amaralina. Autor: Walter Pontes, Secretaria de Comunicação da Prefeitura de Salvador. Salvador - Bahia, Brasil (2020)''



Patinetes Grin. Paseo La Rambla em Montevideu, Uruguai (2019) Fonte: Istockphoto

3.4. Impacto das plataformas disruptivas de mobilidade na organização do espaço público

Introdução ao tema

Nos últimos anos, o uso de novas plataformas digitais para mobilidade nas cidades mudou as dinâmicas no espaço público. Essas novas plataformas fazem parte da chamada **economia colaborativa**. De acordo com o Centro de Implementação de Políticas Públicas para a Equidade e o Crescimento (CIPPEC), na Argentina, a economia colaborativa

é composta por modelos que servem como intermediários, para aproveitar bens ou serviços entre uma pessoa que tem uma necessidade e outra que pode satisfazê-la. Assim, permite o *uso, compartilhamento, intercâmbio ou investimento de recursos ou bens, podendo ou não haver contraprestação monetária entre os usuários*.

Entre os modelos e casos existentes em uma economia colaborativa estão aqueles que utilizam plataformas digitais para acessar esses bens ou serviços, fazendo parte de um ambiente conhecido como **economia de plataformas**.

Essas plataformas irromperam nas dinâmicas do cotidiano das pessoas, produzindo mudanças importantes no uso do espaço público, na mobilidade e logística em escala urbana. Por exemplo, os serviços de envio a domicílio (*delivery*) e encomendas permitiram aos consumidores minimizar o tempo na realização de determinadas tarefas e atividades, e reduzir o uso das ruas, bem como contar com uma maior oferta de serviços e mercadorias a seu alcance. Para as empresas locais, possibilitou chegar a um maior número de clientes e setores da cidade, gerando uma rede de negociações e atividades virtuais que impactam a forma como os bairros e as cidades são vividos e vivenciados.

A tecnologia disruptiva também está presente no transporte para gerar maior acesso com menos recursos. Entre as experiências mais conhecidas nas cidades da região estão os sistemas de bicicletas compartilhadas, serviço de “transporte sob demanda” (mais conhecido como táxi de aplicativo), via-

Exemplos

Algumas empresas de aplicações existentes, como Uber, têm planos para que seus serviços futuros incluam novas formas de locomoção, integrando a utilização de veículos menores, como bicicletas elétricas e patinetes elétricos, adaptando-se a uma estratégia de intermodalidade e para que quem a utilize possa planejar uma viagem usando diferentes modos de mobilidade a partir de um mesmo aplicativo. Outras empresas conseguiram se integrar aos sistemas públicos das

gens compartilhadas, serviços de compartilhamento de automóveis particulares (*carsharing*) e aluguel de automóveis temporariamente ociosos. Essas novas formas de locomoção representam diversos desafios e oportunidades.

De acordo com o mesmo estudo do CIPPEC, o uso massivo de aplicativos para transporte sob demanda tem implicações diretas na dinâmica urbana, por exemplo:

1. Ao aumentar o número de veículos em trânsito, poderia aumentar o congestionamento das vias e a contaminação do ar.
2. Os dados gerados por essas plataformas permitem conhecer a dinâmica das viagens dos usuários e planejar melhor a mobilidade.
3. Utiliza o espaço público como estacionamento para veículos compartilhados, que vão de automóveis a bicicletas.
4. Promove a intermodalidade, ou seja, a mudança dos usuários do transporte público ou privado para esses novos modais.
5. Podem apresentar conflitos com o setor formal de táxi pelas licenças e autorizações, que geralmente não são um requisito para as plataformas.

cidades e ajudaram a acessar e melhorar os sistemas municipais de empréstimo ou aluguel de bicicletas, como, por exemplo, EcoBici (Cidade do México, México), SAMBA (Rio de Janeiro, Brasil) ou Movete (Montevideo, Uruguai), que, juntamente com os serviços privados de aluguel de patinetes elétricos, facilitaram viagens curtas de primeiro ou última milha. Isso ajuda as pessoas a se deslocarem de pontos de ônibus ou estações de metrô até seu destino final, ou vice-versa.

Em muitas cidades, a regulamentação em torno desses aplicativos tem buscado estabelecer limites de velocidade, medidas de segurança e locais permitidos para circular e estacionar. Da mesma forma, restaurantes, cafés ou lojas têm implementado estratégias sobre o espaço público, como estacionamentos para bicicletas, áreas de espera ou espaços para carga e descarga de mercadorias nos recuos ou fachadas de seus estacionamentos.

Recomendações

Para promover o uso de plataformas disruptivas de forma adequada, é possível aproveitar o aprendizado que diferentes cidades tiveram sobre os desafios de sua implementação e reduzir possíveis efeitos negativos. Embora a implementação de plataformas disruptivas na mobilidade possa trazer benefícios para as cidades, deve-se levar em conta algumas considerações:

a. Considerar os serviços das plataformas disruptivas na reorganização, regulação e desenho do espaço público. Esses serviços modificam a dinâmica e o uso das calçadas e ruas, por isso é necessário considerá-los para evitar conflitos de uso. Por exemplo, com o uso de bicicletas e patinetes, a organização das calçadas é modificada e podem ser geradas faixas exclusivas para elas, próximas a outros meios de transporte, a fim de promover a intermodalidade.

b. As plataformas já foram incorporadas à dinâmica das viagens e passaram a fazer parte do cotidiano dos usuários. Por isso, os governos devem incluir esses novos modos em seu planejamento e incorporar regulamentações e mudanças que beneficiem essas dinâmicas geradas pela cidadania.

c. É necessário rever as leis de transporte vigentes que regem cada cidade e promover a regulamentação necessária para que os trabalhadores e empreendedores vinculados a esses novos modais

Sem dúvida, o uso dessas tecnologias está avançando rapidamente, e aproveitar seu impacto dependerá – entre vários fatores – da capacidade de resposta e adaptabilidade dos governos locais para regular seu uso e condicionar os espaços públicos que apoiam essas novas modalidades de deslocamentos.

possam operar comercialmente com segurança e para que seu serviço conviva com os serviços tradicionais sem ser uma concorrência desleal.

d. As plataformas devem ter a capacidade de fornecer parâmetros de segurança e qualidade em seus serviços para quem as utilizam.

e. A governança das plataformas pode ser desenvolvida a partir do relacionamento e alianças entre os setores público e privado, aproveitando interesses comuns e, assim, impactando positivamente nas cidades.

f. O atrativo e utilidade que as pessoas encontraram nas diferentes plataformas são oportunidades de aprendizado e melhoria para os diferentes serviços de transporte público. Os governos têm a possibilidade de aproveitar essas necessidades identificadas e soluções para adaptá-las aos serviços que prestam e, assim, melhorar sua percepção e qualidade dos mesmos.

Recursos adicionais

Programa de Ciudades de CIPPEC. (2018). *Transporte Urbano en la Era de la Economía Colaborativa: Ciudades Colaborativas*. Buenos Aires: CIPPEC. Disponível em: https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2018/09/TransporteUrbano-completo-web_CIPPEC.pdf

Youtube. MOOC Ciudades Inteligentes. (2016, julio 26). C3M4L2 *El poder de las plataformas digitales para la movilidad urbana. Aspectos fundamentales*. Por Miguel Ángel Pesquera Gonzales, de la Universidad de Cantabria (España) Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=WigNbMxnLv4>

3.4. Impacto das plataformas disruptivas na organização do espaço público



A contemplar

- A necessidades de adequar o espaço público para os meios de mobilidade ativa que surgem com o uso de novos aplicativos.
- Ajustar a normativa local para uma adequada convivência destes novos serviços e o uso geral dos espaços públicos.



Regulamentos e alianças em três cidades de países membros do CAF

Regulamentação dos patinetes Grin em Bogotá, Colômbia

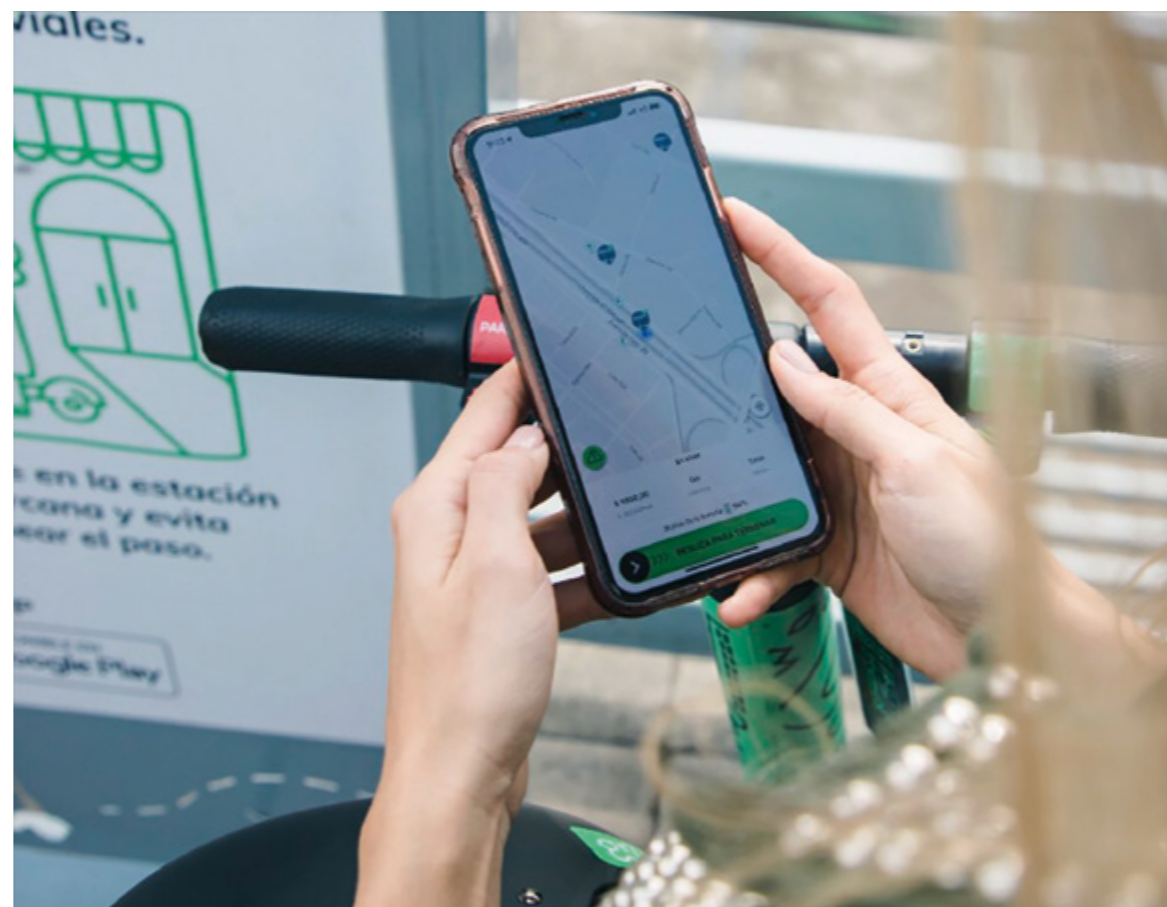
A Secretaria Distrital de Mobilidade da cidade de Bogotá foi uma das pioneiras na região em se adaptar ao novo mercado de patinetes elétricos compartilhados. Durante o período de início das operações da empresa de patinetes elétricos Grin, em 2018, não tinham sido previstos espaços de estacionamento para os patinetes, de forma que os agentes municipais realizaram diversas operações para apreender as unidades.

Elso foi resolvido com a delimitação de áreas de estacionamento para os patinetes nas calçadas. Além disso, foi criado um imposto sobre o uso do espaço público, que visa contrabalançar o efeito das restrições aos direitos coletivos. Para isso, a empresa deve pagar um valor calculado com base em uma fórmula que leva em consideração o número de unidades da empresa, o preço do uso do solo e o custo de instalação do estacionamento, entre outros fatores.

Em relação à segurança, foi resolvido que os patinetes elétricos devem circular nas ciclovias e pelas

ruas que não sejam as principais vias, sempre no mesmo sentido dos veículos, não podendo trafegar nas calçadas. A velocidade máxima de circulação é de 20 km/h, devendo os operadores contar com um protocolo para casos de acidentes e fornecer seguro contra os mesmos para usuários e não usuários. Por outro lado, todas as unidades devem permanecer em ótimas condições e possuir elementos básicos de segurança, como freios, buzinas, luzes dianteiras branca e vermelha, pé traseiro de apoio, localização por satélite e número de identificação visível. Por fim, a empresa deve incentivar o uso de capacetes.

Para mais informações:



Fonte: GRIN Colômbia mobile.twitter.com/GrinColombia

Regulamentação de Uber em São Paulo

Desde 2016, a Uber mantém suas operações na cidade de São Paulo, Brasil. Com o aumento de viagens que esta plataforma atraiu, começaram a surgir oposições ao seu crescimento e forma de funcionamento.

Apesar das tentativas de proibir sua operação, finalmente, em 2016, foi elaborada uma regulamentação que busca racionalizar a demanda por meio de pagamentos pelo uso das vias de acordo com a intensidade.

A empresa deve pagar à cidade um montante por distância percorrida, valor que varia em função da hora do dia e da oferta disponível, ao qual poderá ser aplicada uma série de descontos ou acréscimos com base numa série de incentivos e desincentivos monetários. Por exemplo, paga-se um preço mais baixo se forem incluídas motoristas mulheres ou se for oferecido o serviço de táxi compartilhado; ao contrário, paga-se mais se as viagens forem feitas aos domin-

gos e feriados. Por outro lado, foi estabelecido um limite para o número de quilômetros percorridos que as unidades podem utilizar mensalmente, e se este limite estiver próximo de ser atingido antes do final do prazo, o preço por quilômetro pode subir.

Outros detalhes sobre este caso aqui:



Fonte: Istockphoto

Ecobici em Buenos Aires (intermodalidade e aliança público-privada)

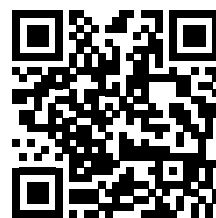
O sistema de bicicletas públicas da cidade de Buenos Aires começou em 2010 como parte do programa de mobilidade “Mejor en Bici” (Melhor em Bici). Inicialmente, foi levantado um custo para o aluguel das unidades, mas este acabou sendo gratuito e todo o investimento e manutenção do sistema era a cargo do município.

Em 2013, após uma primeira tentativa de licitação sem sucesso, o Governo mudou o nome do sistema para o atual Ecobici.

Em 2018, iniciou-se o processo de concessão do serviço por 10 anos, de maneira que este possa ser autofinanciado, reduzindo a carga econômica sem afetar as pessoas que utilizam o serviço. Em maio de 2019, foi gerada a última atualização do sistema com a empresa vencedora da licitação, que apresentou uma série de inovações. O serviço é administrado pela empresa brasileira Tembici, que, em parceria com o Banco Itaú e a empresa MasterCard, gerou uma estrutura financeira que permite uma redução de 50% nos custos operacionais. Uma das estratégias que permite essa redução de custos é a utilização de estacionamentos modulares que não

requerem obras civis para sua instalação. Desta forma, foi possível instalar 200 estações e ter 2.000 bicicletas em funcionamento. A utilização das bicicletas é gratuita no intervalo de uma hora para residentes locais e turistas, sendo apenas necessário registro prévio com cartão de crédito.

Mais detalhes em:



Fonte: Governo da Cidade de Buenos Aires.



