

PASSAGENS JARDIM ÂNGELA: ABORDAGEM INTERDISCIPLINAR E COLABORATIVA PARA RECUPERAR OS ARTICULADORES DA MOBILIDADE

**Camille Bianchi
Luiza de Andrada e Silva**

Como citar esse texto: BIANCHI, C. M.; ANDRADA E SILVA, L. Passagens Jardim Ângela: Abordagem interdisciplinar e colaborativa para recuperar os articuladores da mobilidade. V!RUS, São Carlos, n. 13, 2016. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus13/?sec=4&item=3&lang=pt>>. Acesso em: 00 m. 0000.

Camille Margaux Bianchi é arquiteta, pesquisadora no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, e professora da Escola da Cidade de São Paulo. Coordena a pesquisa Passagens Jardim Ângela, desde 2015.

Luiza de Andrada e Silva é diretora do IVM Brasil – Instituto Cidade em Movimento, associação sem fins lucrativos cujo objetivo é acompanhar as transformações dos centros urbanos em todo o mundo e contribuir para o desenvolvimento de uma cultura de mobilidade.

Resumo

O seguinte artigo apresenta a pesquisa urbana Passagens Jardim Ângela desenvolvida desde 2015 pelo Instituto da Cidade em Movimento (IVM) na periferia sul da cidade de São Paulo. A pesquisa tem como foco o estudo dos atalhos e pequenos articuladores urbanos da mobilidade pedonal. Com ações concretas no território, levantamento de dados da população e das organizações locais, o IVM estudou o papel múltiplo que esses lugares possuem como espaço de transição, de permanência, e de trocas sócio-culturais. O Instituto quis então fazer eco—às problemáticas deste novo número da revista V!RUS, evidenciando as oportunidades de mobilidade através das passagens existentes e sempre acompanhando o olhar crítico dos moradores. Portanto, o presente artigo tem como objetivo apresentar como se deu este processo participativo e que alternativas podem ser propostas para a melhoria das condições de acesso ao território.

Palavras-chaves: Passagens; Micromobilidade; Macroacessibilidade; Leitura urbana participativa.

Introdução

Desde 2015, o Instituto da Cidade em Movimento (IVM) realiza a pesquisa Passagens Jardim Ângela com o objetivo fomentar a reflexão e a inovação dos pequenos espaços de articulação como os cruzamentos, passarelas, escadarias, vielas. A pesquisa se apoia sobre um estudo piloto da micromobilidade da região tendo em vista a elaboração de propostas concretas. Essas propostas deverão recuperar e dar qualidade e sentido social a estes que são elos fundamentais na mobilidade de um bairro arquetípico da periferia de São Paulo com urbanização densa de baixa renda, implantado em uma topografia irregular.

Esta iniciativa faz parte do programa internacional Passagens, lançado pela sede do IVM em Paris, que tem promovido concursos profissionais de arquitetura e de curtas-metragens, levantamentos, debates públicos, publicações e exposições sobre o tema. O mote principal de todas estas iniciativas é chamar a atenção para os espaços de transição, de ligação, de superação de barreiras que muitas vezes terminam esquecidos ou sem governança, mas que determinam a qualidade de nossos deslocamentos. Buscam também recuperar ou mesmo instalar a caminhabilidade (*Walkability*) e o valor sociocultural das passagens escolhidas para estudo.

Para a pesquisa no Jardim Ângela, distrito da zona sul de São Paulo que pertence à subprefeitura do M'Boi Mirim, o Instituto optou pela abordagem interdisciplinar e para isso convidou um grupo de cerca de vinte pesquisadores e profissionais da área da história do urbanismo, da arquitetura, da mobilidade, do deslocamento infantil e da produção cultural para realizar ao longo de um ano e meio de trabalho um retrato sobre o estado atual da micromobilidade na região. Esta área passa por uma completa reestruturação com a implantação de um eixo de BRT (*Bus Rapid Transport*) destinado a tornar mais fluido o tráfego atual da avenida principal M'Boi Mirim, hoje totalmente saturado. Esse empreendimento trará benefícios na ligação periferia-centro, mas terá um impacto sobre a mobilidade local dos pedestres, ocasionando uma barreira física significativa.

O IVM buscou construir um balanço das dinâmicas existentes do território, utilizando o conceito de passagens como fio condutor, tomando o partido de detectar as oportunidades de intervenções a serem feitas através das práticas socioculturais dos moradores.

As passagens são de fato os testemunhos espaciais daquelas atividades, como lembra Marcos Rosa:

O espaço concreto não é nada sem a vida, ele será constituído somente através da prática da vida. O arquitetonico difere da arquitetura nestes termos: aceitando o desdobramento da disciplina para relações travadas no espaço que não podem ser completamente antecipadas pela prática do planejamento. Dessa forma a arquitetura é entendida como um espaço construído e constituído a partir de práticas sociais e culturais. Falamos de um espaço não apenas disponibilizado para coisas e usos, mais de um espaço articulado para processo de vida mais complexos (ROSA, 2011, p. 18).

Para poder captar o olhar dos moradores sobre as condições de mobilidade da região, o IVM elaborou diferentes formatos de interação com a população por meio de questionários, discussões e oficinas *in loco*. O presente artigo tem como objetivo apresentar como se deu este processo participativo e que alternativas podem ser propostas para a melhoria das condições de acesso ao território.

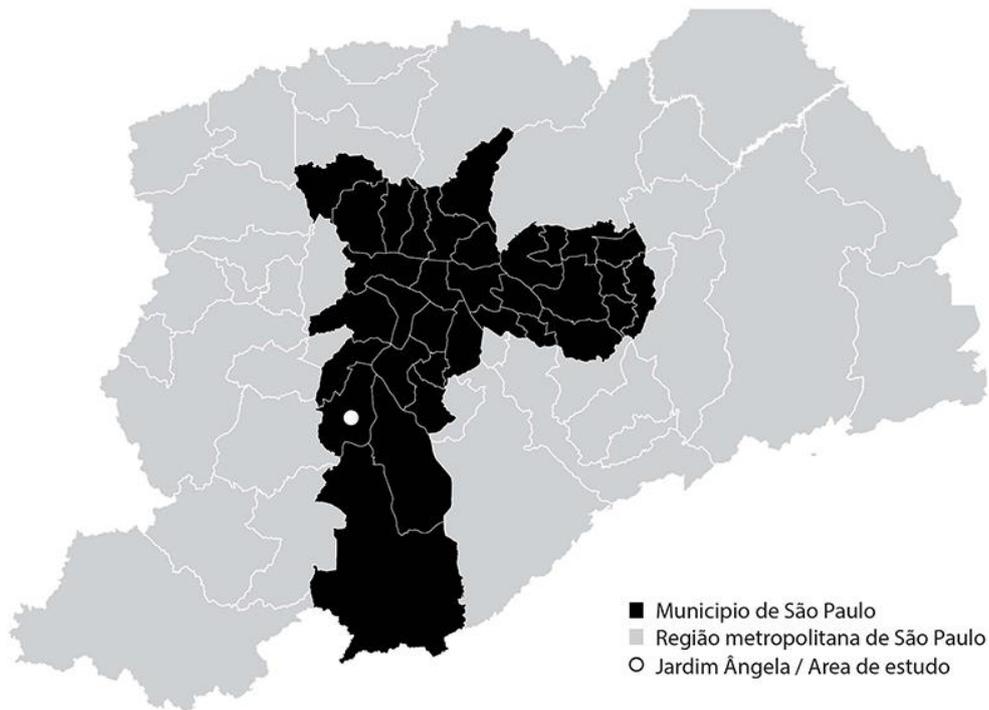


Fig. 1: Mapa geral da cidade de São Paulo, com a área de estudo. Fonte: IVM-Readymake (dados SMDU), 2016.

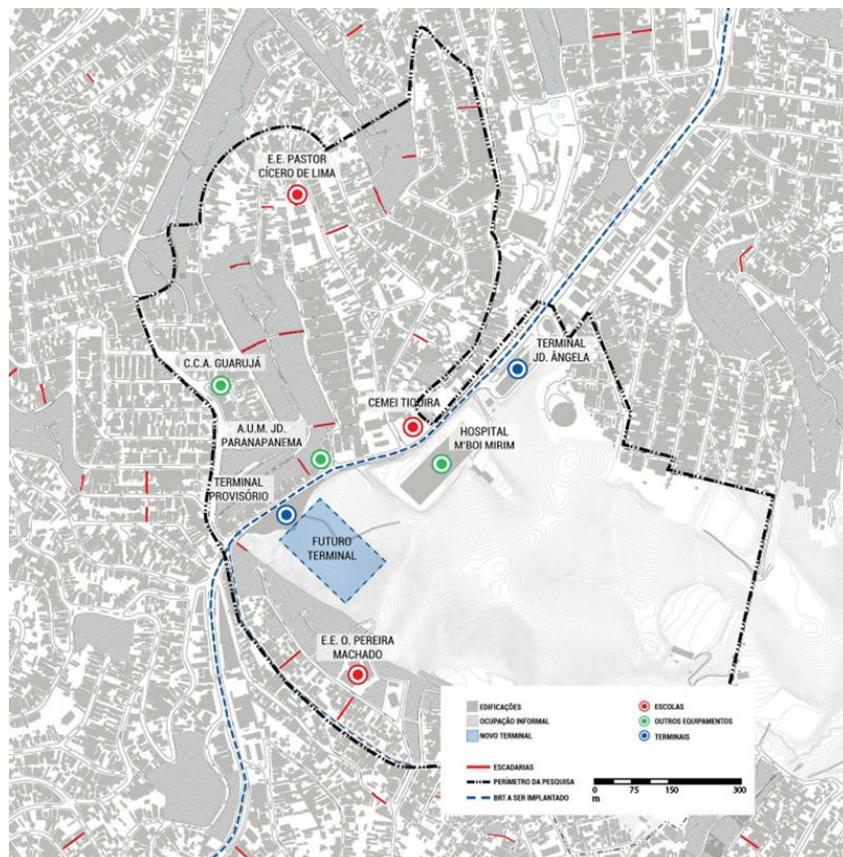


Fig. 2: Mapa do recorte da área de estudo que envolve um buffer de aproximadamente 500 m ao redor do eixo viário da avenida M'Boi Mirim. Fonte: IVM-Readymake (dados SMDU e de levantamento de campo), 2016.



Fig. 3: Foto da avenida principal M'Boi Mirim. Fonte: Camille Bianchi, 2016.

Inverter o olhar

Considerando a densidade desorganizada do tecido urbano que se apropriou rapidamente do território do Jardim Ângela, os espaços remanescentes são escassos e oferecem poucas oportunidades de implantação de espaço público para o usufruto dos moradores. O próprio processo de urbanização não abriu a possibilidade de pensar esses espaços vazios para implantar futuros lugares públicos, pois o tecido atual foi determinado por movimentos urbanos descontrolados, espontâneos e precários. Estes movimentos conquistaram os menores espaços disponíveis até chegar às áreas mais inacessíveis e complexas, tais como as áreas de riscos, hoje ainda muito presentes no território.

O restante dos espaços disponíveis são considerados como áreas de preservação ambiental, interditados para qualquer tipo de implantação de projeto. Essa tensão entre a preservação dos espaços naturais e a carência de espaços públicos adequados conduz a um engessamento das políticas de planejamento e a uma necessidade de repensar o modo de leitura e interpretação das oportunidades espaciais da região.

Retomando a noção de espaço aberto no sentido de brecha territorial, espaço intersticial e residual desta urbanização desorganizada, as passagens constituem o *Inframince* territorial, como qualifica Duchamp, que abre o campo de reflexão sobre a melhoria desses espaços para o benefício da população. A partir desta inversão do olhar que considera o espaço vazio como substância a ser revelada (PERRAULT, 2011, p. 115), as passagens fornecem o marco do que é a paisagem urbana reinterpretada.

Por serem espalhadas no território e constantemente implantadas para assumir a última escala de acessibilidade, as passagens são elementos urbanos recorrentes e, portanto, ferramentas espaciais, que, pela diversidade das suas características e pelo próprio vazio que as constituem, oferecem um acervo de possibilidades espaciais. Essa oportunidade retoma a leitura de Bernardo Secchi, quando o autor vislumbra o conjunto dos fragmentos urbanos como vetor de construção de um

horizonte de sentido compreensível e de uma forma unitária, apesar da aparente heterogeneidade que compõe a paisagem urbana recente (SECCHI, 2006, p. 129).

A partir desta consideração, o trabalho do IVM propõe um novo método de leitura urbana, capacitando o espaço aberto disponibilizado pela rede das passagens existentes no território como base de projetos multifuncionais, que supera a simples necessidade dos deslocamentos.