4 Espaços públicos, ambiente e saúde

GUIA DE INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS PÚBLICOS

Ferramentas municipais para a criação de espaços públicos de qualidade nas cidades latino-americanas



Reserva natural parque Costanera Sur, Buenos Aires, Argentina (2021). Autor: Alessandro Focareta ©

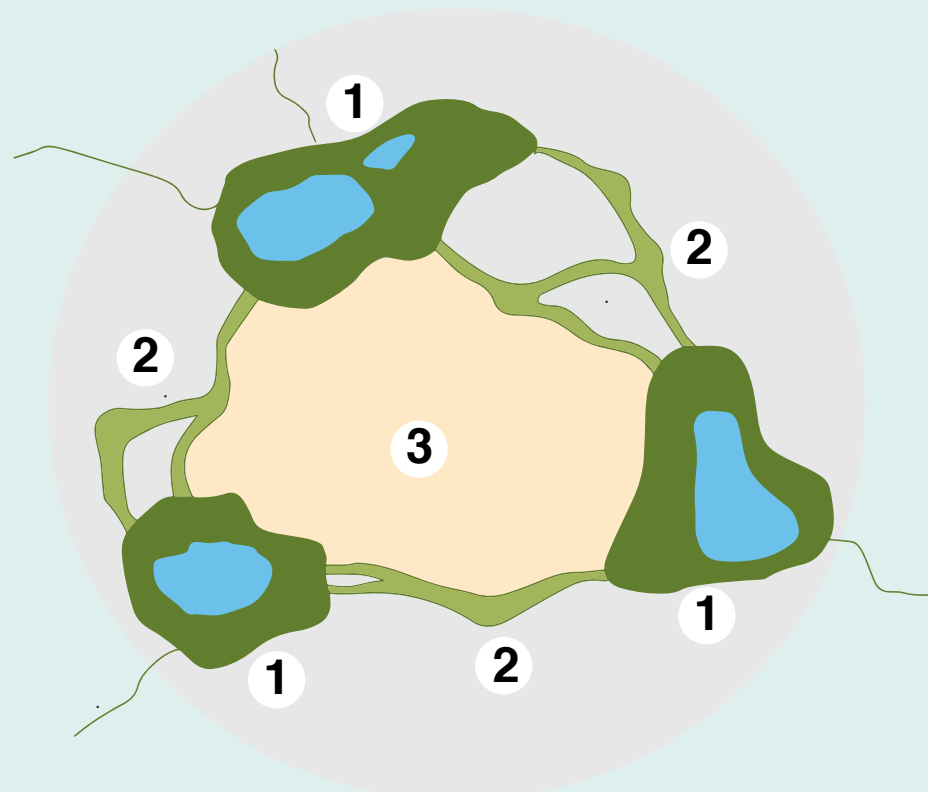
4.1. O valor da infraestruturas verdes nas cidades

Introdução ao tema

As árvores nas calçadas das ruas, os parques, os jardins nos telhados e fachadas verdes e as grandes florestas urbanas que atravessam ou margeiam a cidade fazem parte dos sistemas ecológicos que estruturam a infraestrutura verde das cidades. Dentro deste esquema, todos os espaços verdes funcionam articulados em suas diferentes escalas como uma rede contínua, oferecendo à área urba-

na uma série de serviços ambientais insubstituíveis: as árvores presentes nas calçadas, parques e jardins reduzem a força dos ventos, atenuam a contaminação acústica e proporcionam proteção climática aos pedestres, reduzindo a força das correntes em momentos de inundações, absorvendo os raios ultravioleta e reduzindo as altas temperaturas e ilhas de calor.

Quadro 9. Componentes de uma infraestrutura verde (Terrero, 2009)



1. Centros/ Nodos: são grandes extensões de solo que funcionam como âncoras para o sistema. Eles compõem o habitat, origem e destino da fauna e flora nativas. Nessas categorias estão grandes parques, florestas urbanas, terras agrícolas e áreas protegidas nos limites das cidades.

2. Articulações/ Corredores: são os espaços verdes de conexão que ligam os centros; sua função é vital para interrelacionar os ecossistemas. Aqui estão os corredores verdes, parques fluviais, orlas, etc.

3. Paisagens urbanizadas: é a parte mais antropizada do território, onde se pode identificar o desenvolvimento de tecidos urbanos. Os espaços verdes dentro das áreas urbanas também formam uma parte importante da infraestrutura verde.

Muitas das cidades da América Latina, infelizmente, experimentaram um crescimento urbano descontrolado nas últimas quatro décadas, em paralelo ao fenômeno da substituição dos métodos tradicionais de produção agrícola por uma lógica extensiva e automatizada de monoculturas. Ambas situações criaram condições para o desaparecimento progressivo e generalizado das florestas, tanto nas cidades como nas zonas rurais.

De acordo com dados da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO)¹², entre 1990 y 2015, **de 25 países latino-americanos, somente 6 aumentaram sua cobertura florestal** (Chile, Costa Rica, Cuba, Porto Rico, República Dominicana e Uruguai), enquanto que países como Argentina e Paraguai perderam mais de 20% de suas florestas, **sendo a expansão urbana a terceira causa do desmatamento nos dois países (2%), depois da agricultura (14%) e da pecuária (71%).**

A arborização urbana favorece a biodiversidade nas cidades, pois absorve partículas contaminantes e produz oxigênio que incide sobre a qualidade do ar da cidade, possibilitando a convivência com a fauna ao fornecer um habitat para repro-

dução, abrigo e alimentação para outras espécies que habitam as cidades.

Por outro lado, a incorporação e recuperação do verde urbano é uma estratégia eficaz para lidar com os efeitos das mudanças climáticas, pois permite mitigar a emissão de gases de efeito estufa por meio da absorção de dióxido de carbono, e atua como agente regulador frente a eventos climáticos extremos cada vez mais frequentes, como a proteção climática contra altas temperaturas ou ondas de calor; regulação dos ventos em caso de incêndios florestais; fixador de solo e regulador de marés em caso de furacões ou elevação do nível do mar, e regulador de escoamento superficial em caso de chuvas fortes.

De acordo com o índice de vulnerabilidade regional 2014, elaborado pelo CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, mais de 50% da população latino-americana vive em países com alto ou extremo risco de vulnerabilidade às mudanças climáticas, e se prevê que uma parte significativa do crescimento urbano de nossas cidades se desenvolva em áreas urbanas vulneráveis. Esse fator nos obriga a pensar em melhorar a regulação do uso do solo para evitar o aumento da vulnerabilidade climática nas cidades.

Esse enfoque, que busca ajudar as pessoas a se adaptarem aos efeitos adversos das mudanças climáticas por meio do uso da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas, é conhecido como Adaptação Baseada em Ecossistemas (AbE).

Apesar desses aspectos desanimadores, **o crescimento urbano não é necessariamente incompatível com a preservação do meio ambiente e, em especial, dos espaços verdes, das florestas, da biodiversidade associada e dos ser-**

viços ecossistêmicos prestados pelas cidades. O planejamento e o desenho urbano sustentável são instrumentos importantes à disposição da gestão urbana para garantir a sustentabilidade ambiental. Em um nível macro, o planejamento pode

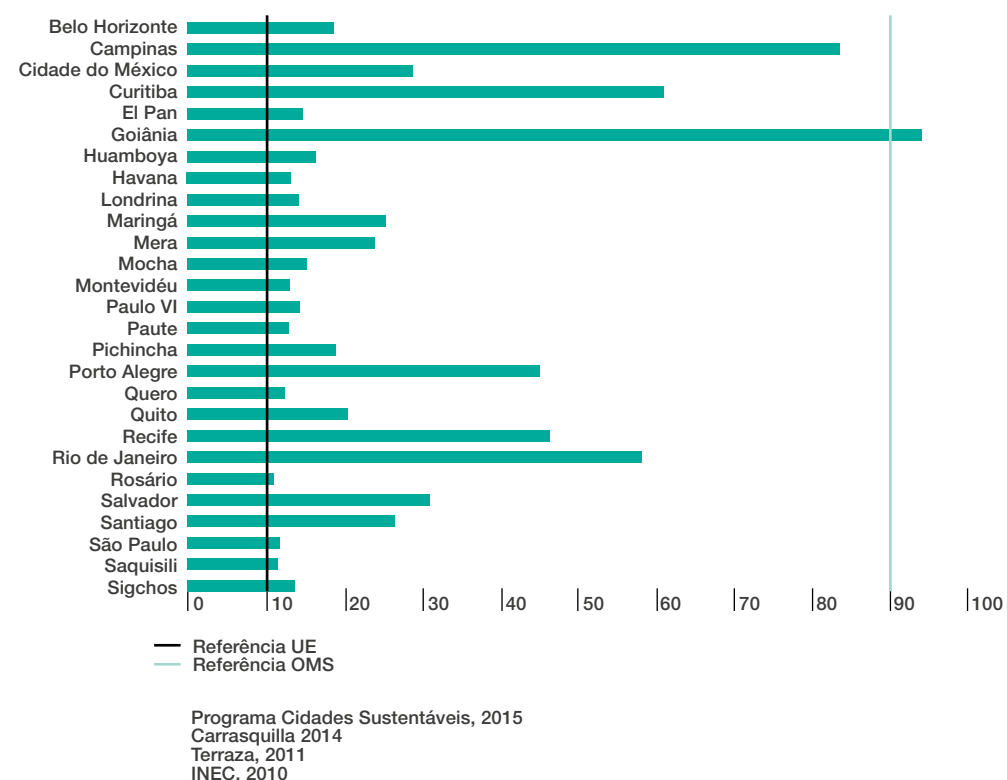
¹² <https://www.fao.org/forest-resources-assessment/2020/es>

consolidar a infraestrutura verde das cidades, tanto reservando terrenos para espaços verdes em áreas de expansão, quanto protegendo corredores sob a classificação de solo não urbanizável. Por outro lado, em escala de bairro, o desenho gerado a partir de determinados parâmetros urbanísticos de sustentabilidade urbana pode contribuir para a renaturalização de áreas carentes dos mesmos.

Algumas organizações internacionais estabeleceram indicadores para determinar – e comparar – a cobertura ideal de espaços verdes ou infraestrutura verde nas cidades com base na população. Embora a presença e o valor social do verde urba-

no variem de acordo com a geografia, do modelo econômico e da cultura, as cidades da América Latina parecem estar muito longe dos índices internacionalmente aceitos (índice de verde urbano, índice de biodiversidade, entre outros). Ainda que muitas cidades cumpram com os 9 m2 de espaços verdes por habitante sugeridos pela OMS, a distribuição espacial desses metros quadrados não é equitativa em todos os setores das cidades, gerando disparidades significativas no acesso aos serviços ambientais que oferecem. A situação torna-se ainda mais crítica se forem tomados como indicador os 50 m2 de espaços verdes por pessoa indicados pela União Europeia.

Gráfico 1. O papel dos cidadãos e dos meios de comunicação na produção e controle de dados criminais



Fonte: CAF- banco de desenvolvimento da América Latina

O que estamos fazendo no CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina para Infraestruturas Verdes?

O CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina tem uma proposta de marco orientador metodológico para as operações com arborização urbana e “espaços verdes públicos”. O CAF define a infraestrutura verde como uma “rede estrategicamente planejada de espaços naturais e seminaturais e outros elementos ambientais, desenhados e gerenciados para oferecer uma ampla gama de serviços ecossistêmicos, que contribuem para a conservação dos valores e funções dos ecossistemas naturais e proporcionam benefícios associados à população humana nos espaços urbanos”, estreitamente alinhados com as diretrizes da Comissão

Europeia, desde 2014. O Programa de Florestas CAF, recentemente atualizado, propõe uma base de informações sobre os recursos florestais da região atualizado no contexto de todo o cenário regional.

A partir do CAF, a atenção à melhoria dos espaços verdes urbanos vem sendo implementada através de seus empréstimos, cooperação e assistência técnica por meio de ações como a medição da pegada das cidades (hídrica e de carbono), a análise e avaliação dos riscos e da vulnerabilidade das cidades frente às alterações climáticas e medidas inovadoras de mitigação e adaptação às alterações climáticas.

Ejemplos

Um caso de interesse é o Plano de Espaços Verdes e Arborização Urbana da Cidade de Guayaquil, Equador, por meio da Iniciativa LAIF sobre Cidades e Mudanças Climáticas, executado pelo CAF e AFD. Para a elaboração deste Plano, foi realizado um diagnóstico físico, econômico e legal da situação das árvores e espaços verdes na cidade de Guayaquil. Isso envolveu, entre outras coisas, um censo completo de árvores e espaços verdes. Com as informações coletadas, foram elaborados documentos estratégicos visando consolidar uma rede de infraestrutura verde na cidade e promover uma gestão municipal eficiente.

pela manutenção de áreas verdes e preservação da biodiversidade local. Foi desenvolvido um software denominado *Arbomap*, que permite e facilita a atualização dos censos e a gestão diária das árvores e espaços verdes, e foram capacitados os agentes públicos para a sua utilização. Por fim, foi desenvolvida uma proposta de projeto piloto, visando a redução da impermeabilidade de ruas residenciais, localizadas em zonas críticas de inundação, por meio de Sistemas Urbanos de Drenagem Sustentável (SUDS).

Da mesma forma, foram elaborados manuais técnicos para funcionários municipais responsáveis

Outro caso de interesse é o projeto do Parque Ecológico Urbano (PECU) Zonas Úmidas de Ozama¹³, llocalizado na parte leste da região metropolitana de Santo Domingo (República Dominicana). A zona

¹³ OPECU Humedales del Ozama apresenta-se como um circuito ecológico que conecta as áreas urbanas de Santo Domingo Norte e Santo Domingo Este com potenciais atrações turísticas do Cinturão Verde, tais como: o balneário Mariantiales Cachón de la Rubia, as florestas das áreas úmidas de Ozama, o acesso a partir da água ao Parque Zoológico Nacional e outras áreas de interesse ambiental.

das Áreas Úmidas del Ozama está protegida pelo convênio Ramsar e forma parte do Cinturão Verde da Grande Santo Domingo, criado por decreto presidencial no ano de 1993 com o objetivo de proteger os cursos d'água e regular os usos do solo compatíveis com a atividade humana nos corredores verdes que margeiam o rio Ozama, principal eixo fluvial da cidade. Para enfatizar ainda mais sua relevância, uma publicação do Banco Mundial¹⁴ situa Santo Domingo como o segundo aglomerado urbano da América Latina mais afetado pela elevação do nível do mar produzido pelas mudanças climáticas, depois de Barranquilla (Colômbia).

Embora o estabelecimento e o cumprimento dos marcos legais de proteção do patrimônio ambiental sejam essenciais para o controle da ocupação acelerada do solo em áreas de risco de vulnerabilidade às mudanças climáticas, não é menos verdade que a regulação por si só não é suficiente. Para salvaguardar as grandes infraestruturas verdes em escala metropolitana é necessário trabalhar em pa-

ralelo com o estabelecimento de pelo menos três princípios estratégicos em nível local: (1) estabelecer coordenação institucional multinível, (2) gerar restrições municipais ao uso do solo nas margens dos rios e (3) desenvolver estratégias de participação cidadã, sensibilização ambiental e capacitação em atividades produtivas para as comunidades de seus entorno.

Este projeto foi promovido pelo Ministério do Meio Ambiente e Recursos Naturais, a Federação Dominicana de Municípios e a Fundação Ambiental Atabey, no âmbito da Rede Nacional de Parques Ecológicos Urbanos (PECU) da República Dominicana (2009). Todos os projetos desta Rede Nacional de Parques Ecológicos Urbanos (PECU) buscaram estimular estes três princípios estratégicos.

Para mais informações sobre o projeto e sobre a Rede Nacional de Parques Ecológicos Urbanos da República Dominicana, ver: <http://www.jlssupport.com/atabey-new/images/PECU-Digital.pdf>

¹⁴ <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/11/06/caribbean-climate-change-sea-levels-no-beaches>



Imagem: Balneário no Parque Ecológico Cachón de la Rubia, parte do Cinturão Verde da Grande Santo Domingo (República Dominicana) (Foto: Paola Terrero 2009).

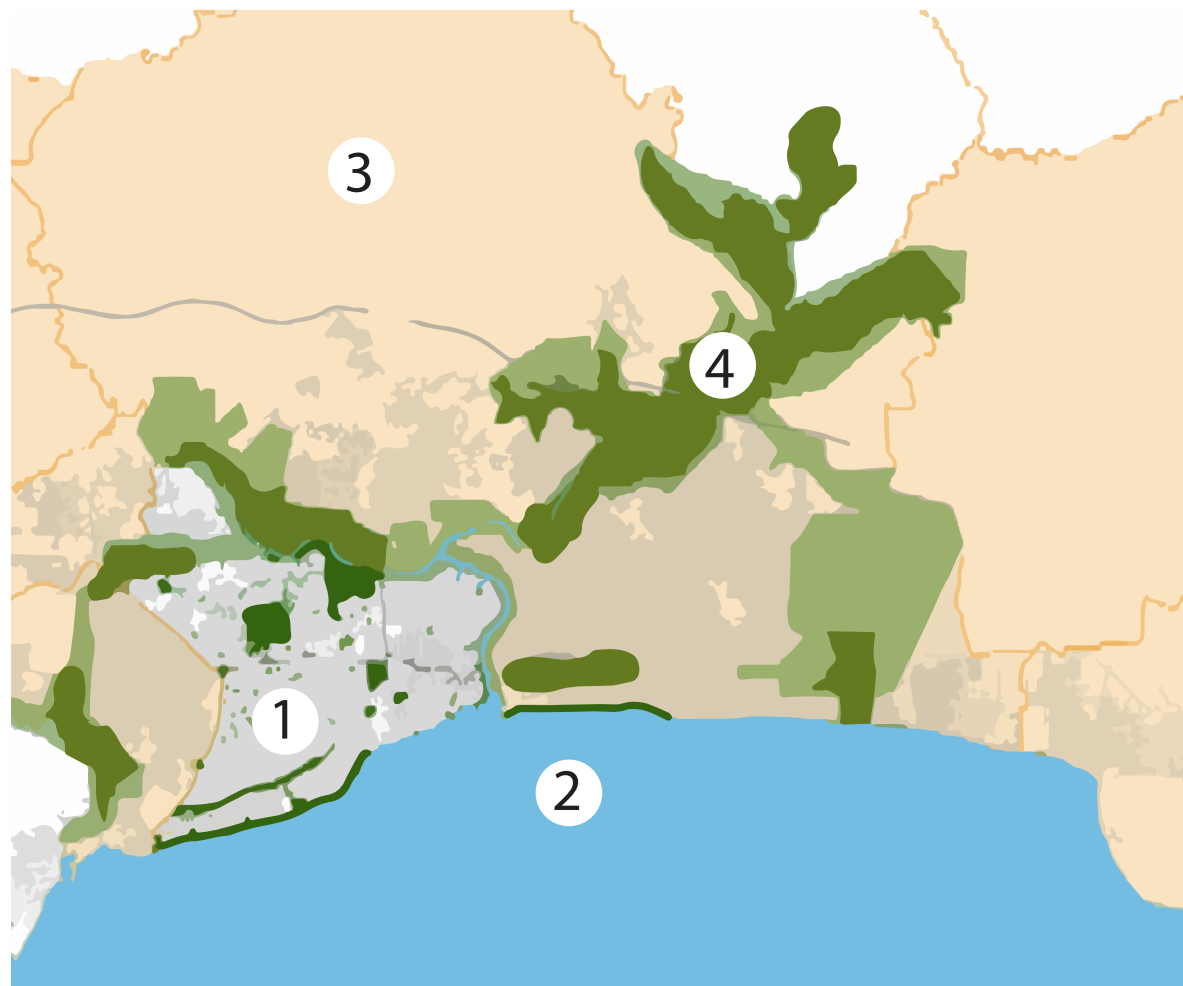


Imagem: Plano do Cinturão Verde da Área Metropolitana da Grande Santo Domingo (Rep. Dominicana). (1) Distrito Nacional (2) Mar Caribe (3) Demarcação da Área Metropolitana da Grande Santo Domingo (4) PECU Áreas Úmidas de Ozama no Cinturão Verde.