Evidenciar o uso das passagens: acesso isotrópico ao território

A existência das passagens no Jardim Ângela está vinculada à inserção de atalhos para vencer o terreno fortemente acidentado e em declive da região. Esses caminhos *primitivos*, originalmente de barro, que precederam a implantação do viário pelo poder público, se encontram hoje fragmentados pelas fronteiras marcadas das diferentes avenidas, implantadas dentro da política de expansão das grandes artérias para automóveis em meados dos anos 70.

Agravada com a integração do futuro BRT, a rede viária cristalizou uma secção entre os diferentes bairros da região e amplificou o efeito de territorialização, ao dificultar as travessias pedonais e a mobilidade transversal.

Frente ao surto do crescimento populacional iniciado nos anos 1990, que teve como consequência um adensamento importante das áreas habitacionais, inclusive em área de risco geomorfológico totalmente desconectada da trama viária, os únicos garantes de acesso são ainda hoje constituídos pelas passagens.

As passagens, que foram ditadas pelas necessidades dos moradores – para assumir o acesso onde as ruas não chegavam – representam uma rede alternativa praticamente invisível nos mapeamentos oficiais da área, e que, portanto, escapam das prioridades do planejamento público.

O primeiro trabalho de reconhecimento da existência das passagens no território implicou, então, no levantamento desses lugares para evidenciar as redes espaciais que elas constituem.

O mapeamento de cada passagem destacou a presença substancial de vielas, atalhos, escadarias e becos na região, cuja função de ligação urbana foi projetada através de cartografias feitas pela equipe de pesquisadores. Foram elaboradas análises crono-morfológicas a partir de simulações do acesso ao território a pé (velocidade média de 3,5 km/hora) em 5, 10 e 15 minutos, com e sem escadarias, usando a extensão Network Analyst do programa Arcgis que permite desenhar a área de abrangência territorial a partir de um determinado percurso.

Os trajetos foram simulados partindo de três pontos específicos da área: o Hospital Moysés Deutsch, o local de implantação do novo terminal de ônibus do Jardim Ângela e a escola Pereira Machado, no fundo de vale do Jardim Nakamura, comunidade da região. As projeções com escadarias revelaram claramente uma área de abrangência de acesso superior, o que pode ser chamado de macro-acessibilidade a partir da micro-mobilidade, e confirmam a necessidade de considerar essa malha informal no âmbito da questão da acessibilidade geral.



Fig. 4: Foto da comunidade do Jardim Nakamura, que faz parte do Jardim Ângela, desde o escadão de acesso principal. Fonte: Camille Bianchi, 2016.

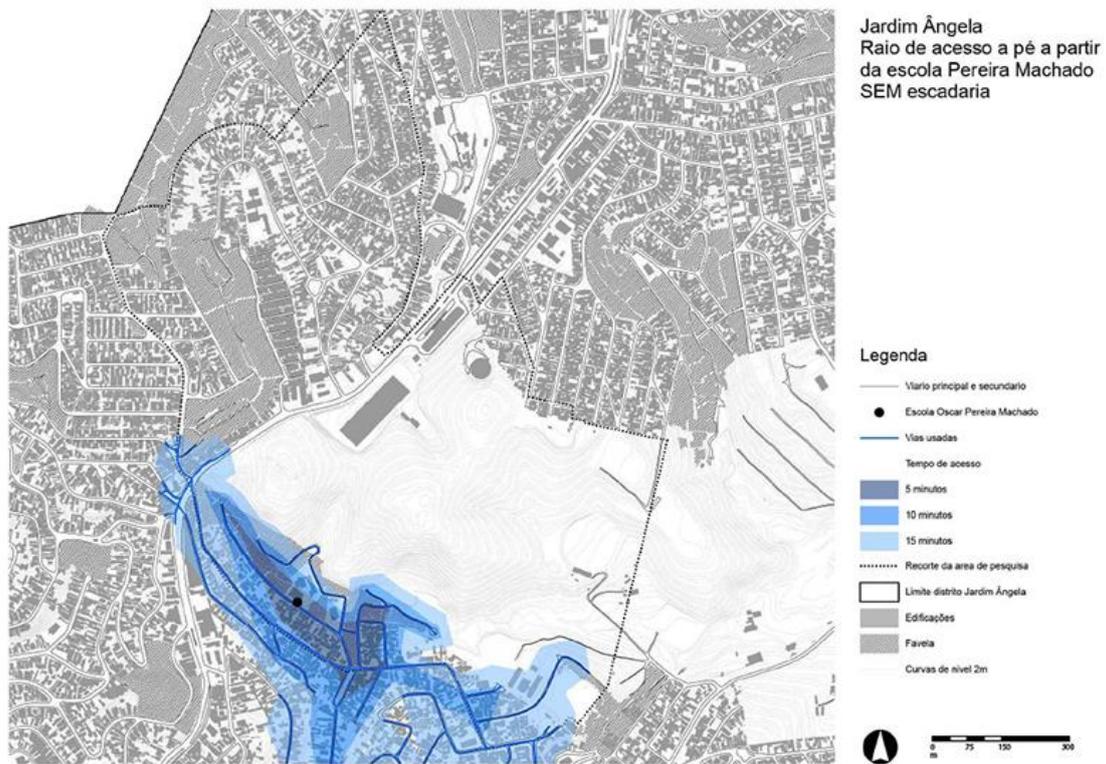


Fig. 5: Simulação da acessibilidade em 5, 10 e 15 min andando desde uma escola do Jardim Nakamura sem considerar as passagens e as escadarias. Fonte: IVM-Readymake (dados SMDU, levantamento de campo, simulação com *Network Analyst*), 2016.