Recursos adicionais

Bosques urbanos y espacios verdes. Recursos arbóreos para ciudades sostenibles y resilientes, CAF, 2018. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1346?show=full>

Costo efectividad de las soluciones verdes para espacios urbanos Georgetown University - Georgetown Climate Center. Green Infrastructure Toolkit <https://www.georgetownclimate.org/adaptation/toolkits/green-infrastructure-toolkit/introduction.html>

Índice de Vulnerabilidad Regional 2014, elaborado por CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/517>

Correia, Marina, Duran Calisto, Ana María, y Mostafavi, Mohsen (2019) Urbanismo Ecológico en América Latina, / Urbanismo Ecológico en América Latina, G. G. Gustavo Gili, Barcelona. <https://editorialgg.com/urbanismo-ecologico-en-america-latina-harvard-university-libro.html>

Plataforma Arquitectura (2016) Landscape Urbanism: Cómo entender el paisaje como una forma de urbanismo en Latinoamérica <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/786680/landscape-urbanism-como-entender-el-paisaje-como-una-forma-de-urbanismo-en-latinoamerica>

Recomendações

A seguir, apresentamos algumas recomendações para recuperar e incorporar o verde urbano em duas escalas:

No nível do planejamento urbano

a. Nos eixos de expansão urbana onde se busca planejar o crescimento, é importante considerar a aquisição ou reserva de solo para destiná-lo à criação de parques ecológicos periurbanos ou metropolitanos, que ofereçam serviços ambientais aos seus futuros moradores.

b. As ferramentas de planejamento e regulação do uso do solo deveriam partir do levantamento de terrenos não urbanizáveis, para que o marco normativo garanta a permanência e continuidade das infraestruturas verdes acima dos interesses privados sobre o solo urbano.

c. As ferramentas de planejamento deverão incluir uma análise dos riscos naturais aos quais estão expostos a cidade e seus habitantes.

Idealmente, essa análise de risco deverá incluir projeções do clima futuro, levando em consideração os efeitos esperados das mudanças climáticas. Com base neste diagnóstico, é possível formular uma estratégia urbana de Adaptação Baseada em Ecossistemas (AbE)

d. Desde o planejamento, é preciso conceber os espaços verdes e a arborização urbana como infraestrutura vital para o funcionamento da cidade, que deve ser consolidada e ampliada ao longo do tempo. Da mesma forma, é preciso pensar em uma infraestrutura hierarquizada, composta por núcleos (zonas de conservação e biodiversidade de maior importância), nós de diferentes extensões (parques metropolitanos, parques zonais, parques de

bairro, outros) e corredores ou conectores verdes. Cada um desses elementos requer mecanismos específicos de gestão e manutenção.

e. A partir da gestão pública local, devem ser regulamentados os diferentes níveis de restrição ao uso e ocupação do solo destinado a espaços verdes. Desde áreas interditas a qualquer tipo de construção ou acesso público, a espaços verdes compatíveis com a realização de atividades comunitárias. O uso adequado das diferentes áreas destes parques deve ser enquadrado nos respectivos planos de manejo.

f. Tendo em vista a sustentabilidade da operação e manutenção das infraestruturas verdes, é necessário planejar e coordenar previamente os tipos de atividades a realizar no âmbito de um programa de áreas, com soluções baseadas na natureza. Este instrumento deve ser um insumo para o desenho paisagístico de parques ecológicos urbanos ou metropolitanos.

g. Priorizar a redação de planos de espaços verdes e arborização urbana. Recomenda-se às autoridades locais realizá-lo desde o início da gestão, de forma a obter resultados de impacto num período de tempo relativamente curto, durante o exercício das funções executivas.

h. Promover a implantação de viveiros municipais para garantir o correto crescimento das árvores antes do plantio, promover a preservação de espécies nativas e estimular a pesquisa aplicada à fauna e flora urbanas.

A nível de diseño urbano

a. Estabelecer parâmetros urbanísticos que promovam a sustentabilidade ambiental, de forma a limitar ao máximo o desaparecimento do verde urbano existente. Por exemplo, o governo municipal tem o poder de exigir que incorporadoras e construtoras destinem um percentual mínimo da superfície de empreendimentos imobiliários para áreas verdes ou, na falta disso, compensem monetariamente de forma significativa, para reinvestir esses recursos na produção de mais e melhores espaços públicos verdes.

b. Durante a conceitualização de projetos, somar *Soluções baseadas na Natureza* (SbN). Ver: <https://www.iucn.org/node/28778>

c. Promover programas de reflorestamento urbano massivo, especialmente em áreas críticas, como margens de rios e áreas sujeitas a deslizamentos de terras. Essa também é uma estratégia comprovada contra a ocupação irregular de terrenos para moradia em áreas de risco.

d. Incentivar o uso temporário de espaços privados não utilizados, como áreas verdes ou hortas urbanas.

e. No projeto de novas praças e ruas, considerar no regulamento a criação de áreas verdes, bem como aproveitar a manutenção ou reforma na infraestrutura das já existentes para incorporar espaços para árvores ou espécies nativas pertinentes.

f. Promover a implementação de telhados e fachadas verdes, para recreação ou produção, de forma padronizada para novas edificações.

4.1. O valor das infraestruturas verdes nas cidades



O que compreende a infraestrutura verde?

- Parque urbano arborizado
- Florestas
- Áreas naturais protegidas
- Ecossistemas naturais
- Telhados verdes
- Fachadas verdes



Também se vincula com

- Rios, lagos, mar e a proteção da infraestrutura azul.
- Praças e espaços públicos
- Áreas para pedestres e ciclovias

Serviços ecossistêmicos para as cidades

A infraestrutura verde cumpre papéis importantes para as cidades. Seu valor vai além de fornecer áreas verdes aos bairros. Alguns deles são:



1 Reduz os níveis de estresse e estimula a saúde mental.



2 Diminui os contaminantes do ar.



3 Preserva a flora y fauna natural del territorio.



4 Diminui a temperatura em épocas quentes e evita as ondas de calor



5 Reduz a vulnerabilidade diante de fenômenos naturais e mudanças climáticas.



6 Oferece espaços de relaxamento e recreação.



7 Fornece água potável e limpa.



8 Gera novos empregos através do turismo e negócios

Como incorporá-los no planejamento das cidades?

- **IDENTIFICANDO** os serviços naturais que oferecem e as medidas a serem priorizadas
- **RECUPERANDO** as áreas naturais dentro e ao redor das cidades
- **INCENTIVANDO** uma economia local que preserve os recursos naturais


Caso de interesse para o CAF

Programa Região Oceânica Sustentável – PRO-Sustentável Niterói, Brasil (2019)

O Programa Região Oceânica Sustentável do CAF, no município de Niterói, Brasil, foi lançado para promover a conservação das bacias hidrográficas da cidade e, assim, garantir a sustentabilidade socioambiental do território, a preservação ambiental das fontes de água e valorizar o patrimônio ambiental dos municípios. No Brasil, esse programa foi implantado em Niterói para reabilitar o Rio Jacaré.

A implementação das ações ambientais inclui, entre outras obras de urbanização, o parque Orla Piratininga, e inclui jardins de filtragem, recomposição vegetal, passarelas, mirantes, praças e a requalificação do Rio Jacaré e seus efluentes a partir de Soluções baseadas na Natureza, incluindo o Plano de Gestão Ambiental da Região Oceânica, o ecoturismo e a gestão de praias.

O Programa possui um componente específico de Sustentabilidade Ambiental, que inclui 40 km de ciclovias arborizadas em vias pavimentadas e na Rodovia Transoceânica, além de 14,5 km nas lagoas de Piratininga e Itaipu e 2 km de ciclovias panorâmicas, somando um total de 57,5 km de ciclovias na cidade; juntamente com a construção de um Centro de Referência em Sustentabilidade Urbana, com uma unidade de demonstração de Arquitetura Sustentável (telhados verdes, ventilação e iluminação natural e sustentável, paredes e fachadas verdes, captação de energia solar e coleta e reutilização de águas pluviais).

Como parte desse mesmo componente, também são realizadas ações para a renaturalização do Rio

Jacaré. As ações de renaturalização do rio urbano mais importante do município incluem o desenvolvimento de estudos hidrogeológicos para identificar a forma original do curso do rio e seu maior leito, o fortalecimento do Comitê Gestor da Bacia do Rio Jacaré e a desocupação das margens do rio e seus efluentes, bem como o saneamento e reconstituição das margens e da vegetação ciliar.

Este projeto é líder no país, pois contempla a primeira renaturalização de um rio urbano no Brasil, além de incluir 57 km de ciclovias e o uso de Soluções baseadas na Natureza para recuperar a funcionalidade das lagoas urbanas, integrando assim a recuperação do ecossistema e sua integração com a cidade.

Para mais informações, consulte:



Imagem 1 - Pôr do sol no Parque da Baía de Guanabara, na cidade de Niterói (2015).

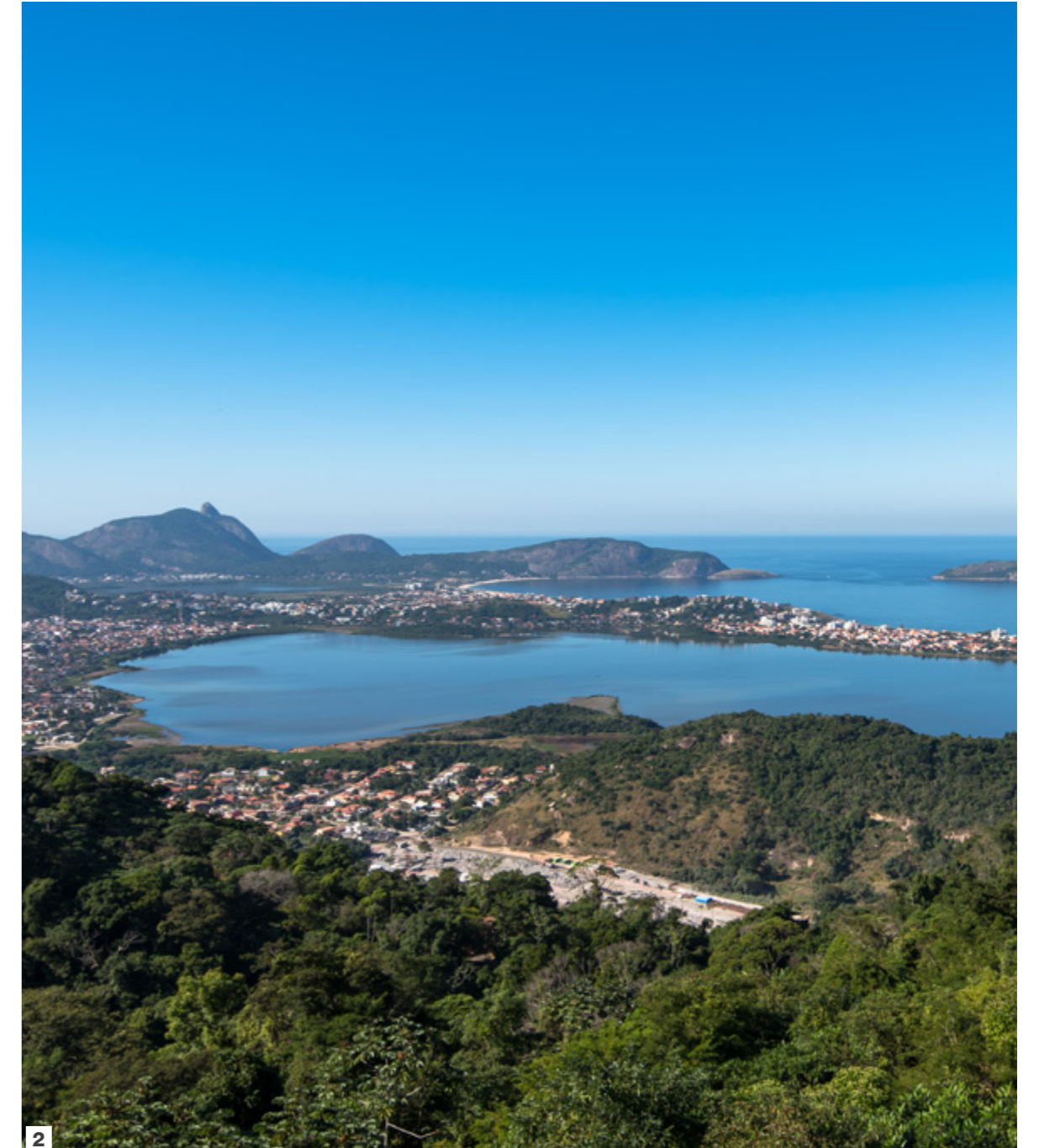


Imagem 2 - Vista aérea da lagoa Piratininga, Região Oceânica, Niterói, Brasil (2016). Fonte: Istockphoto



Parque Araucano, Santiago do Chile (2017) Fonte: Istockphoto

4.2. Os espaços públicos e a saúde

Introdução ao tema

A qualidade dos espaços públicos é uma questão de saúde pública, pois suas condições físicas e ambientais determinam parte importante da qualidade de vida das pessoas. As ruas e vias mal projetadas ou deterioradas podem ser um obstáculo para o deslocamento até um centro de saúde; os espaços mal conservados ou deteriorados podem ser locais onde ocorram acidentes, ou sejam receptores de grande

parte dos poluentes quando as medidas ambientais não são as apropriadas. Bem concebidos e com a qualidade adequada, os espaços públicos podem dar uma grande contribuição para a saúde emocional e mental das pessoas, ou tornar-se um espaço de contenção frente a situações extremas, como a que se viveu durante a fase de confinamento devido à pandemia de COVID-19.

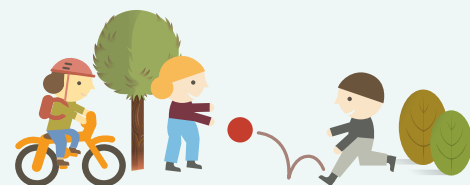
Tornar as cidades e seus espaços públicos ambientes amigáveis ao esporte é vital. Um espaço público de qualidade, que facilita o prazer e a atividade física, por sua vez, oferece melhores condições para a melhoria da saúde integral. A Pesquisa sobre Hábitos Desportivos na Espanha, realizada em 2015, mostrou que, em todas as faixas etárias, existe uma maior preferência pela prática desportiva em espaços abertos do que em instalações específicas.

Sobre o assunto, costuma haver uma visão positiva da promoção do esporte em espaços públicos. No entanto, em alguns casos, são gerados potenciais conflitos que devem ser antecipados e gerenciados, para que a política em prol do esporte não seja prejudicada. Alguns esportes, como o *skateboarding*, onde o espaço público é revigorado e revitalizado, podem gerar conflitos de convivência se não forem gerenciados adequadamente. Da mesma forma, a prática do futebol, que costuma ser uma das mais difundidas na região, na medida em que não inclua as mulheres ou dispute espaço com outras atividades esportivas realizadas por mulheres ou

outras pessoas, pode constituir um fator de conflito no momento de promover o uso democrático dos espaços públicos.

Por esta razão, deve ser considerada a gestão desportiva ao ar livre que permita a realização de diferentes práticas recreativas, sem proibições que limitem o uso de baixa intensidade e diverso, mas que ao mesmo tempo proporcione condições de convivência e conforto a todas as pessoas. Em certos casos, algumas das práticas desportivas devem ser acompanhadas pelo condicionamento físico do espaço, ou pela implementação de espaços desportivos específicos que permitam uma maior desfrute do esporte.

Em 2018, a OMS apresentou o Plano de Ação Global sobre Atividade Física até 2030, que visa reduzir a inatividade física em adultos e adolescentes em 15% até aquele ano. Para isso, propõe 20 medidas que contemplam a melhoria do entorno e as oportunidades para pessoas de diferentes capacidades e faixas etárias praticarem distintas atividades ao ar livre.