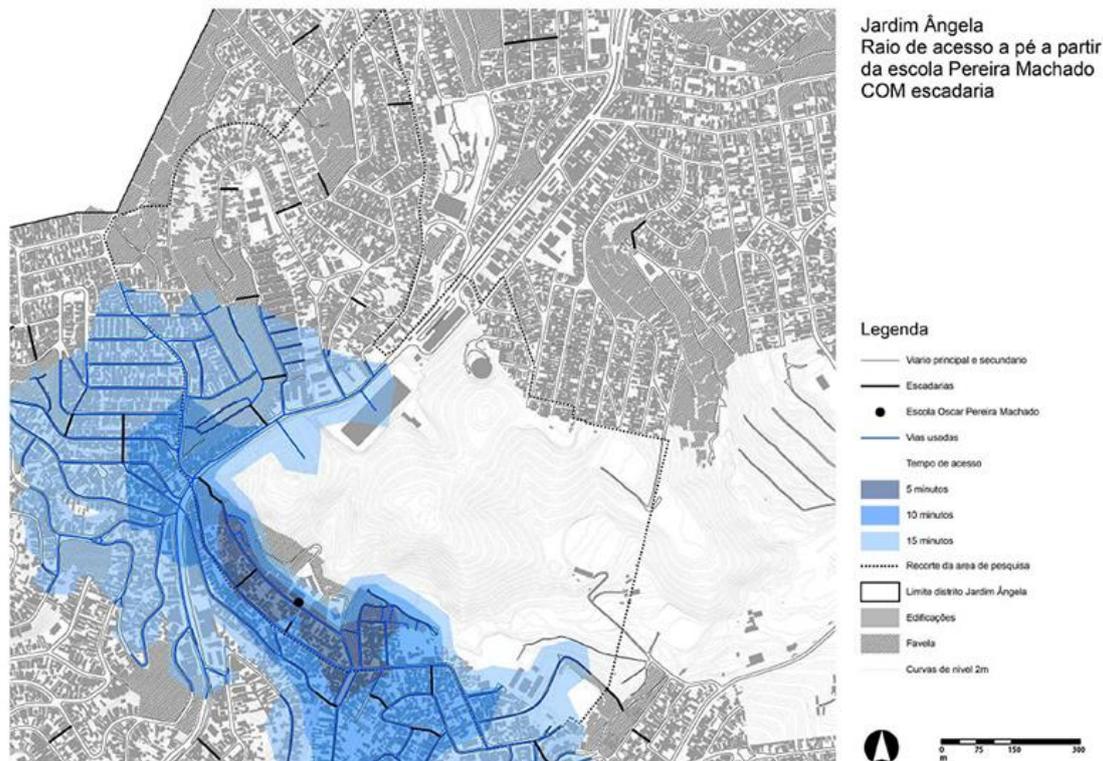


Fig. 6: Simulação da acessibilidade em 5, 10 e 15 min andando desde uma escola do Jardim Nakamura ao considerar as passagens e as escadarias. Fonte: IVM-Readymake (dados SMDU, levantamento de campo, simulação com *Network Analyst*), 2016.

O uso alternativo das passagens

Ademais, as passagens, além de oferecer essa malha de deslocamento, constituem também o único espaço público disponível para o usufruto da população. A passagem é lugar de encontro e fomenta, por sua função híbrida, lugares de permanência espontâneos.

Os espaços de cultura demonstraram uma grande capacidade em se espalhar no território e desafiar a carência de equipamentos adequados. Essa rede cultural fomentou uma sinergia própria, cada vez mais densa e mais impactante, usando a passagem como plataforma lúdica de expressões culturais que supera o papel inicial da rua, viela estreita ou escadaria.

Algumas dessas manifestações na região que hoje constituem landmarks sociais no coração das comunidades são implantadas diretamente no espaço residual de passagens existentes. O exemplo do Cine Degrau no Jardim Guarujá, onde escadarias são ocupadas para sessões de cinema, ou do Samba da Rua 2, que acontece numa viela da comunidade do Jardim Nakamura, ilustram perfeitamente a apropriação de espaços residuais antes indesejáveis (escadarias notórias pelos assaltos e a Rua 2 conhecida antigamente por ser o depósito frequente de cadáveres), tornando-os o palco principal da cultura na favela.

A passagem é também espaço de trânsito de bens e permite assumir a existência de uma cadeia de entregas, onde as empresas oficiais não chegam. Foram observados outros modos de entrega alternativos para correspondências, produtos e encomendas, diretamente decorrentes de iniciativas de moradores. Por exemplo, uma cadeia humana partindo de uma rua até o fundo inacessível de uma favela para transportar, de mão em mão, materiais de construção. Ou ainda um sistema de distribuição paralelo de correio por meio de uma caixa postal centralizadora de



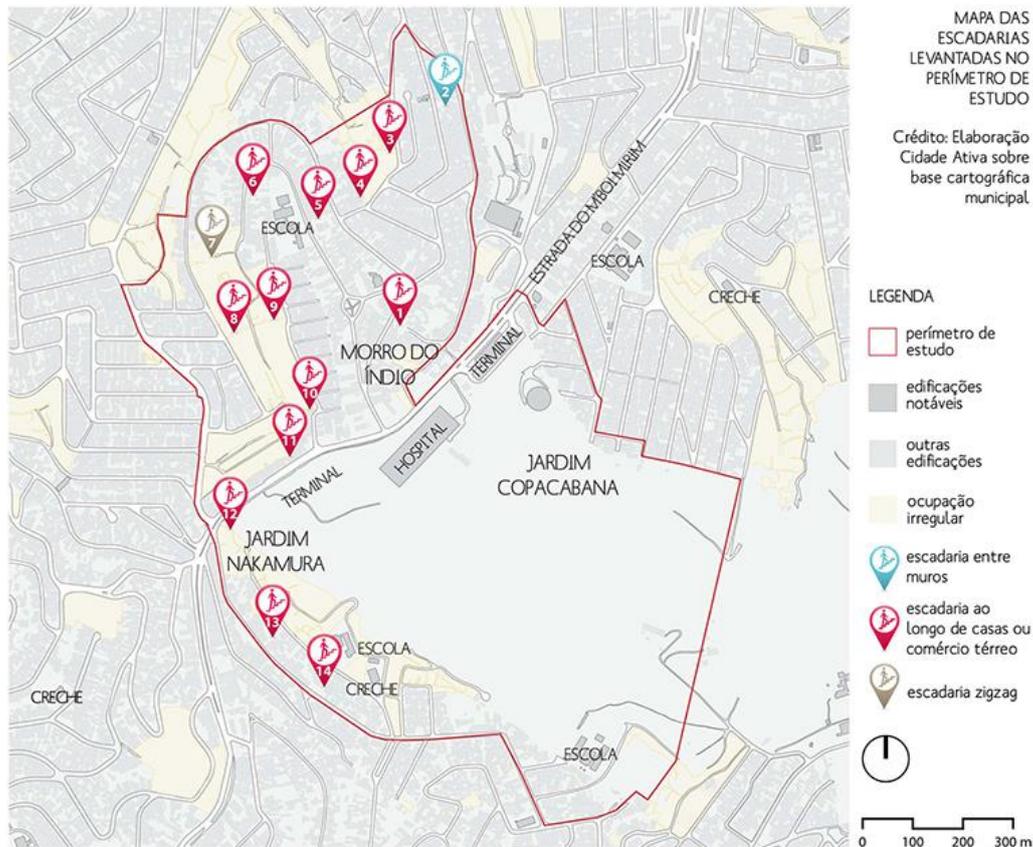
onde se redistribui as correspondências para o resto da comunidade que não tem o endereço reconhecido ou acessível para o sistema de correio convencional.