Segundo a OMS, a inatividade física custa US \$54 bilhões em atenção à saúde direta.

Uma das principais medidas consiste na organização periódica de atividades de participação em massa, com livre acesso às atividades físicas. Também, a promoção de usos mistos dos espaços públicos, de forma a incentivar o deslocamento a pé, de bicicleta e em outros modos ativos. Estes devem ser acompanhados de regulamentações que melhorem a segurança viária, com foco em pedestres e ciclistas.

Em termos de saúde mental, o papel dos espaços públicos urbanos não tem sido suficientemente valorizado, mas há evidências de que os espaços verdes nas cidades reduzem transtornos como ansiedade, depressão e déficit de atenção. No artigo *Influência dos espaços verdes urbanos na saúde mental*¹⁵, publicado em 2016, aponta-se que após o monitoramento das caminhadas das pessoas pelos

¹⁵ *Influencia de los espacios verdes urbanos en la salud mental* <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5705904>

parques urbanos foram obtidos resultados baixos de fadiga e ansiedade. Afirma-se também que os espaços verdes urbanos influenciam na percepção de saúde física e mental da população, o que é positivo naquelas pessoas que vivem próximas a esses ambientes. Embora esses resultados ainda devam ser vistos com cautela, há um amplo consenso sobre a influência positiva das áreas verdes na saúde mental.

Por outro lado, e de acordo com a Organização Mundial da Saúde, a partir de 2016 a contaminação do ar representou o principal risco ambiental na América, e uma em cada nove mortes no

mundo está ligada a esse tipo de contaminação. A iniquidade presente nas cidades da região também incide de forma desigual: a OMS estima que haja 18 mortes por 100 mil habitantes em países de renda baixa e média e sete por 100 mil pessoas em países de renda alta na América. Da mesma forma, os mais vulneráveis a sofrer doenças respiratórias são os menores de 5 anos, os adultos com mais de 50 anos e as pessoas em situação de pobreza, tanto por terem limitações no acesso ao sistema de saúde, como também porque tanto sua moradia quanto o espaço público do bairro podem encontrar-se em situação precária.

Exemplos

Na região existem diversas ações e programas no espaço público que buscam melhorar a saúde e a qualidade ambiental. A Rede do Esporte para o Desenvolvimento da América Latina- SOMOS- foi uma iniciativa do CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, com foco central na atividade física para promover o bem-estar. Utilizando o esporte como ferramenta de inclusão, focou na melhoria das habilidades sociais, no fortalecimento da cidadania, destacando a importância dos espaços públicos esportivos nos bairros, melhorando a saúde e promovendo a inclusão social. Este programa impactou 10 países da região e trabalhou com 25 parceiros locais, articulando redes para promover a atividade física. Mais detalhes sobre este programa no link a seguir: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/815/SOMOS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

A Como resultado da pandemia de COVID-19, a América Latina sofreu fortes impactos sociais e econômicos negativos. No entanto, surgiram a partir dos bairros e cidades soluções para abordar o distanciamento físico e estratégias para reduzir os

contágios, ao mesmo tempo buscando manter a economia local. Assim, nos mercados, um dos espaços vitais para as cidades, mas também focos de propagação do coronavírus, foram implementadas medidas para reduzir o contágio através do rearranjo de bancas e postos comerciais - formais e informais-, alterando o horário de funcionamento; colocando pontos de desinfecção, barreiras físicas às mercadorias; adesivos no chão para manter distância, rotas de percurso, entre outros. Nesse sentido, a Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação – FAO publicou boletins sobre ações regionais nos mercados atacadistas: <http://www.fao.org/3/ca8442es/CA8442ES.pdf>

O distanciamento e a diminuição dos contágios no transporte público também foi outra das principais ênfases. Os sistemas de metrô e BRT, como o metrô de Medellín, estabeleceram medidas como redução de capacidade, colocação de placas de distanciamento no solo durante as filas e aumento dos turnos de limpeza e desinfecção. Essas medidas foram replicadas em diversos espaços de uso cotidiano durante a pandemia.

Recomendações

Para melhorar os números relacionados à saúde das pessoas que vivem em ambientes urbanos, é necessário implementar medidas abrangentes que vão além da visão tradicional do setor de saúde. Assim, a partir do papel dos governos locais é possível:

a. Melhorar as condições de caminhada, aprimorando as calçadas, rampas de pedestres e sinalização; e, também, melhorar o conforto do entorno, como aumentar a presença de árvores, áreas verdes e um trânsito tranquilo.

b. Organizar eventos gratuitos nas ruas de caráter recreativo e esportivo, de forma regular, levando em consideração a diversidade, como faixas etárias e capacidades. Nos finais de semana, por exemplo, as vias podem ser fechadas para realizar atividades esportivas, andar de bicicleta e patins, entre outros.

c. Implementar ciclovias recreativas.

d. Gerar alianças com o setor privado para promover a atividade física entre seus trabalhadores (como o deslocamento em bicicleta).

e. Implementar campanhas de comunicação sobre a importância da atividade física e seus benefícios, além das facilidades e serviços que o município oferece.

Recursos adicionais:

Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2018). "Más personas activas para un mundo más sano" Plan de acción mundial sobre actividad física 2018-2030. https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/50904/9789275320600_spa.pdf

Programa Salud Urbana en América Latina (Salurbal) <https://drexel.edu/lac/salurbal/overview/>

Webinar: ¿Qué beneficios tienen los espacios verdes urbanos en nuestra salud? <https://www.youtube.com/watch?v=TjV4iXvTDs-k&feature=youtu.be>

4.2. Os espaços públicos e a saúde



Uma melhor qualidade do espaço público permite:

- Reduzir as enfermidades respiratórias e cardiovasculares
- Reduzir os índices de sobrepeso
- Fortalecer o sistema muscular
- Melhorar a saúde mental, por meio da redução do estresse

Como o planejamento e o desenho dos espaços públicos podem melhorar a saúde?



Implementando as redes para pedestres e os modos ativos como as bicicletas e as ciclovias



Priorizando as zonas de áreas verdes para seu uso ativo



Promovendo vias recreativas nos finais de semana e outros feriados



Promovendo e ativando os espaços públicos mediante atividades recreativas e esportivas abertas e gratuitas



Projecto de Rutas Naturbanas San José, Costa Rica (2016-2022)

Rutas Naturbanas nasceu como uma iniciativa cidadã verde que partiu da colaboração de várias organizações, empresas e pessoas que trabalharam no planejamento e desenvolvimento de propostas e que, graças ao apoio de milhares de costarriquenhos, recebeu o interesse de quatro ministérios da República da Costa Rica, obtendo assim a declaração de interesse público em 2017. Espera-se que esta iniciativa seja concluída em 2026.

As Rutas Naturbanas são um projeto que visa conectar 25 quilômetros da cidade de San José através de duas vias verdes de uso compartilhado e não motorizado, onde se leva em conta a regeneração do entorno natural e ambiental dos rios Torres e María Aguilar. Este projeto ligará as regiões de San José, Tibás, Goicoechea, Montes de Oca e Curridabat, localizados ao norte e ao sul da cidade. O projeto surge com o objetivo de reconectar as pessoas e sua cidade através da natureza. Propõe-se a dar uma contribuição para a conservação do entorno ambiental e a implantação de corredores biológicos que contribuem para a qualidade social e natural.

O projeto busca, a partir da mesma ação, promover a qualidade ambiental e os níveis de saúde da cidade, estimulando os esportes e a recreação para seus habitantes, e conservar, de forma inteligente, o solo para a proteção da biodiversidade na região metropolitana de São José. Esta iniciativa conta com a colaboração de especialistas em biologia e

engenharia florestal que durante mais de três anos trabalharam em inventários florestais e de fauna, a fim de confirmar a viabilidade do projeto e recomendar estratégias de mitigação e compensação.

Como parte do compromisso social do projeto, a equipe desenvolveu o programa de vínculo comunitário “Encontros Naturbanos” que envolve mais de 30 comunidades em seis áreas diferentes de San José. Cada zona conta com jovens líderes voluntários que transmitem conhecimento aos moradores dos bairros beneficiados pela passagem das vias, e informam sobre a concepção e cogestão do projeto em cada comunidade.

Com o patrocínio de entidades do setor privado, em fevereiro de 2020 foi inaugurado o primeiro trecho de 400 metros, com 250 metros em frente ao rio, e outro adicional de 200 metros de percurso para pedestres. Este trecho tem espaço para deixar bicicletas, bancos de descanso e áreas para contemplação com vista para o Rio Torres.

A Fundação Rutas Naturbanas foi colaboradora do CAF- Banco de Desenvolvimento da América Latina, em 2020, no desenvolvimento das Sessões de Intercâmbio da Iniciativa Cidades com Futuro, para repensar as cidades da região no pós-pandemia. O tema foi tratado, especificamente, na sessão nº 6 “Experiências em Parques Urbanos e Espaços Públicos”. A gravação da sessão mencionada, junto com os documentos das lições aprendidas, podem ser visualizadas e baixadas aqui:



Para mais informações sobre Rutas Naturbanas, veja:

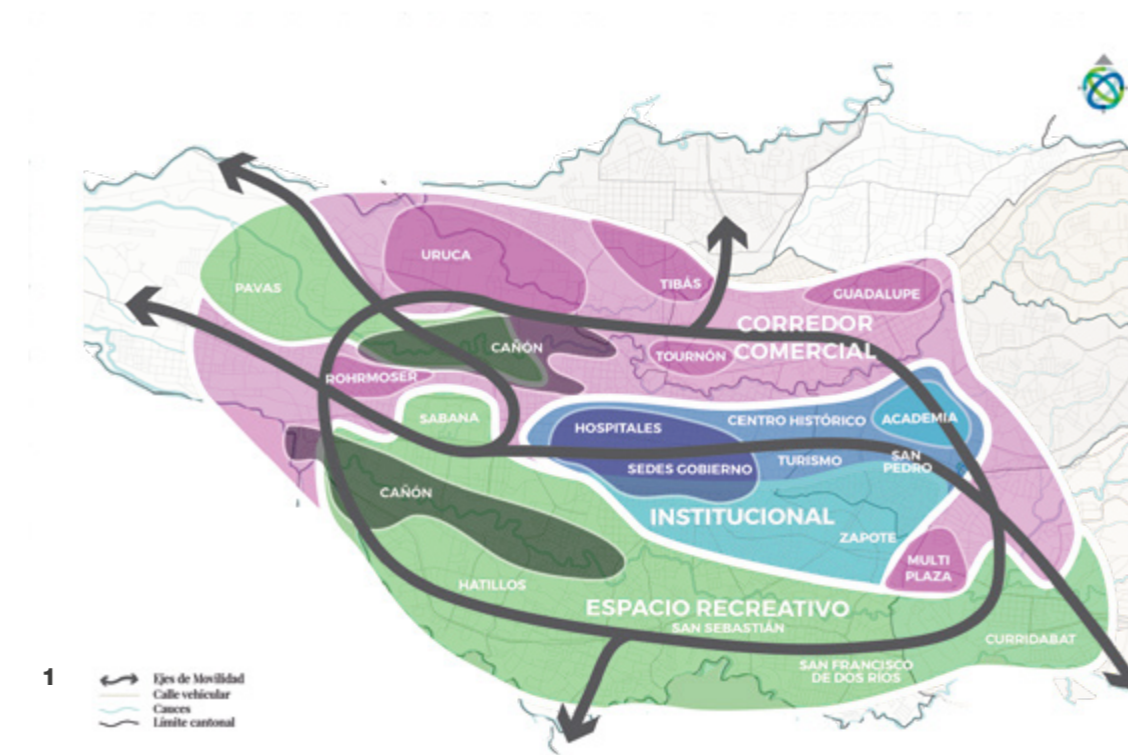


Imagem 1 - Programa de áreas e circuitos de Rutas Naturbanas



Imagem 2 - Fotomontagem 1 - Seção da proposta em vista aérea
Imagem 3 - Fotomontagem 2 - Imagem da proposta



4

Imagem 4 - Fotomontagem 3 - Vista aérea de zonas úmidas



5



6

Imagem 5 y 6 - Fotomontagem 4 - Antes e depois da intervenção



7



8

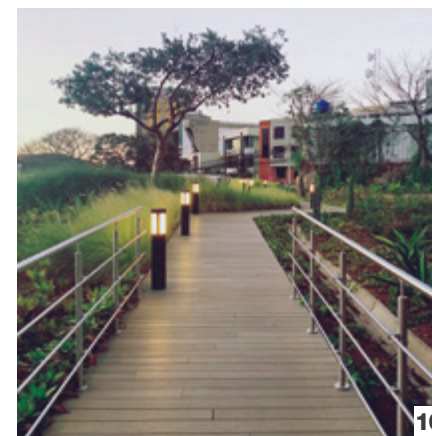
Imagem 7 - Fotografia debaixo da ponte, antes da intervenção

Imagem 8 - Fotomontagem 5 - debaixo da ponte, depois da intervenção



9

Imagem 9 - Fotomontagem - Primeiro quilômetro de Rutas Naturbanas, de Simón Bolívar até a Puente de los Incurables



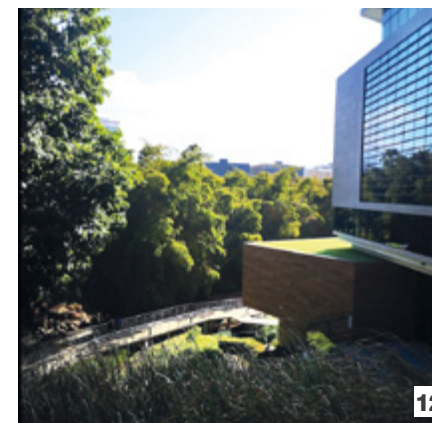
10



11

Imagem 10 - Fotografia de obra terminada. Primeiro quilômetro de Rutas Naturbanas. Acesso Norte (vista Sul-Norte)

Imagem 11 - Fotografia de obra terminada. Primeiro quilômetro de Rutas Naturbanas. Parte média (vista sudoeste-nordeste)



12



13

Imagem 12 - Fotografia de obra terminada. Primeiro quilômetro de Rutas Naturbanas. Vista Norte - Sul1

Imagem 13 - Fotografia de obra terminada. Primeiro quilômetro de Rutas Naturbanas. Vista Norte - Sul 2



Parque ecológico de Xochimilco, Cidade do México, México (2011) Fonte: Istockphoto

4.3. Os espaços públicos e sua relação com a água

Introdução ao tema

América Latina possui uma grande quantidade de recursos hídricos, como rios, lagoas, canais ou geleiras, que constituem um dos principais bens naturais da região. Na perspectiva deste Guia, reconhecendo que a gestão destes recursos merece uma abordagem específica, é interessante destacar a sua utilização como elemento vital dos espaços públicos, e os seus usos ecossistêmicos e também recreativos e de lazer.

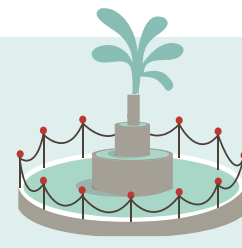
Um dos grandes desafios da região está nas diferenças na distribuição desses recursos. Cidades como Lima ou Cidade do México estão em situação de estresse hídrico permanente há anos, enquanto São Paulo e La Paz passaram por sérias secas, que tiveram graves consequências sociais e econômicas. Enquanto isso, outras cidades costeiras ou de selva sofrem inundações recorrentes todos os anos, como resultado de chuvas torrenciais e transbordamento de fontes hídricas.

A disponibilidade de água também enfrenta, além disso, os efeitos das mudanças climáticas, que alteram os padrões de precipitação e temperatura, aumentando a frequência, intensidade e gravidade dos eventos climáticos extremos. Cabe destacar que não apenas a quantidade de recursos disponíveis afeta o desenvolvimento sustentável de nossas cidades, mas também sua qualidade ou, em outras palavras, o grau de contaminação dos corpos de água.

O recurso hídrico não responde a limites administrativos e deve ser abordado a partir de um enfoque territorial, em que se pondere a integralidade de seu uso, tanto nas cidades quanto nas áreas rurais que sustentam a vida urbana. Nesse contexto, a governança multinível em torno do recurso é de vital importância, uma vez que estão envolvidos múltiplos setores e diferentes escalas territoriais.



ODS 6: Garantir a disponibilidade de água e sua gestão sustentável e saneamento para todos



Garantir o acesso adequado à água potável e ao saneamento é vital para manter a saúde pública, bem como para prevenir e conter a propagação e incidência de várias doenças. Mas a prestação de serviços de água e saneamento às moradias não é a única utilização dos recursos hídricos na área urbana, também os usam a indústria, os serviços, os espaços verdes e o ambiente em geral. Portanto, a governança multinível deve atender a um planejamento e gestão adequados do recurso, de maneira integrada com o planejamento urbano, que assegure o desenvolvimento sustentável de nossas cidades e mitigue e adapte os riscos que sua falta de qualidade, escassez ou abundância geram no âmbito urbano.

A. Competências municipais na gestão, planejamento e regulação dos recursos hídricos

A fragmentação social nas cidades é um dos efeitos negativos produzidos pelo crescimento desordenado. No entanto, deve-se entender que o planejamento urbano por si só não reduz as des-

igualdades. Para isso, deve-se abordar uma visão integral que tenha esse objetivo, onde o acesso à água potável e ao esgoto seja considerado parte de um enfoque de justiça espacial.

O crescimento nas cidades não afeta somente a demografia, mas também o desenvolvimento produtivo e a necessidade de serviços e bens. Todos eles são usuários dos recursos hídricos e exercem sobre eles uma pressão cada vez maior, não apenas em termos de qualidade, mas também de quantidade. Em muitas ocasiões, essa pressão atinge níveis que impedem o desenvolvimento econômico dos centros urbanos, por terem assumido em seus planos de desenvolvimento produtivo um acesso “infinito” ao recurso.

Como mencionado anteriormente, a água não conhece fronteiras e, portanto, o planejamento e a gestão dos recursos hídricos nem sempre são da competência do governo local, por isso é necessário considerar nos instrumentos de planejamento (como os planos de ordenamento urbano) ferramentas que garantam chegar ao consenso com os

atores públicos com competências neste aspecto e os usuários do recurso (doméstico, indústria, serviços, meio ambiente, etc.). Ao gerar mecanismos de coordenação interinstitucional e multinível que facilitem a participação dos atores envolvidos, torna-se mais viável a implementação de obras e

serviços relacionados à reabilitação e ao uso de recursos de forma eficiente e sustentável. Particularmente, para aproximar os processos da cidadania, o governo local é de vital importância, pois é a entidade que mais se aproxima daqueles que habitam os territórios.

Exemplos

Um exemplo de governança por meio de uma autoridade de bacia hidrográfica ocorre na Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Dentro da cidade de Buenos Aires, o bairro de La Boca é uma das principais áreas turísticas e, ao mesmo tempo, o local onde desemboca o rio Matanza-Riachuelo, um dos cursos de água com os maiores níveis de contaminação da Argentina. Este rio era um ponto de descarga de resíduos industriais e domésticos não tratados. Para combater esse problema, em 2006 foi criada a Autoridade da Bacia Matanza-Riachuelo (Acumar) para liderar a implementação do Plano Integral de Saneamento Ambiental para a limpeza e desenvolvimento sustentável da bacia hidrográfica. Acumar é um dos exemplos de coordenação institucional na região, sendo uma entidade autônoma, autárquica e interjurisdiccional que combina o trabalho com os três governos que têm jurisdição no território: o Estado Nacional, a província de Bue-

nos Aires e a Cidade Autônoma de Buenos Aires. A estes três atores soma-se o trabalho coordenado com a empresa que presta o serviço de água e saneamento nos municípios envolvidos, Agua y Saneamientos Argentinos (AySA).

O plano prioriza a fiscalização sanitária das indústrias, a implantação de redes de esgoto, pontos para disposição de resíduos e a conversão de lixões em espaços verdes. A implantação de novas estações de tratamento, bem como o trabalho coordenado com as empresas próximas à bacia, que somam mais de 15 mil, tem possibilitado uma ação coordenada que recupera um ecossistema hídrico, melhora a saúde das pessoas, o ambiente urbano e reduz as condições de pobreza.

Para mais informações, consulte: <https://www.argentina.gob.ar/ambiente/agua/matanza-riachuelo/desarrollosustentable>

B. Soluções de infraestrutura verde em âmbito urbano

cumar é um exemplo de mecanismo de governança territorial que aborda a problemática de uma bacia contaminada, mas outros problemas podem ser enfrentados em termos de quantidade, como o excesso ou escassez de recursos hídricos na área urbana.

Em termos de **escassez**, as secas são cada vez mais recorrentes ou estão se tornando estruturais e afetam não apenas o acesso à água potável, mas

também o desenvolvimento econômico e produtivo das cidades.

Do ponto de vista do **excesso**, as inundações prejudicam os espaços públicos e têm origens diversas: chuvas concentradas de alta intensidade, transbordamento de rios, efeito combinado de tempestades e ventos e aquelas geradas pela saturação do subsolo. Os problemas de drenagem ur-

na região tendem a se agravar em decorrência da maior variabilidade climática e do aumento descontrolado das áreas impermeáveis nas cidades. As inundações urbanas afetam desproporcionalmente

as populações que vivem em habitações precárias, construídas em áreas propensas a inundações ou em encostas íngremes.

No período 2006-2015, os danos globais devido às secas atingiram USD 67 bilhões (a preços de 2015), enquanto, devido ao efeito das inundações, foram USD 342 bilhões (IFRC, 2016). No caso das Américas, o custo econômico foi de US \$41,3 bilhões devido às secas e US \$56 bilhões como resultado das inundações.

Não existe uma solução única para mitigar esses problemas, mas, atualmente, os incentivos são principalmente direcionados aos investimentos em “infraestrutura cinza”, como reservatórios ou sistemas de irrigação em caso de escassez de recursos ou, no pior dos casos, na movimentação de escoamento a jusante por meio de condutos, abóbadas e canais, sem articulação suficiente com as políticas de uso do solo e planejamento de desenvolvimento urbano.

Mas existem alternativas, denominadas Infraestrutura Verde ou Soluções Baseadas na Natureza, que podem ajudar a mitigar esses problemas e criar ou revalorizar os espaços públicos a um custo inferior aos investimentos convencionais e com externalidades ambientais e sociais maiores, entre as quais se destacam:

Escassez/Seca

- Reutilização de águas residuais tratadas para irrigação de espaços verdes, utilização na indústria ou agricultura.
- Reflorestamento de bacias altas que permitem a retenção de recursos hídricos.
- Telhados verdes: aumentam a área verde disponível na área urbana e reduzem assim a capacidade de drenagem.

- Sistemas urbanos de drenagem sustentável para a captação das águas pluviais e seu posterior aproveitamento.

Excesso/Inundações

- Pavimentos permeáveis: permitem aumentar a infiltração e, portanto, reduzir o escoamento. Parques inundáveis.
- Sistemas urbanos de drenagem sustentável.

C. Parques inundáveis: planejamento urbano, infraestruturas verdes e a gestão local da água.

Um exemplo interessante para ilustrar a relação entre a gestão e planejamento dos recursos hídricos e o planejamento urbano está na criação de parques inundáveis. Estes são desenhados para acomodar as variações no volume de fontes de água resultantes das variabilidades climáticas naturais, aumentadas pelos efeitos das mudanças climáticas. Esse tipo de parque está localizado em áreas críticas de risco de inundação de bacias hidrográficas e lagoas, que normalmente são classificadas como não urbanizáveis, com restrições de acesso e uso nas regulamentações locais e estaduais.

Por serem áreas protegidas por marcos regulatórios nacionais e locais, não estão ocupadas e acabam sendo as terras onde costumam se localizar uma parte importante dos assentamentos informais de muitas cidades da América Latina, deixando mais vulneráveis suas populações. Nesse sentido, liberar

terrenos para a criação de parques inundáveis implica, em muitas ocasiões, a necessária geração de propostas de planejamento urbano que vão além da questão ambiental ou hidráulica, contemplando aspectos sociais, econômicos, habitacionais, de transporte e saneamento, entre outros.

Exemplos

A cidade de Santiago de Chile está implementando um parque inundável, o **Zanjón de la Aguada ou Parque Inundável Víctor Jara**. Essa área, que se encontrava abandonada e sofria inundações, se tornará o quinto maior parque de Santiago. Agregará 41 hectares de áreas verdes e espaços públicos, provocando a recuperação da área e um aproveitamento da água que vinha sendo perdida em um país com alto estresse hídrico. Isso é uma mostra de que o uso dos recursos hídricos pode significar também a integração com a infraestrutura verde e cinza, e uma solução para a possível fragmentação do território que poderia ser dividido pela vazão de um rio. Para mais informações, consultar: <https://eldefinido.cl/actualidad/pais/9606/Parque-Inundable-Victor-Jara-la-nueva-vida-del-maltraido-Zanjon-de-la-Aguada/>

Um segundo exemplo é o anteprojeto de Bañado Norte, na cidade de Assunção. Com base nas diretrizes da Iniciativa Cidades com Futuro do CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina - foi publicado em 2018 **“Propostas para melhorar o habitat em assentamentos informais: Caso**

Bañado Norte de Assunção, Paraguai”, parte da segunda etapa do Plano Diretor da Faixa Litoral Norte, em Assunção. O primeiro prêmio foi conquistado pela proposta “Yrendague”, que propunha a liberação de terras não urbanizáveis (514 hectares) atualmente ocupadas por assentamentos precários, e que, entendendo as condições naturais do ambiente, busca realocar as famílias desses assentamentos afetadas pelas constantes inundações, em uma área topográfica livre de riscos, nas proximidades do local atual.

Como resultado, foi proposto dotar os terrenos liberados de um novo uso do solo e realizar uma intervenção de recuperação paisagística integral, que incorporasse as lagoas e a zona úmida como um parque inundável. A proposta busca dissuadir potenciais ocupações de terrenos em risco na área próxima ao rio, permitindo atividades recreativas e de preservação da natureza compatíveis com as variações de sua vazão. Para mais informações sobre o projeto, é possível baixar a publicação dos resultados em <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1469?show=full>

Recomendações:

Algumas medidas que podem ser implementadas são:

1. Garantir a participação e interação permanente entre as diretorias de planejamento urbano do município e a entidade (pública ou privada) responsável pela gestão dos recursos hídricos na demarcação.

2. Colocar, e a vazão do rio e as elevações topográficas da bacia permitirem, estações de tratamento de água em áreas urbanas, o que poderia ser uma oportunidade para a recuperação ambiental de áreas marginais e a incorporação das comunidades no desenho dessas melhorias. Exemplo: Biodepuradora do Projeto La Nueva Barquita em Santo Domingo Norte, República Dominicana. <https://www.youtube.com/watch?v=of-LroWWzJM>

3. Promover e adotar, em nível municipal, **Soluções baseadas na Natureza**, que utilizem os princípios da Infraestrutura Verde para resolver problemas relacionados com o funcionamento da cidade. Por exemplo, parques ecológicos urbanos ou metropolitanos podem ser projetados para funcionar como grandes coletores de água da chuva, a fim de evitar inundações durante as estações chuvosas; o mesmo pode ser feito através de faixas de filtro em grandes áreas de estacionamento ou jardins de chuva nas calçadas das avenidas principais. Para mais informações, consulte: Observatório de Soluções Baseadas na Natureza na Espanha, do Conama. <http://sbn.conama.org/web/index.php>

4. Buscar mecanismos de reaproveitamento de águas residuais para irrigação de espaços verdes em cidades com estresse hídrico. Ver: <https://www.bioazul.com/agua-regenerada-soluciones-basadas-en-la-naturaleza/>

5. Melhorar a infraestrutura sanitária em assentamentos informais pode ser uma oportunidade para criar terrenos para espaços públicos que beneficiem as comunidades. Aproveitar as obras programadas de manutenção de tubulações, saneamento ou vias para incorporar elementos de melhoria urbana (intervenções em fachadas, calçadas, etc.), para economizar custos trabalhando de forma planejada e articulada.

6. Identificar as áreas naturais existentes na cidade (rios, mares e zonas úmidas, entre outras) declarando-as como **áreas não urbanizáveis** para gerar mecanismos de conservação e proteção, que por sua vez não as transformem em elementos isolados e alheios à cidade, mas sim que responda a um plano de manejo e a um programa de atividades comunitárias compatíveis com a conservação ambiental.

7. Somar espaços públicos de lazer nas margens dos rios, desenhados de forma compatível com o comportamento natural do rio, de forma a não representarem uma degradação do espaço ou um perigo para os usuários.

8. Elaborar planos de reflorestamento de bacias hidrográficas e mananciais para manter as vazões ao longo do tempo e evitar enchentes ou secas decorrentes da degradação do solo.

9. Colocar pontos ecológicos próximos às áreas de água e em toda a cidade, para evitar que os resíduos sólidos contaminem os ecossistemas.

10. Promover os princípios da economia circular a nível local, colaborando com entidades co-

munitárias e empresas privadas na reutilização de águas residuais. Como parte dos princípios da economia circular, recomenda-se a realização de campanhas de sensibilização para o uso racional da água potável. Apesar de seu va-

lor estético, o uso de fontes artificiais de água no projeto de praças e parques urbanos deve ser limitado ao máximo, pois são elementos de alta manutenção que não colaboram com a mensagem de racionalidade no uso do recurso.

Imagem - Vista da Cidade do México desde o Parque Chapultepec. Cidade do México, México. Autor: Ocupa tu Calle, (2018)



Recursos adicionais:

Observatorio de Soluciones basadas en la Naturaleza: <http://sbn.conama.org/web/es/quienes-somos/el-observatorio-de-las-sbn.html>

CAF (2018) *Propuestas para mejorar el hábitat en asentamientos informales: Caso Bañado Norte de Asunción, Paraguay*. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1469?show=full>

Parques inundables: el espacio público en la gestión del agua. <https://construyenpais.com/parques-inundables-el-espacio-publico-en-la-gestion-del-agua/>

Experiencias de inclusión del agua en espacios públicos (Plataforma Arquitectura) <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/787067/4-espacios-publicos-que-destacan-por-incluir-el-agua-en-la-vida-urbana>

4.3. Os espaços públicos e sua relação com a água

Grande parte da América Latina está sob níveis de risco hídrico. Por isso, a proteção de seus mananciais e a disposição adequada do recurso nas cidades devem ser contemplados nos processos de planejamento e gestão local.



Espaços públicos e recursos hídricos

→ Planejamento e gestão de espaços públicos considerando a gestão integral da Bacia Hídrica

→ Recuperação das ribeiras de rios, bordas de lagos e praias

→ Implementação de corredores ecoturísticos perto de ecossistemas de água

Quais são os benefícios?

- 1 Diminuição de inundações
- 2 Melhora da qualidade da água
- 3 Reutilização da água e reincorporação em processos circulares
- 4 Proteção de espécies aquíferas
- 5 Recuperação de espaços naturais
- 6 Promoção do turismo



Caso de interesse para o CAF:

Hidroparque La Quebradora Iztapalapa, Cidade do México (2018)

Nas últimas décadas, a Cidade do México sofreu uma grande redução de sua bacia hidrográfica. Atualmente, a cidade necessita de um sistema hídrico sustentável, descentralizado e alternativo que se adapte ao contexto natural e às características do território para seu adequado abastecimento agora e no futuro.

A expansão da Cidade do México talvez seja um dos fenômenos mais extremos de urbanização sobre os aquíferos; devido ao processo de urbanização, em poucos séculos a superfície do lago em que hoje se localiza a cidade passou de 1.100 km² para menos de 50 km².

Iztapalapa, localizada na Cidade do México, é a delegação territorial mais populosa das 16 que possui a cidade, com uma população de mais de 1,8 milhão de habitantes. Iztapalapa não dispõe de infraestrutura suficiente para drenar as águas das chuvas e evitar inundações. Simultaneamente, sofre com a falta de água própria para consumo humano devido à seca dos aquíferos existentes em consequência do bombeamento permanente, o que levou à necessidade de canalizar a água de outras bacias, com alto custo para a cidade.

Neste cenário, o parque hídrico La Quebradora foi concebido como um projeto piloto inovador nas encostas da serra de Santa Catarina, único em sua tipologia paisagística, uma vez que se propõe como um espaço público híbrido (combina uma estação de tratamento de água com um parque) e cuja imagem se define mais por suas qualidades funcionais do que por uma busca estética. O projeto consiste em uma série de plataformas em terraço com muros de contenção nos quais cada

elemento cumpre uma função, com o objetivo de colaborar com a solução do problema de drenagem, condução, infiltração e aproveitamento das águas pluviais, reduzindo assim inundações em avenidas próximas ao Parque.

Em seus quatro hectares, o parque permite a infiltração de 68 milhões de litros de água por ano, e também inclui o tratamento de águas residuais, tanto por meio de uma estação de tratamento para tornar a água potável quanto por um sistema de biofiltros naturais para a água captada pela drenagem. Parte do que for captado será utilizado para irrigação do parque e parte para os serviços sanitários do lugar.

La Quebradora também inclui o desenvolvimento de atividades culturais, como um centro cultural, e ainda possui um corredor comercial, um Museu da Água, áreas para crianças e idosos, espaços para atividades esportivas e recreativas, impactando ao mesmo tempo, de maneira direta sobre a qualidade de vida de alguns assentamentos informais no entorno, que carecem de abastecimento de água e espaços públicos para recreação.

Este projeto tornou-se uma referência internacional de inovação em desenho urbano, ambiental e socialmente sustentável, condizente com as necessidades

da população que atende. Em termos paisagísticos, o projeto promove a renaturalização da cidade através da inserção de uma floresta urbana que triplica as árvores existentes antes da intervenção.

O projeto foi desenhado por Loreta Castro-Reguera, fundadora e diretora de design do Taller Capital. Devido à sua alta qualidade, foi premiado em 2017 com o primeiro lugar no Prêmio *LafargeHolcim* de construção sustentável e recebeu uma menção honrosa na 5ª edição do Concurso de Desenvolvimento Urbano e Inclusão Social do CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina em 2018.