Espaço de cultura, lugar de trânsito das pessoas e de bens, cada passagem conectada às outras esboça uma paisagem urbana que ilustra o modo de se locomover e de conviver no território. Mas essa paisagem é frágil e ameaçada pela precariedade física desses caminhos, geralmente pouco transitáveis, perigosos à noite, sendo inclusive ocupados pelo tráfico.

Mobilidade vertical

O primeiro eixo do processo participativo da pesquisa foi então o registro do tipo de uso das passagens, e a opinião dos moradores a respeito deles, para determinar quais eram as ações prioritárias a serem implantadas.

Dentro do recorte inicial da pesquisa foram identificadas pela equipe do Olhe o Degrau (do coletivo Cidade Ativa), especialistas em resgate de escadarias urbanas que incorporaram o grupo do IVM, quatorze escadarias ao redor da avenida principal M'Boi Mirim, dando acesso direto ou indireto a essa via, e interligando as áreas residenciais mais afastadas.



1. ESCADARIA PALHAL
2. ESCADARIA SEFARIM GASPAR
3. ESCADARIA VIELA DO CARMO
4. ESCADARIA VIELA BOJADOR
5. ESCADARIA VIELA CINCO
6. ESCADARIA RIBEIRÃO DOS FRADES
7. ESCADARIA CIPOTUBA ZIGZAG
8. ESCADARIA GABRIEL CAROZZA
9. ESCADARIA RIBEIRÃO CABRAL
10. ESCADARIA FRADES TRAVESSA 3
11. ESCADARIA CABRAL
12. ESCADARIA NAKAMURA
13. ESCADARIA AGAMENON
14. ESCADARIA PEREIRA MACHADO

Fig. 7: Mapa das escadarias no recorte da pesquisa. Fonte: Cidade Ativa (dados SMDU e levantamento de campo), 2016.

Nessas escadarias foram avaliadas a percepção dos usuários e a leitura técnica da equipe, ambas baseadas sobre 7 critérios (segurança, proteção, acessibilidade, versatilidade, atratividade, conectividade, resiliência). Quatro dessas escadarias foram depois selecionadas como amostra relevante das diferentes configurações e tipologias de escadarias da região, nos quais foram realizadas medições de fluxos e levantamentos geométricos.

A medição dos fluxos evidenciou um pico de uso de madrugada para as descidas das escadarias até o terminal de ônibus Jardim Ângela, ponto de chave da mobilidade local e implantado na avenida M'Boi Mirim, enquanto os usos caem a noite para as subidas, dadas à dificuldade física, que ocorre geralmente nas escadarias sem patamares de descanso. Uma escadaria identificada perto de uma escola, encontra uma intensificação do fluxo antes dos horários do começo e do fim dos dois períodos de aulas. As crianças entrevistadas nessa escadaria indicaram a

ausência de lugar de permanência, para poder brincarem e ficarem com os amigos perto da escola antes de voltar para casa.

As escadarias da área apresentam geometria e contextos variados: em linha reta, ziguezague, com ou sem patamares de descanso, encerrados entre dois muros, ou comunicando-se com entradas de casas. Porém, todas têm em comum um estado precário pela falta de iluminação e de corrimãos, pela irregularidade dos degraus, a ausência de arborização que expõe a passagem ao sol, e a carência de sistema de drenagem que provoca a impraticabilidade das escadarias nos dias de chuva. Durante as entrevistas, se ouviu dos moradores majoritariamente reclamações a respeito dessas constatações e, portanto, sugestões de melhorias extremamente básicas – trocar a luz, colocar um banco, um corrimão - que atestam a grande falta de conforto destes espaços. Também surgiu a questão da insegurança percebida pela maioria dos moradores. Conforme o horário, os moradores pedem para um familiar acompanhar ou mudam de caminho para evitar a passagem que torna-se um lugar de assalto ou tráfico de drogas.

Degradadas, cobertas de lixo, as escadarias não são percebidas como espaço comum, mas como lugar sem nenhuma pertencência, a não ser dos traficantes ou bandidos eventuais que limitam assim o uso do que seria um atalho ou caminho para algumas pessoas. Ou seja, a falta de segurança ou de condições materiais mínimas erradica, por fim, a natureza essencial das passagens (SMETS, 2014).



Fig. 8, 9 e 10: Fotos das escadarias e passagens da região. Fonte: Camille Bianchi, 2016.

6. ESCADARIA RIBEIRÃO DOS FRADES



escadaria ao longo de casas ou comércio térreo



BAIRRO: Morro do Índio

VIA DE CIMA: -

VIA DE BAIXO: Rua Cipotuba

cidade ativa

morador

	<i>cidade ativa</i>					<i>morador</i>				
SEGURANÇA	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
PROTEÇÃO	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
ACESSIBILIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
VERSATILIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
ATRATIVIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
CONECTIVIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
RESILIÊNCIA	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹

"a escadaria não é insegura - só está insegura agora porque a luz queimou e, desde então, tem menos gente passando por ela"

José, 47

7. ESCADARIA CIPOTUBA ZIG ZAG



escadaria zigzag



BAIRRO: Morro do Índio

VIA DE CIMA: Rua Cipotuba

VIA DE BAIXO: Rua Tijuape

cidade ativa

morador

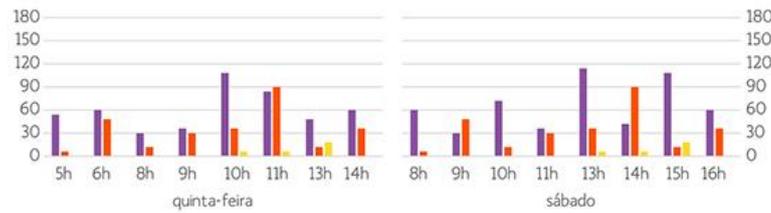
	<i>cidade ativa</i>					<i>morador</i>				
SEGURANÇA	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
PROTEÇÃO	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
ACESSIBILIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
VERSATILIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
ATRATIVIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
CONECTIVIDADE	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹
RESILIÊNCIA	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹

"depois que arrumaram a escada o pessoal passou a usar bem mais do que antes"

Raimunda, 49

Fig. 11: Resultado da avaliação técnica e pelos moradores das escadarias selecionadas. Fonte: Cidade Ativa, 2016.