Para mais detalhes do projeto:



Hidroparque La Quebradora Iztapalapa, Cidade do México, México (2017-2020)
Museu Cancha Centro social Praça Cívica Zona Úmida Área infantil Fórum Reservatório

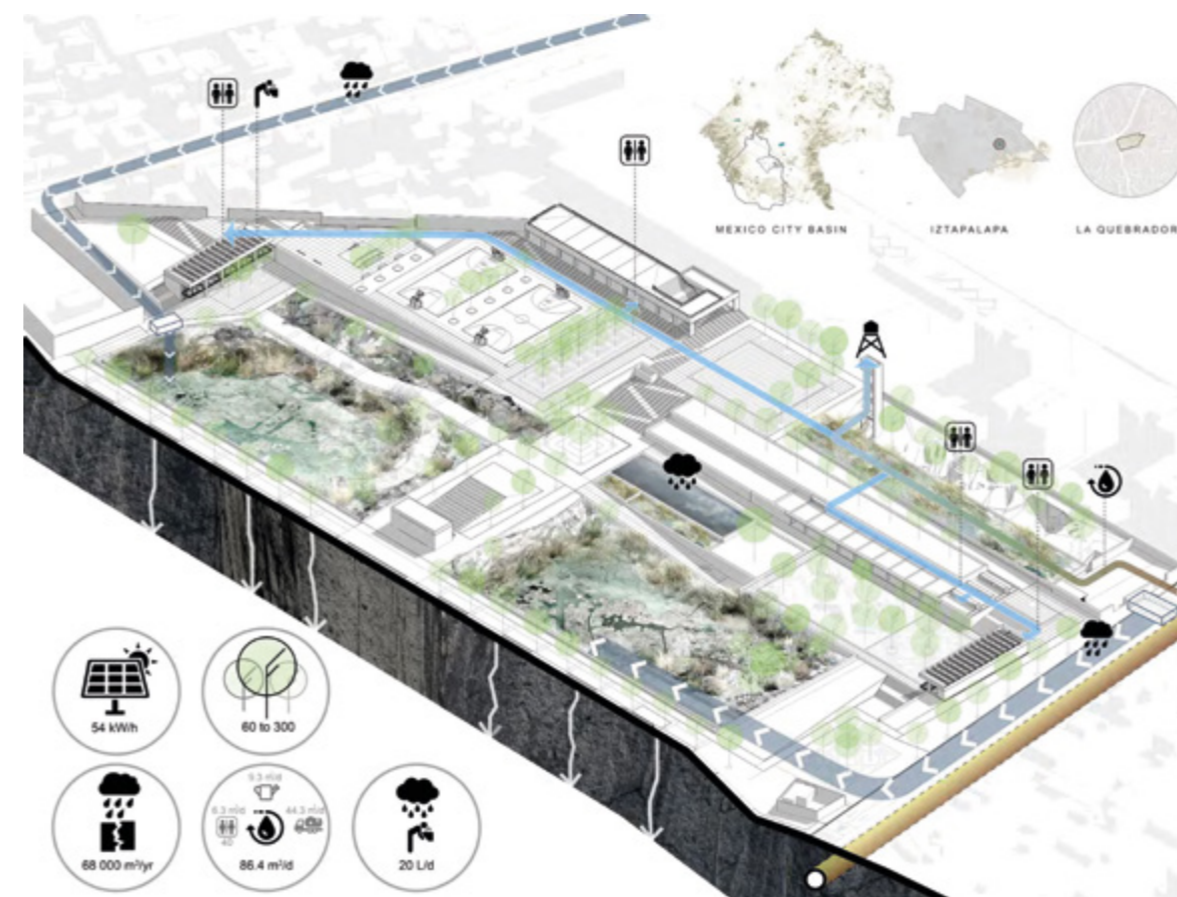


Imagem 1 - Perspectiva isométrica..

Fonte: Loreta Castro-Reguera, Taller Capital, Cidade do México (2018).



Imagem 2 - Vista aérea da intervenção em seu contexto

Fonte: Loreta Castro-Reguera, Taller Capital, Cidade do México (2018).

O Parque La Quebradora foi projetado para atender 28.000 habitantes em um raio de 670 metros. Proporciona ao território 26% a mais de capacidade de regulação da água.

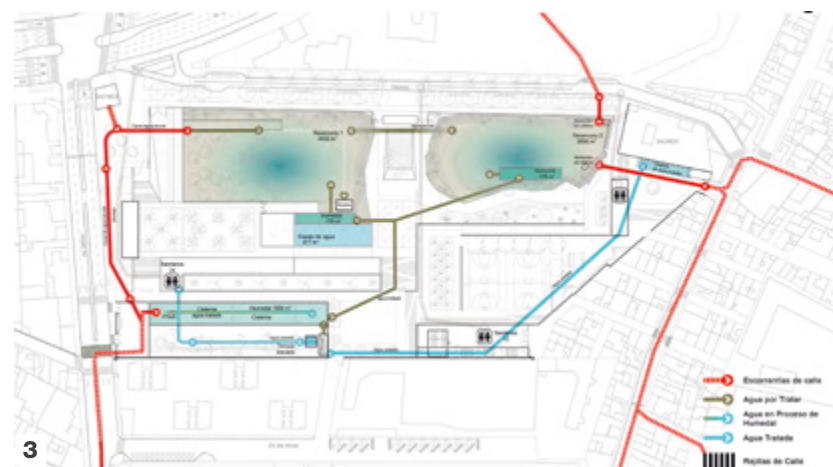


Imagem 3 - Proposta hidráulica-ambiental.



Imagem 4 - Vista a partir do terraço do Centro Social.



Imagem 5 - Imagem do espaço público em frente ao espelho d'água

Fonte: Loreta Castro-Reguera, Taller Capital, Cidade do México (2018).



Imagem 6 - Praça dos Jacarandás na esquina Mina Pariso.



Imagem 7 - Perspectiva do Centro Social.



Imagem 8 - Skatepark.



Imagem 9 - Fórum ao ar livre.



Imagem 10 - Vista do parque de dentro do Museu.

Fonte: Loreta Castro-Reguera, Taller Capital, Cidade do México (2018).



Embalagens de resíduos sólidos para reciclagem. Parque Nacional Tayrona, Santa Marta, Colômbia (2018) Fonte: Istockphoto

4.4 Os espaços públicos e a economia circular

Introdução ao tema

Segundo a Fundação Ellen MacArthur, o atual modelo econômico está chegando ao seu limite justamente porque a ideia de crescimento econômico infinito não é compatível com a realidade de um planeta com recursos limitados. Diante

dessa afirmação, o modelo de economia circular propõe a dissociação da atividade econômica do consumo indiscriminado de recursos finitos e do reaproveitamento dos resíduos gerados pelo processo produtivo.

Cerca de 90% das matérias-primas utilizadas globalmente não são reincorporadas de volta ao processo de produção¹⁶.

16 Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (2019), "Circular Economy Guidebook for Cities".

A economia circular se apresenta como uma proposta transformadora dos processos de produção e consumo que intervêm em todas as escalas, desde a logística marítima internacional e a produção industrial, até ações de reciclagem e reaproveitamento de materiais em residências e espaços públicos nas cidades. No caso do âmbito urbano, os principais benefícios da implementação de um modelo circular nas cidades se traduzem nos seguintes aspectos:

1. A redução de custos e resíduos pode ser alcançada aumentando simultaneamente o nú-

mero de oportunidades para trabalhadores e empresas (Cidade Próspera)

2. Melhorar a qualidade do ar, reduzindo a contaminação e as emissões de carbono, bem como o entorno de convivência das pessoas. (Cidade Habitável)
3. Ajuda a reduzir os impactos na natureza, reativando ou aumentando a recuperação da produção local e o aproveitamento da tecnologia (Cidade Resiliente).

De acordo com o relatório *Circularity Gap*, apresentado na reunião anual de 2019 do Fórum Econômico Mundial em Davos, apenas 9,1% da economia global é circular¹⁷.

A partir dos governos locais, um dos principais focos de atenção para contribuir para a solução de importantes problemas urbanos, como garantir a saúde e a qualidade dos espaços públicos, é a forma como os resíduos sólidos são gerenciados. O lixo, tradicionalmente, é consequência de um modelo linear: os resíduos são gerados ao longo de um processo produtivo, o produto é consumido ou utilizado e logo é descartado. Este modelo teve um impacto decisivo nas cidades.

De acordo com um relatório publicado pelas Nações Unidas em 2017, na região da América Latina e Caribe foram geradas 541 mil toneladas de resíduos sólidos por dia nas cidades, número que poderá aumentar em 25% até 2050. Além disso, 145 mil toneladas por dia estariam destinadas a lixões a céu aberto, que incluem 17 mil toneladas de resíduos plásticos por dia.

Essas 145 mil toneladas de resíduos por dia são consequência de uma cadeia produtiva que não seguiu o modelo circular. O mesmo relatório das Nações Unidas indica que 50% dos resíduos urbanos são orgânicos, percentual que se traduziria em valores potenciais de redução de resíduos apenas

mudando a forma como são gerenciados. A oportunidade para as cidades nesta área é imensa, tanto a partir da implementação de regulamentações e políticas locais focadas na redução de resíduos, quanto na conscientização da população.

O *Guia de Economia Circular* para cidades do Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) identificou quatro desafios para as cidades nesta área, que apresentamos a seguir:

1. **Reduzir as perdas econômicas devido à geração de resíduos.**

Os desperdícios gerados pela má gestão de infraestruturas e processos urbanos acarretam gastos adicionais na gestão e coleta de resíduos sólidos, algo que em cidades de países em desenvolvimento pode representar até mais de 50% do orçamento municipal. Segundo exemplos desta publicação, nas cidades europeias 31% dos alimentos são desperdiçados na cadeia de produção e distribuição, os automóveis particulares ficam estacionados em média 92% do tempo e os espaços de escritório são usados apenas entre 35-50% das horas de trabalho.

2. **Evitar a degradação dos ecossistemas e impactos negativos no meio ambiente.**

As cidades geram entre 60% e 80% das emissões globais de gases de efeito estufa. À medida que as cidades se expandem, aumenta sua vulnerabilidade aos efeitos das mudanças climáticas. Os efeitos da poluição e dos desastres naturais não representam apenas ameaças à saúde, mas também desencorajam o investimento e a competitividade das cidades.

3. **Melhorar o estilo de vida e mudar os padrões de consumo.**

Os estilos de vida e consumo não saudáveis estão aumentando globalmente, isso é particularmente dramático nos entornos ambientes urbanos, com mais intensidade nas cidades de maior renda, pois níveis mais altos de consumo implicam em maior quantidade de desperdícios.

4. **Combater o aumento da iniquidade**

O acesso aos benefícios da vida urbana não está distribuído de forma equânime, principalmente em vista dos atuais padrões de consumo e produção nas cidades. As externalidades produzidas pelo modelo econômico linear costumam afetar mais profundamente os setores de menor renda.

Assim, ao implementar projetos centrados em cidades circulares, melhora-se também o ambiente urbano, em particular seus espaços públicos como espaços por excelência do bem comum. A circularidade permite reduzir os gastos municipais e destiná-los à melhoria da comunidade; aperfeiçoar os ecossistemas urbanos e naturais; gerar um vínculo com os cidadãos e estimular sua participação para promover mudanças de comportamento, gerar soluções e aumentar a coesão social.

Exemplos

O CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina é membro da Coalizão Voluntária de Governos e Organizações para o Fechamento Progressivo de Aterros na América Latina e no Caribe, que foi instituída em 2018 como Decisão 1 da XXI Reunião do Fórum de Ministros do Meio Ambiente da América Latina e Caribe, a fim de realizar os esforços necessários para fortalecer a gestão integral dos resíduos sólidos na região.

Nesse caminho, o CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina também vem promovendo o Movimento B junto com seus parceiros estratégicos Empresas B na Argentina. As Empresas B buscam gerar impacto social e ambiental direto em seu entorno como parte de seu modelo econômico. Assim, desde a sua configuração, já possuem estruturas que facilitam a circularidade. Por isso, a promoção deste modelo de negócio impulsiona uma transformação do setor privado e potencializa a geração de novos modelos de sucesso, sendo um aliado da circularidade. Para

mais informações, consultar: <https://sistemab.org/empresas-b/>

Na região, Montevideu é uma das cidades que tem buscado aplicar um modelo circular. Em 2016, juntou-se à Rede de 100 Cidades Resilientes da Fundação Rockefeller (atualmente a Rede Global de Cidades Resilientes). Em um processo de quase dois anos, conseguiu lançar a Estratégia de Resiliência da cidade, composta por quatro pilares, um deles focado em inovação: **Montevideu Inovador e Criativo**.

Este pilar propõe “iniciativas para promover um modelo de desenvolvimento que privilegie a economia circular, social e solidária” e, por sua vez, propõe três linhas de ação: 1) a promoção da economia circular através do desenho de uma estratégia institucional; 2) desenvolvimento de uma rede de centros de reutilização de objetos para promover a reutilização e reparação, e 3) o uso transitório de espaços e infraestruturas que procura gerar uma plataforma vir-

¹⁷ *Circularity Gap Reports*, <https://www.circularity-gap.world/about>

tual que conecte proprietários de edifícios que não se encontrem em uso com usuários potenciais, a fim de que os espaços sejam aproveitados de forma temporária mediante acordo de ambas as partes e

com as condições que forem estabelecidas. Para mais detalhes, consultar a estratégia em: <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/estrategia-de-resiliencia-de-montevideo.pdf>

Recomendaciones

A economia circular é uma grande oportunidade, e deve ser encarada não tanto como um objetivo final mas sim como um caminho para alcançar um novo modelo de resiliência urbana. Sua implementação pode ocorrer de forma escalonada e por meio de pilotos de algumas ou mais das seguintes ações:

1. Atualizar o Plano de Gestão de Resíduos Sólidos de tal forma que este incorpore um modelo circular e seja baseado na redução da geração de resíduos, na segregação na fonte, reutilização, reciclagem, aproveitamento, compostagem e tratamento adequado, e que também esteja vinculado ao setor produtivo e comercial local, e que promova a inclusão social dos recicladores urbanos.

2. Incorporar medidas de ecoeficiência e redução da geração de resíduos sólidos nas instituições públicas, diretorias e órgãos anexos sobre os quais se tenham competência, desde as fases iniciais de tomada de decisão, como, por exemplo, nos critérios de compras públicas, e em projetos e seleção de materiais em obras públicas, entre outros.

3. Identificar pontos críticos de acumulação de resíduos e áreas de maior geração, de forma a trabalhar com a cidadania na implementação de medidas adequadas para melhorar a gestão de resíduos e reduzir a sua geração.

4. Promover o reuso, reparação e reutilização de bens através da promoção do valor destes produtos, e em articulação com as pequenas empresas e indivíduos ligados a estes artigos (costureiras, sapateiros, lojas de segunda mão, entre outros).

5. Incorporar o componente de circularidade nos programas municipais de promoção econômica, empreendedorismo, laboratórios de inovação e departamentos que trabalham com pequenas e médias empresas.

Recursos adicionais:

Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) (2019) *Circular Economy Guidebook for Cities* (em inglês). <https://www.scp-centre.org/publications/ce-guidebook-cities/>

CAF (2018): *Economía Circular e Innovación Tecnológica en Resíduos Sólidos: Oportunidades en América Latina*. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1247>

Estrategia de Resiliencia de Montevideo (2019). <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/estrategia-de-resiliencia-de-montevideo.pdf>

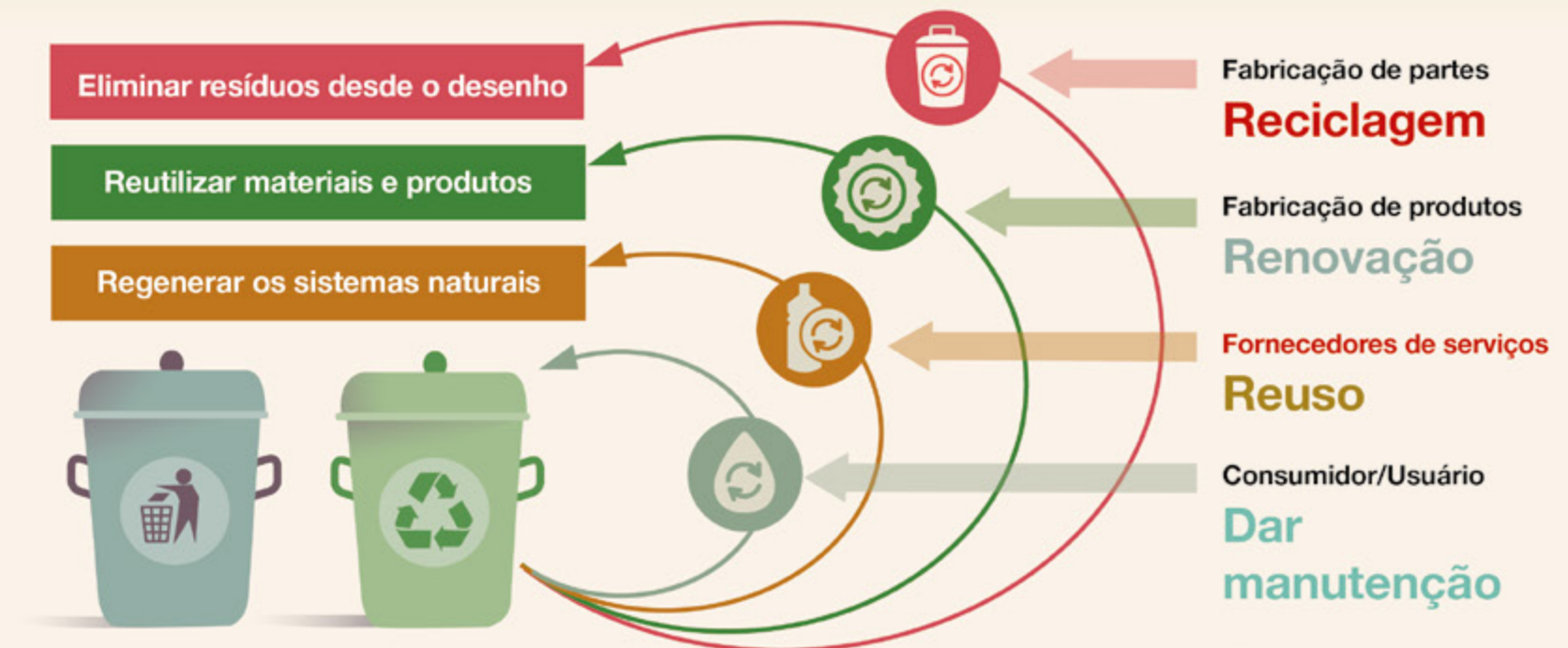
Webinar CAF (2017) *Economía Circular e Innovación Tecnológica en Resíduos Sólidos: Oportunidades en América Latina*. <https://tedslac.org/es/2017/11/economia-circular-e-innovacion-tecnologica-en-residuos-solidos-oportunidades-en-america-latina/>

4.4. Os espaços públicos e a economia circular

Modelo Linear



Modelo circular



Plataformas de Gestão Territorial em La Silsa Caracas, Venezuela (2018)

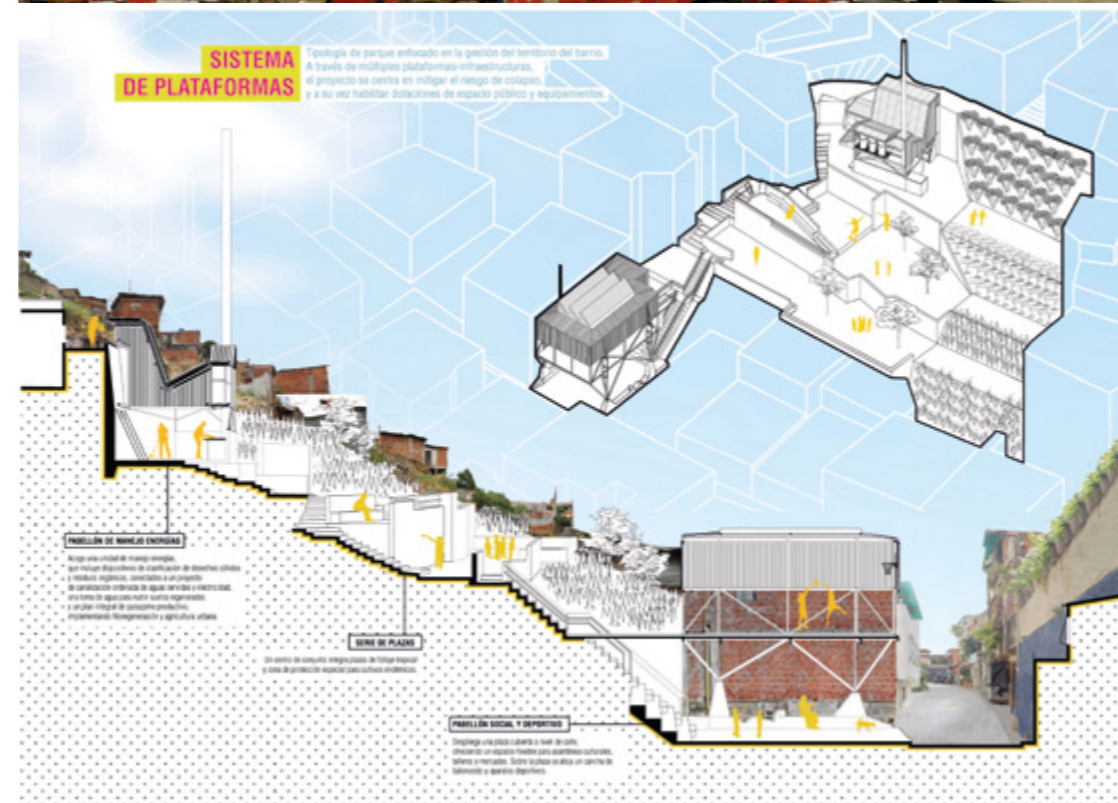
Em 2018, o terceiro prêmio do 5º Concurso de Desenvolvimento Urbano, organizado pelo CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina, foi concedido à Iniciativa de Plataformas de Gestão Territorial La Silsa. Esta se destacou entre as 238 propostas recebidas de 14 países da região e tem como objetivo fornecer equipamentos e habilitar o espaço público em La Silsa, Venezuela.

Este projeto nasceu na comunidade e é um exemplo de integração da cidadania com o desenho arquitetônico. Consiste na intervenção de duas naves nos extremos do terreno, sendo o centro uma zona de proteção de cultivos típicos da zona, e as naves laterais são um espaço cultural e uma unidade de gestão de resíduos orgânicos e inorgânicos. Além disso, conecta a um canal de águas servidas e inclui um plano abrangente de paisagismo e agricultura urbana.

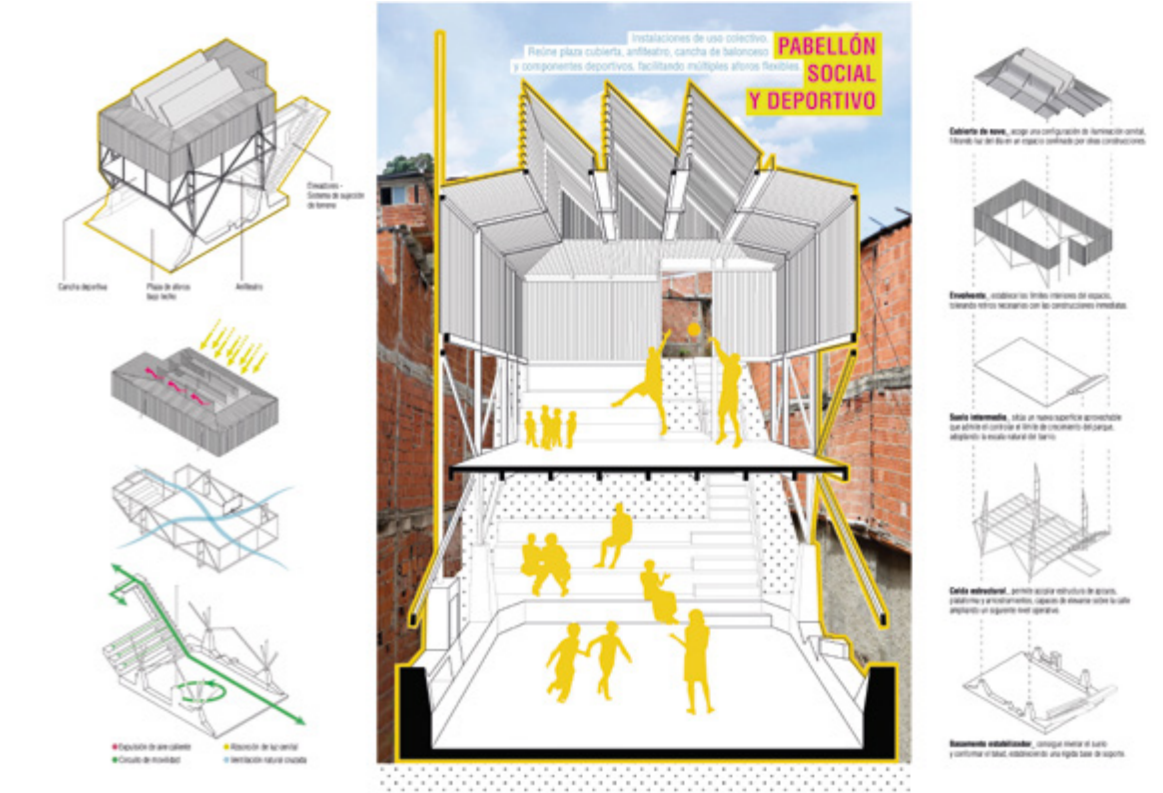
Parte de uma visão de território resiliente, pois aproveita os recursos disponíveis para gerar um projeto que reduz o risco de colapso. Além disso, incorpora elementos adicionais aos recreativos e culturais, como o gerenciamento de resíduos orgânicos e sólidos, o tratamento de água e alimentação do bairro.

Como antecedente, em 2013 as fortes chuvas debilitaram um conjunto de casas da região, o que levou a sua demolição e realocação de 45 famílias para ambientes mais seguros. Assim, onde antes se encontravam essas casas, agora havia a disponibilidade de 500 metros quadrados de espaço livre em um bairro de alta densidade. Assim, foi implementado um projeto que aproveitasse o espaço público gerado e evitasse novas construções.

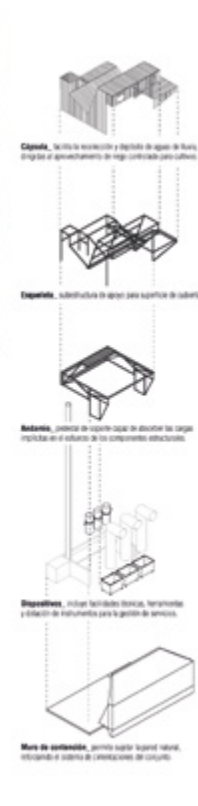
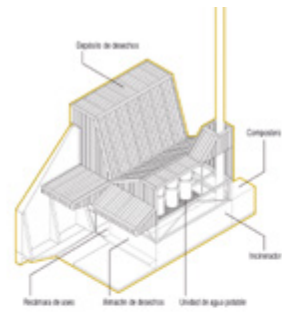
Para mais informações, consulte:



Fonte: Pico Coletivo e Agá-Estudio. Caracas, Venezuela (2018)



Fonte: Pico Coletivo e Agá-Estudio. Caracas, Venezuela (2018)



Fonte: Pico Coletivo e Agá-Estudio. Caracas, Venezuela (2018)



Conclusões
O que significa
para o CAF ter
espaços públicos
de qualidade?

No trabalho que realizamos há décadas na América Latina, com o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável, promovemos diversas iniciativas e propostas que permitem proporcionar uma melhor qualidade de vida a quem habita a região. Nelas, as cidades, por meio de governos e organizações locais, têm desempenhado um papel importante e, atualmente, compõem os principais territórios onde existem desafios importantes e, ao mesmo tempo, nos quais surgem soluções para os problemas existentes e futuros.

A implementação de melhorias nos nossos espaços públicos tem a capacidade de disparar soluções integrais. Ao melhorar a mobilidade, há um impacto positivo também nos aspectos ambientais. Ao aumentar as áreas verdes, a saúde pública é melhorada. Ao realizar atividades culturais com a participação das pessoas em seus bairros e gerar coesão social, promove-se a participação cidadã e se formam e consolidam laços e vínculos. Ao realocar escolas, centros de saúde ou planejar novas centralidades, há um impacto também nas dinâmicas que ocorrem nos espaços públicos, e a acessibilidade a esses espaços será condicionada pela qualidade dos mesmos. Direta ou indiretamente, ao trabalhar em soluções nas cidades, os espaços públicos também são impactados, e a melhoria destes tem um efeito na qualidade urbana.

Nesta publicação, destacamos quatro grandes temas (comunidade, economia, mobilidade e meio ambiente) nos quais os espaços públicos impactam para melhorar as condições de vida, mais além do projeto em si mesmo. Como eixos transversais, se identificam o enfoque de gênero e a participação cidadã. O primeiro, como perspectiva que deve ser incorporado organicamente em todas as intervenções para evitar o aprofundamento das lacunas de gênero e fornecer soluções de acordo com as necessidades de homens, mulheres e

diversidades; e a segundo como componente importante para que as soluções sejam legitimadas e sejam as mais adequadas. Ambos os eixos permitem que as soluções no espaço público sejam sustentáveis, socialmente inclusivas e relevantes. Ao olhar a cidade a partir das necessidades dos diferentes grupos que a compõem, especialmente os mais vulneráveis, são geradas soluções diferentes das que tradicionalmente se adotavam: as obras podem ser grandes ou pequenas, mas devem responder a necessidades reais e fazer as cidades mais humanas.

Também se reconhece que as cidades não são ilhas, de forma que a sua integração territorial, quer seja com as cidades vizinhas ou com os espaços naturais e rurais, é importante para assegurar um desenvolvimento sustentado ao longo do tempo, onde os recursos sejam suficientes e reproduzíveis. Por último, a inovação deve ser uma das principais qualidades a serem promovidas: os desafios, que podem variar de cidade para cidade, exigem soluções inovadoras para enfrentar a escassez de recursos, o pouco tempo e o uso criativo das ferramentas disponíveis.

O desenvolvimento sustentável exige abordar os pilares social, econômico e ambiental, para que estes, em equilíbrio, levem prosperidade à região. Através das abordagens, experiências e recomendações que foram compartilhadas neste Guia, evidenciou-se o papel transversal e crucial dos espaços públicos nas cidades. Por isso, os convidamos a olhar para seus bairros, conhecer as dinâmicas existentes e os pontos necessários para trabalhar. Sem dúvida, as problemáticas que identifiquem terão uma interseção direta ou indireta com o espaço público. Assim, esperamos que este guia tenha fornecido ferramentas suficientes para começar a explorar e aprofundar soluções para os problemas urbanos, integrando a melhoria da qualidade dos espaços públicos com uma superior qualidade de vida das pessoas.



Glossário

Acupuntura urbana

Pequenas intervenções realizadas nas cidades, que visam expressar de forma rápida e concreta os benefícios diretos para a comunidade. É uma alternativa às megaobras ou projetos de longo prazo e de longo alcance que exigem mais recursos. Podem servir como evidências e pilotos para conectar projetos maiores.

Comunidade de prática

Grupos de pessoas que compartilham um interesse comum e que buscam aprender, refletir, apoiar-se e construir com referência ao tema, preocupação ou interesse que possuem.

Inovação cívica

Processos de ideação e criação de trabalhos coletivos, que incentivam a inovação por parte da cidadania, onde são geradas propostas e projetos a partir da comunidade para a resolução de problemas comuns.

Laboratório urbano

Espaço virtual ou físico, promovido pelos setores público, privado ou a sociedade civil, onde se busca chegar a soluções por meio da experimentação, inovação e co-construção de ideias de forma coletiva.

Placemaking

Traduzido como “fazer cidade”. Abordagem de planejamento na qual se parte do desenho pensando nas pessoas para a execução de ações no espaço público de forma participativa e que tornem esses espaços ativos. Termo impulsionado por *Project for Public Spaces*.

Planificação participativa

Processo de planejamento a partir de uma abordagem na qual a cidadania possui um papel importante para que este seja considerado bem sucedido e sustentável. Busca dar voz aos diversos atores envolvidos por meio de uma coordenação e gestão transparente, aberta e inclusiva, a fim de construir em conjunto um plano com grande diversidade de olhares.

Tecido social

Formado por um coletivo de pessoas que se uniram por terem pontos em comum. Estes podem ser territoriais (viver na mesma área) e culturais (compartilhar costumes e tradições), entre outros fatores subjetivos.