ESCADARIA CABRAL

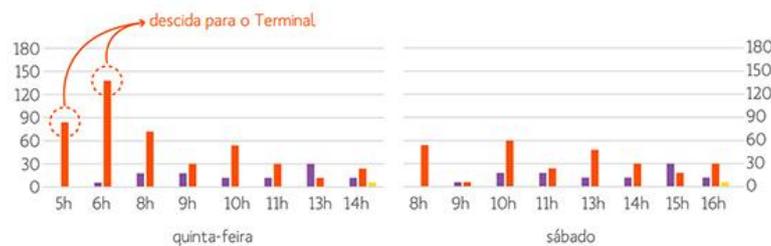


GRÁFICOS DE FLUXO

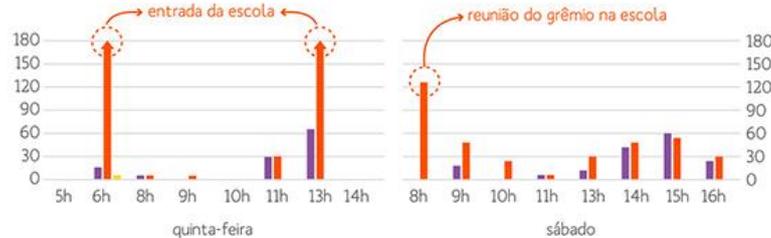
Gráficos que resumem medições de fluxo realizadas pela Cidade Ativa.

Crédito: Cidade Ativa

ESCADARIA PALHAL



ESCADARIA PEREIRA MACHADO



ESCADARIA NAKAMURA

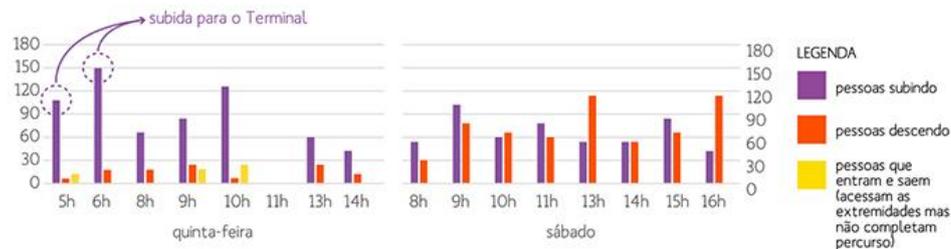


Fig. 12: Gráficos de fluxos passando pelas escadarias selecionadas. Fonte: Cidade Ativa (medições *in loco*), 2016.

Caminho escolar

A percepção das crianças sobre o caminhar na região fez parte do escopo da pesquisa como fator determinante para incentivar as condições de segurança das infraestruturas urbanas pedonais e a suas adequações para os moradores com maior vulnerabilidade. A arquiteta Irène Quintáns identificou a Escola Estadual Oscar Pereira Machado como escola piloto para as entrevistas com as crianças. Situada no Jardim Nakamura, a escola contabiliza 1424 alunos, incluindo ensino fundamental e ensino médio, dos quais 300 deles, estudantes da 1ª até a 8ª série, participaram da pesquisa. O objetivo era, pelo meio de um questionário, de determinar o modo de se locomover da casa para a escola pelas crianças, a impressão delas ao longo do caminho tentando traduzir as percepções que elas têm sobre o entorno urbano, suas qualidades, defeitos, inseguranças...

Os resultados mostraram que 80% dos trajetos são feitos a pé pelas crianças cuja maioria indicou uma sensação de perigo ao longo das avenidas principais e a dificuldade de travessia causada pela inadequação dos faróis e insuficiência de faixa de pedestre.

Essa constatação tem um impacto sobre a percepção territorial das crianças dependendo de elas morarem de um lado ou do outro da avenida: quem "mora dentro" se sente integrada ao Jardim Nakamura, e quem mora além da avenida se sente fora da comunidade, significando o quanto que os eixos viários Agamenon e M'Boi Mirim são percebidos como fronteiras físicas.

De fato, o caminho até a escola é geralmente feito de transporte escolar, mesmo para curtas distâncias, para evitar que as crianças atravessem essas avenidas. Esta opção pela segurança acaba, porém, impactando não apenas no aumento do trânsito. O transporte motorizado desvincula a criança de seu entorno urbano e gera uma distorção em sua percepção espacial. A pesquisa mostrou que muito alunos se equivocaram ao representar o trajeto casa-escola-casa, projetando distâncias bem maiores e caminhos mais complexos do que os reais.

Quanto às crianças que fazem o caminho a pé, a representação do percurso indica com precisão tanto a distância como os detalhes do caminho, como é o caso do escadão principal situado na frente na escola e que aparece em diversas representações.