Referências bibliográficas

CAPÍTULO 1: Participação cidadã e inclusão social

CAF. (2019). El lago que convirtió a Porto Alegre en una ciudad más competitiva. Disponible em: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2019/04/el-lago-que-convirtio-a-porto-alegre-en-una-ciudad-mas-competitiva/>

CAF. (2018). “Urban 95 – Lima Norte” ganhou a 5.a edição do Concurso de Desenvolvimento Urbano e Inclusão Social do CAF. Disponible em: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2018/07/urban-95-lima-norte-gano-la-5-edicion-del-concurso-de-desarrollo-urbano-e-inclusion-social-de-caf/>

Consul. (2020). Consul es la herramienta de participación ciudadana más completa para un Gobierno abierto, transparente y democrático. [software libre]. Disponible em: https://comunidades.cepal.org/ilpes/sites/default/files/2018-06/consul_dossier_es%20%281%29.pdf

Deicke Richards. (2020). Metodología Consulta por Diseño. Disponible em: <https://deickerichards.com.au/practice/design-by-enquiry/>

Freire, M. E., Hoornweg, D., Slack, E., Stren, R., & The Global Dialogue Institute. (2016). Crecimiento inclusivo en las ciudades: retos y oportunidades. Quito: CAF. Disponible em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/950>

Forrester, P. (2017). El arte como herramienta de transformación social. Fluidez, imaginación y participación en espacios públicos. Revista STOA, pp. 283-290. Vol. 4. <http://www.e-revistas.uji.es/index.php/kult-ur/article/view/2596>

Lab.Rio. (2019). Laboratorio de innovación política. Disponible em: <https://latinno.net/es/case/3167/>

Lerner, J. (2003). Acupuntura Urbana. Disponible em: https://www.academia.edu/26341295/ACUPUNTURA_URBANA_JAIME_LERNER

López Moreno, E. (2014). Construcción de ciudades más equitativas. Políticas públicas para la inclusión en América Latina. Bogotá: CAF. Disponible em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/489>

Lou Huang. (2013). Streetmix [Plataforma virtual de planificadores urbanos]. Disponible em: <https://streetmix.net/-/1251836>

Lydon, M & Garcia, A. (2015). Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change. Washington: IslandPress

Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile y PNUD Chile. (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público: Recomendaciones para el análisis de diseño. Serie: Espacios Públicos Urbanos. Disponible em: <https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>

OECD. (2019). Declaración sobre innovación en el sector público. Disponible em: <https://oecd-opsi.org/wp-content/uploads/2018/11/Declaraci%C3%B3n-Espanol.pdf>

Ocupa Tu Calle y Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Leticia Urban Lab: Urban Design Lab para el espacio público a nivel del Centro Histórico del Rímac y en el barrio de Leticia. Disponible em: https://issuu.com/ocupatucalle/docs/informe_final_21.05.2020_2

Páramo, P., Bumaro, A. & Fernández-Londoño, D. (2016). Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. Revista de Arquitectura. Vol. 18, nº 2. Disponible em: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/391/1278>

Project for Public Spaces. What is Placemaking? Disponible em: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

Stang, J. (2014) Acciones urbanas y economías creativas como posibilidad de reflexión y construcción colectiva de los espacios públicos en la ciudad de Córdoba. Disponible em: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/55805/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Silva, E. & Vaggione, P. (2016). Políticas pro-inclusión. Herramientas prácticas para el desarrollo integral de las ciudades en América Latina. Bogotá: CAF. Disponible em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/935>

Unesco. (2019). Cultura y condiciones laborales de los artistas. Disponible em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000371790_spa

CAPÍTULO 2: Sustentabilidade Econômica. Produtividade e gestão de espaços públicos

Blanco, A. et al. (2016). Expandiendo el uso de la valorización del suelo: La captura de plusvalías en América Latina y el Caribe. BID. Disponible em: <https://publications.iadb.org/es/expandiendo-el-uso-de-la-valorizacion-del-suelo-la-captura-de-plusvalias-en-america-latina-y-el>

Blanco, A. et al. (2016). El potencial de la captura de plusvalías para la financiación de proyectos urbanos: consideraciones metodológicas y casos prácticos. BID. Disponible em: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-potencial-de-la-captura-de-plusval%C3%A1das-para-la-financiaci%C3%B3n-de-proyectos-urbanos-Consideraciones-metodol%C3%B3gicas-y-casos-pr%C3%A1cticos.pdf>

Districtos de Mejora Comercial: el caso de barrios comerciales en Santiago de Chile. Disponible em: <https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2016/11/Manual.-Herramientas-para-la-Revitalizacio%CC%81n-de-Barrios-Comerciales.pdf>

Empresa privada en la gestión de parques en Ecuador - Malecón 2000. Disponible em: <http://malecon2000.com/contactos>

Empresa pública en la gestión de parques en Ecuador - Portoparques. Disponible em: <http://portoparques.gob.ec/mision-y-vision/>

Estrategia de aprovechamiento económico de la Alcaldía de Medellín: Disponible em: https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_15/Publicaciones/Shared%20Content/GACETA%20OFICIAL/2015/Gaceta%204355/DECRETO%202148%20DE%202015.pdf

Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico sobre tres ciudades medias bonaerenses. Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad. Vol. 14. Disponible em: https://www.researchgate.net/publication/260836472_Las_consecuencias_de_la_segregacion_socioespacial_un_analisis_empirico_sobre_tres_ciudades_medias_Bonaerenses_Olavarria_Pergamino_y_Tandil

Plataforma crowdfunding para obras públicas en el espacio público - Spacehive: <https://www.spacehive.com/>

POSP en New York. Disponible em: <https://apops.mas.org/>

Red Ciudadana Nuestra Córdoba. (s.f). Siete años de convenios urbanísticos. Disponible em: <http://www.nuestracordoba.org.ar/sites/default/files/SIETE%20A%C3%91OS%20DE%20CONVENIOS%20URBANISTICOS.pdf>

Roever, S. (2014). Estudio de monitoreo de la economía informal informe sectorial: Vendedoras y vendedores ambulantes - Resumen ejecutivo. WIEGO. Disponible em: <http://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/IEMS-Sector-Report-Street-Vendors-Exec-Summary-espanol.pdf>

CAPÍTULO 3: Conectividad e movilidad

BA. EcoBici. (s.f.). Sistema compartido de bicicletas en Buenos Aires: Disponible em: <https://www.baecobici.com.ar/es/faq>

Bicivilizados. (s.f.). Ecobici, un sistema de bicicletas públicas en Buenos Aires con ya 6 años de historia. Disponible em: <https://www.bicivilizados.org/ecobici-un-sistema-de-bicicletas-publicas-en-buenos-aires-con-ya-6-anos-de-historia/>

CAF. (2016). Observatorio de la Movilidad: Informe Final 2015-2016. CAF. Disponible em: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/981/OMU%20CAF%20Resumen%2020170509.pdf?sequence=10&isAllowed=y>

Chávez, E. (2019). Bogotá, líder mundial en regulación de patinetas eléctricas. Disponible em: <https://noticias.autocosmos.com.co/2019/10/31/bogota-lider-mundial-en-regulacion-de-patinetas-electricas>

CIPPEC. (2018). Ciudad Digital: Claves para entender la Economía Colaborativa y de Plataformas en las ciudades. Disponible em: <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2018/10/manual-ciudad-digital-ultimo-link-2.pdf>

E&N. (2018). El futuro de Uber es el transporte multimodal y global. Disponible em: <https://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/1233317-330/el-futuro-de-uber-es-el-transporte-multimodal-y-global>

EFE. (2016). Regulan el uso de la aplicación Uber en SãoPaulo. Disponible em: <https://www.efe.com/efe/america/economia/regulan-el-uso-de-la-aplicacion-uber-en-sao-paulo/20000011-2922014#:~:text=Para%20poder%20operar%20en%20Sao,o%20de%20la%20oferta%20disponible>

El eco. (2019). Ya está disponible en Argentina “Sara”, el Uber exclusivo para mujeres. Disponible em: <https://www.eleco.com.ar/interes-general/ya-esta-disponible-en-argentina-sara-el-uber-exclusivo-para-mujeres/>

Endesa Energía. (s.f.). Alumbrado público con energía solar: beneficios de utilizarlo. Recopilado de: <https://www.endesax.com/es/recursos/historias/alumbrado-publico-energia-solar>

Endesa. (2014). Smart grids o redes inteligentes. Disponible em: <https://www.fundacionendesa.org/es/recursos/a201908-smart-grid>

Fajardo, A. (s.f.). El Espacio Público en Telecomunicaciones. Disponible em: <https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Espacio%20publico%20en%20telecomunicaciones.pdf>

Global BRT Data. (2017). Plataforma de Datos de Sistemas Prioritarios de Autobús. Disponible em: <https://brtdata.org/>

Global Designing Cities Initiative. (2020). Global Street Design Guide. Disponible em: <https://global-designingcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-for-great-cities/key-design-principles/>

ICLEI Local Governments for Sustainability. (2016). Curitiba, Brazil: A model for transit-oriented development. N.º 190. Disponible em: https://www.thegpsc.org/sites/gpsc/files/iclei_cs_190_curitiba_urban-leds_0.pdf

ISP Grup. (2020). ¿Qué utilidades tiene Internet of Things en las ciudades inteligentes? Disponible em: <https://www.ispgrup.cat/internet-of-things-smart-cities/>

La Network. (s.f.). Buenos Aires renueva totalmente su sistema público de bici. Medellín. Disponible em: <https://la.network/buenos-aires-renueva-totalmente-su-sistema-publico-de-bici-lo-crece-en-un-100-y-logra-que-le-cueste-solo-el-50/>

Metro. (2019). TOD Priority Tool Executive Summary: A Resource for Identifying TOD Opportunities to Support High-Capacity Transit. Disponible em: https://capmetro.org/docs/default-source/plans-and-development-docs/transit-oriented-development-docs/tod_priority_tool_report_20160721.pdf?sfvrsn=12751115_2

Metro. (2016). Transit-Oriented Development Guide: A Resource Manual for Designing Good Urbanism. Disponible em: https://capmetro.org/docs/default-source/plans-and-development-docs/transit-oriented-development-docs/tod_guide.pdf?sfvrsn=9a369b47_2

Orjuela, J. (2020). Conductoras mujeres, ¿aplicaciones de transporte más seguras? Disponible em: <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/sara-la-nueva-app-de-transporte-exclusiva-de-mujeres-para-mujeres-llega-a-colombia-450502>

Ospina, S. (2019). Así quedó la norma para usar patinetas eléctricas en Bogotá. Disponible em: <https://www.enter.co/especiales/emprende/normativa-patinetas-electricas-bogota/>

Parra, W. (2010). Construcciones bajo las líneas eléctricas: los aspectos legales involucrados. Electricidad - La Revista Energética de Chile: Disponible em: <https://www.revistaei.cl/reportajes/construcciones-bajo-las-lineas-electricas-los-aspectos-legales-involucrados/#>

Plataforma Urbana. (2009). De TOD a MOD/Mobility Oriented Development. Disponible em: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/09/07/de-tod-a-mod-mobility-oriented-development/>

Revista Enconcreto. (2017). Soterramiento de cables: Infraestructura eléctrica subterránea. Disponible em: <http://www.revistaenconcreto.cl/espacios-publicos-cchc/soterramiento-cables-infraestructura-electrica-subterranea/>

Salat, S y Ollivier, G. (2017). Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development: The 3V Approach. World Bank: Washington, DC. Disponible em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26405>

Smart Grid. (s.f.). Todo sobre redes eléctricas inteligentes. Recopilado de: <https://www.smartgrid-sinfo.es/smart-grid>

SPIM – Taryet. (2019). Estrategia CAF en Logística Urbana Sostenible y Segura (LOGUS) Resumen Ejecutivo. CAF: Disponible em: https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1510/LOGUS_Estrategia_CAF_en_Logistica_Urbana_Sostenible_y_Segura_%28Resumen_Ejecutivo%29.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Travel by Mexico. (2013). Inauguran cuarto Parque de Bolsillo en el D.F. Disponible em: <https://www.travelbymexico.com/blog/14197-inauguran-cuarto-parque-de-bolsillo-en-el-d-f/>

CAPÍTULO 4: Espacios públicos, medio ambiente e saúde

Ayuntamiento de Barcelona. (s.f). Depuradora de Besós. Disponible em: <https://www.bcnsostenible.cat/es/web/punt/depuradora-del-besos>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Situación de la gestión de residuos sólidos en América Latina y el Caribe. Disponible em: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Situaci%C3%B3n-de-la-gesti%C3%B3n-de-residuos-s%C3%B3lidos-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

CAF. (2017). Impulso latinoamericano a la economía circular. Disponible em: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2017/09/impulso-latinoamericano-a-la-economia-circular/>

CAF. (2018). Proyecto de gestión territorial en La Silsa recibe reconocimiento de CAF. Disponible em: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2018/09/proyecto-de-gestion-territorial-en-la-silsa-recibe-reconocimiento-de-caf/>

Circle Economy. (2018). The Circular Gap Report: Our World is only 9% Circular. Disponible em: <https://www.circle-economy.com/news/the-circularity-gap-report-our-world-is-only-9-circular>

Ciudades Iberoamericanas. (2018). CAF y 100 Resilient Cities firman un memorando de entendimiento para impulsar la sostenibilidad de las ciudades de América Latina. Disponible em: <https://ciudadesiberoamericanas.org/caf-y-100-resilient-cities-firman-un-memorando-de-entendimiento-para-impulsar-la-sostenibilidad-de-las-ciudades-de-america-latina/>

Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP). (2019). Circular Economy Guidebook for Cities. Disponible em inglês: <https://www.scp-centre.org/publications/ce-guidebook-cities/>

Dhawan, P. (s.f.) Circular economy guidebook for cities. Disponible em: https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/circular_cities_publication.pdf

Economía en Chándal. (2019). Hacia una gestión del deporte en el espacio público. Disponible em: <https://economiaenchandal.com/2019/04/20/hacia-una-gestion-del-deporte-en-el-espacio-publico/>

Ellen Macarthur Foundation & ARUP. (2019). Economía Circular en Ciudades: Guía de Proyecto. Disponible em: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/EconomiaCircular-en-Ciudades-Guia-de-Proyecto.pdf>

Fariña, J., Higuera, E y Román, E. (2019). Ciudad, Urbanismo y Salud. Documento técnico de criterios generales sobre parámetros de diseño urbano para alcanzar los objetivos de una ciudad saludable con especial énfasis en el envejecimiento activo. Madrid. Disponible em: https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/docs/ImplementacionLocal/Ciudad_urbanismo_y_salud.pdf

Federación Española de Municipios y Provincias. (2019). Estrategia Local de Economía Circular. Disponible em: http://www.femp.es/sites/default/files/multimedia/estrategia_local_ec_170x240_definitiva_compressed.pdf

Fundación Interamericana del Corazón Argentino. (2018). La OMS presentó un Plan de Acción Mundial sobre Actividad Física. Disponible em: https://www.ficargentina.org/la-oms-presento-un-plan-de-accion-mundial-sobre-actividad-fisica/?gclid=CjwKCAjw_Y_8BR-BiEiwA5MCBJiJEbK-aq7T5vHhYcVgh5JqLSmJ9n-DubE0dxFn_eoM4XVjcJP5TXdhoC41sQAvD_BwE

Gómez, A. (2016). Impresionante: Cómo se construyó el Fórum de Barcelona. Gestor de Energía. Disponible em: <http://www.gestordeenergía.com/impresionante-como-se-construyo-el-forum-de-barcelona/>

Gómez, N. y Velázquez, G. (2016). Asociación entre los espacios verdes públicos y la calidad de vida en el municipio de Santa Fe, Argentina. Disponible em: Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía 27 (1): 164-179. <http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v27n1/0121-215X-rcdg-27-01-00164.pdf>

Martínez, C. (2016). 4 espacios públicos que destacan por incluir el agua en la vida urbana. Disponible em: <https://www.archdaily.pe/pe/787067/4-espacios-publicos-que-destacan-por-incluir-el-agua-en-la-vida-urbana>

Martínez, C. (2018). Parque Inundable Víctor Jara: la nueva vida del maltraído Zanjón de la Aguada. Disponible em: <https://eldefinido.cl/actualidad/pais/9606/Parque-Inundable-Victor-Jara-la-nueva-vida-del-maltraido-Zanjon-de-la-Aguada/>

Melbourne Water. (2017). Introduction to Water Sensitive Urban Design. Disponible em: <https://www.melbournewater.com.au/building-and-works/stormwater-management/introduction-wsud>

Merayo, J., Serrano, N. y Marqués, P. (2016). Influencia de los espacios verdes urbanos en la salud mental. Metas de Enfermería. Nov. 2016; 19(9): 20-26. <https://www.enfermeria21.com/revistas/metastitulo/80987/influencia-de-los-espacios-verdes-urbanos-en-la-salud-mental/>

Ministerio de Salud de Argentina. (s.f.). Proyecto de Desarrollo Sustentable de la Cuenca Matanza-Riachuelo. Disponible em: <https://www.argentina.gob.ar/ambiente/agua/matanza-riachuelo/desarrollosustentable> <https://tragua.com/situacion-hidrica-en-america-latina/>

Ojea, V. (2014). Importantes avances en la recuperación de la Cuenca Matanza – Riachuelo. Banco Mundial. Disponible em: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/07/29/avances-matanza-riachuelo>

Organización de las Naciones Unidas. (2018). Perspectiva de la gestión de residuos en América Latina y el Caribe. Disponible em: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26448/Residuos_LAC_ES.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Organización Panamericana de la Salud. (s.f.). Contaminación del Aire Ambiental. Disponible em: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12918:ambient-air-pollution&Itemid=72243&lang=es

Tribunal Latinoamericano del Agua. (s.f). Situación Hídrica en América Latina. Disponible em: <https://tragua.com/situacion-hidrica-en-america-latina/>

Unión Europea. (2014). Construir una infraestructura verde para Europa. Disponible em: <http://www.europa-garten.eu/doc/trade36-OT-Building%20a%20Green%20infrastructure%20for%20Europe.es.pdf>

Valencia, N. (2018). Perú, Ecuador y Venezuela, ganadores del V concurso de desarrollo urbano e inclusión social del CAF. Archdaily. Disponible em: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/903229/peru-ecuador-y-venezuela-ganadores-del-v-concurso-de-desarrollo-urbano-e-inclusion-social-del-caf>