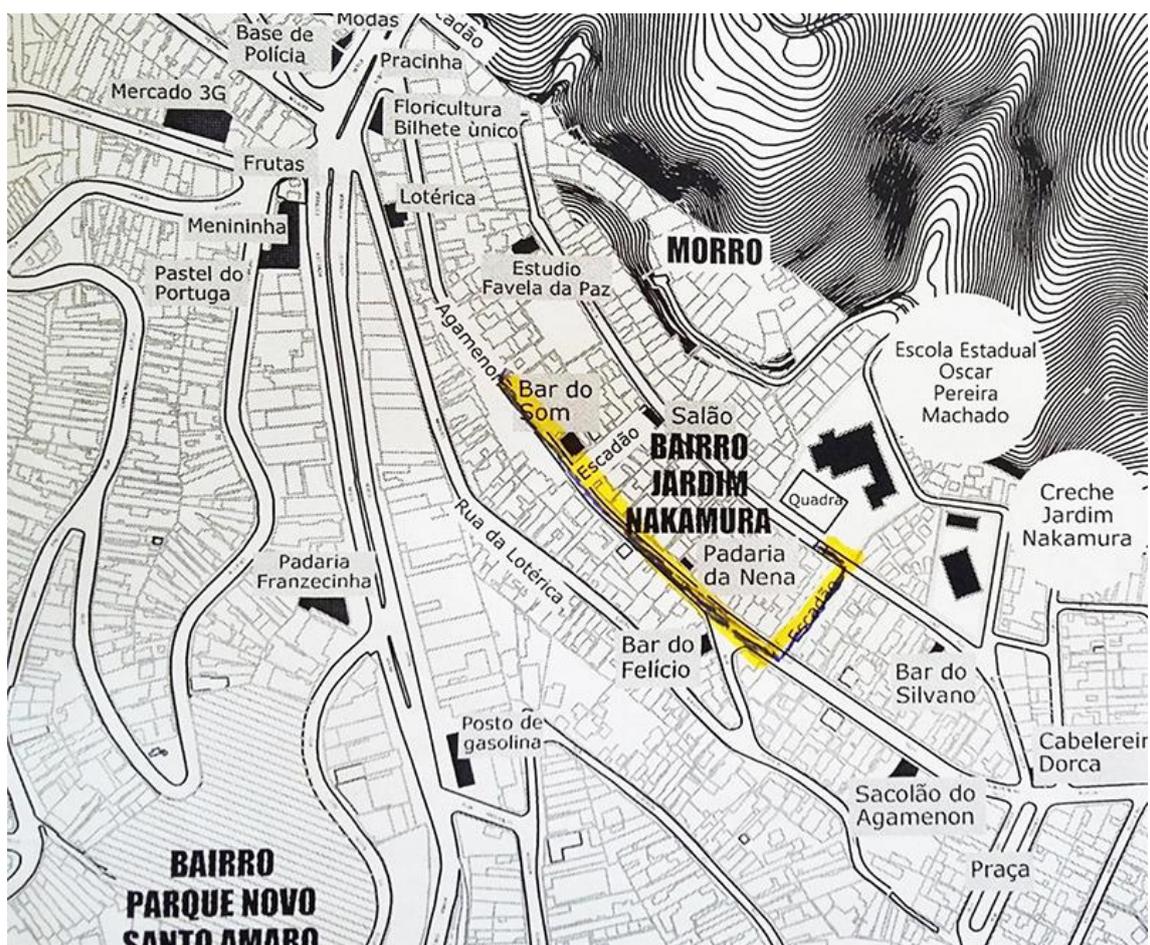


Fig. 13: Percurso desenhado por uma criança que vai caminhando para a escola. Fonte: Caminho Escolar, 2016.

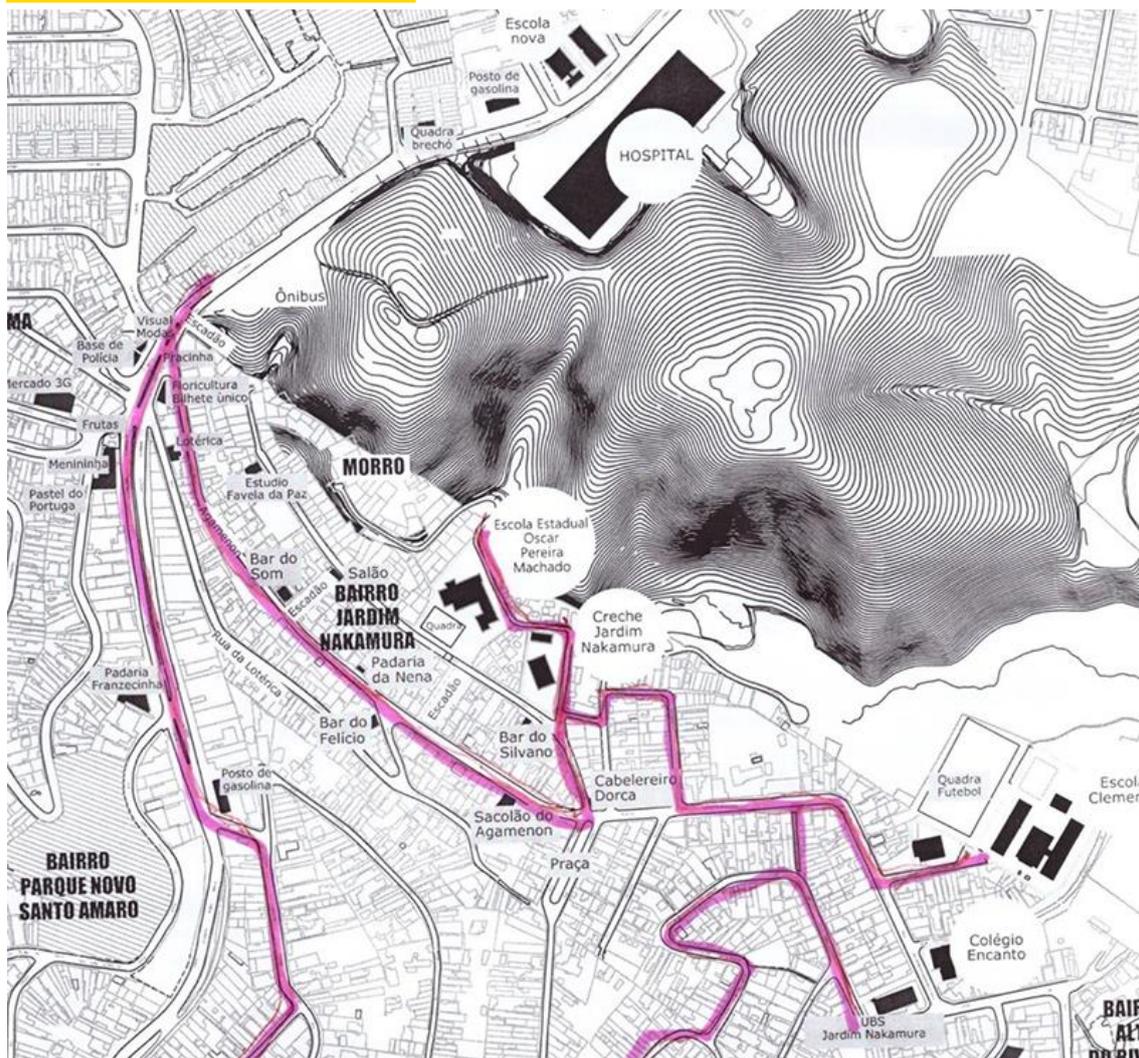


Fig. 14: Percurso desenhado por uma criança que vai para a escola de transporte público. Fonte: Caminho Escolar, 2016.

Para complementar o retrato populacional, o IVM convidou cinco moradores de idade, ocupação e origem diversas para o registro de “caminhos comentados”. Filmados e acompanhados por uma equipe local de jovens *videomakers*, estas pessoas narravam, enquanto faziam seu caminho rotineiro, as particularidades do bairro e dos seus deslocamentos. Dona Rita, uma cozinheira autônoma de 68 anos; Júlyya, uma aluna de 10 anos; Jussara, uma recepcionista de 32 anos; Seu Zé Cardoso, um aposentado de 74 anos, atualmente dono de bar; e Daniel, um fotógrafo de 31 anos compartilharam, assim, os detalhes de sua mobilidade, as dificuldades de se locomover na região, as travessias e os acidentes, como os dois atropelamentos que Júlyya sofreu.



Fig. 15: Extrato dos vídeos dos moradores entrevistados. Fonte: IVM, 2016.

Engajar ações com a população

Além dos levantamentos e reuniões de campo, foram realizadas oficinas participativas com a população

A equipe do Olhe o Degrau realizou a oficina “Escadão dos Sonhos” em parceria com Escola Estadual Oscar Pereira Machado, na qual os alunos foram convidados a participar da transformação da escadaria que dá acesso ao seu local de estudos com atividades ligadas à poesia e à pintura. O objetivo deste encontro foi reunir ideias e dados sobre o que seria a escadaria dos sonhos daqueles que a utilizam, a partir de perguntas simples sobre o que eles gostariam de fazer na escadaria, e o que eles gostariam que tivesse nela.

Analisando os desejos dos alunos para o escadão, as atividades mais votadas foram assistir filmes e utilizar celular e aplicativos. Ouvir e tocar música e se exercitar também receberam muitos votos. Quanto aos elementos mais desejados para o local, campo de futebol, *wifi* e tomadas foram os mais expressivos na votação. A presença do futebol nas escadarias, apesar da incompatibilidade aparente com os degraus, suscita uma reflexão interessante sobre o que simbolizam as passagens como únicos lugares de espaços livres para as crianças, e a potencial caracterização das escadarias com outro tipo de atividade além do próprio deslocamento.

O trabalho de análise sobre a mobilidade pedonal das crianças pelo Caminho Escolar foi completado por uma oficina de “Curativos Urbanos” com os alunos da 8ª série da mesma escola. Essa oficina buscou evidenciar os problemas e as melhorias a serem feitas ao redor da escola, principalmente nas avenidas Agamenon e M’Boi Mirim.

Dos comentários mais frequentes, pode-se destacar as críticas recorrentes sobre as dificuldades de travessias e a falta de segurança dos pedestres, o que demonstra a percepção aguda que as crianças têm sobre o entorno urbano delas. As observações voltaram-se também à questão da gestão do espaço público, sugerindo ações simples como retirar os lixos, colocar lixeiras ecológicas, arrumar as faixas de pedestres e os sinais de trânsito.



Fig. 16 e 17: Fotos da oficina com as crianças na escadaria da escola. Fonte: Cidade Ativa, 2016.



Fig. 18: Foto da oficina dos curativos urbanos. Fonte: Caminho Escolar - Red Ocara, 2016

Fomentar intervenções concretas

O contexto atual de revisão do Plano Regional das subprefeituras de São Paulo oferece um marco ideal para conversas participativas e ações mais ambiciosas com o fim de solucionar os problemas recorrentes levantados durante a pesquisa. Aproveitando esta agenda, o IVM lançará agora um concurso para aplicação de soluções concretas em 4 lugares demonstradores do Jardim Ângela, isto é, quatro passagens com características e desafios distintos.

O concurso selecionará projetos e *test site* que estabeleçam fórmulas inovadoras de recuperação das passagens existentes enquanto sociabilidade, circulação de pessoas e bens, permanência segurança e sustentabilidade ambiental. Para isso, é requisito a participação de equipes mistas: escritórios e coletivos de jovens profissionais da área da arquitetura e de urbanismo trabalharão em conjunto com grupos de ativistas urbanos da região do Ângela. Por meio deste trabalho a “quatro mãos” entre o profissional e o ator local, o concurso quer viabilizar um método de intervenções simples e de baixo custo e promover a troca entre os moradores e as entidades de gestão pública, para que esse processo seja replicável em outros contextos urbanos.

Como ação piloto do que é repensar as passagens existentes, a dinâmica do concurso implica interessar-se pelo contexto atual e individual das passagens selecionadas, e, assim traduzir uma espacialização das expectativas específicas capazes de rever o papel do atalho, como verdadeira opção de caminho. E que este seja frequentável a qualquer hora do dia e da noite, com conforto, segurança, dispositivos de permanência e facilitadores de deslocamento. Retomando as palavras de Marcel Smets, a melhoria das passagens abre a possibilidade de escolha dos caminhos e a liberdade de acesso:

A criação da passagem possibilita uma escolha e nos leva à distinção entre o caminho dedicado principalmente ao movimento e um itinerário relacionados com a atividade recreativa, lazer e descanso. [...] A escolha deliberada de percorrer uma rota cênica, em vez de uma estrada, ou para seguir um caminho que atravessa o espaço entre vias principais, é motivada pela qualidade do percurso alternativo (SMETS, 2014, p. 14).

A passagem, bem além da sua função primária, é vista aqui como espaço aumentado, sujeito à diversas interpretações espaciais, símbolo da versatilidade urbana que impregna os lugares mais desvalorizados, onde o espaço livre faz-se escasso e, portanto, reveste um grande potencial de usos entrelaçados.

Referências

CAMINHO Escolar. **Relatório final da pesquisa Passagens Jardim Ângela**. Dezembro 2015.

CIDADE Ativa – Olhe o Degrau. **Relatório final da pesquisa Passagens Jardim Ângela**. Novembro 2015.

PERRAULT, D. **Metropolis?** Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Paris, cinq métropoles en regard du grand Paris. Paris: Carré, 2011.

ROSA, M. **Micro planejamento:** práticas urbanas criativas. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.

SECCHI, B. **Première leçon d’urbanisme**. Marseille: Parenthèses, 2006.



SMDU. **Plano Regional de São Paulo**. São Paulo, 2016.

SMETS, M. **Passages**. Article de fond. Paris: Institut de la Ville en Mouvement, Fevereiro-Abril 2014.