

QUINTAL das cores

uma experiência de urbanismo tático em Goiânia

1. referencial teórico

Para além dos deslocamentos de veículos, as ruas são espaços públicos para as pessoas. No entanto, a ascensão do automóvel impulsionou investimentos em estrutura viária nas cidades e o desfecho é um desenho urbano que prioriza a circulação dos carros em detrimento dos pedestres. Como efeito, os espaços públicos se tornaram precários e hostis para as pessoas, desestimulando a vida urbana e reforçando um cenário de insegurança viária.

Acupuntura urbana é uma estratégia de transformação urbana que objetiva requalificar um espaço público debilitado por meio de intervenções pontuais. No Brasil, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner (2011) foi um dos principais defensores da prática, aplicando-a para proporcionar melhorias imediatas ao ambiente urbano de maneira rápida, econômica e menos burocrática de se executar.

Com base em medidas de reativação do espaço, a prática tem como premissa despertar um processo de **transformação em série**, inspirando novas propostas em seu entorno. O intuito é que pequenas intervenções impulsionem um conjunto de ações capazes de aprimorar a qualidade do espaço público e gerar mudanças sociais entre os cidadãos.

Nesse contexto, o urbanismo tático surge como uma alternativa de mudança que objetiva transformar o cenário urbano atual saturado de veículos em um cenário de **vivacidade e encontro entre pessoas**. Por meio de soluções criativas de design, a proposta visa qualificar espaços públicos e tornar as vias mais seguras com **ações de baixo custo, participativas e temporárias** (Fernandes Barata; Sansão Fontes, 2016).

Nessas experiências, a rua se torna palco de experimentações para testar novos usos. Seja

introdução

O desequilíbrio do espaço da rua dedicado aos automóveis e pedestres é notório nas cidades contemporâneas, especialmente as brasileiras. A valorização do modo motorizado individual e o consequente desinteresse pelo espaço público inverteu o protagonismo da rua, criando condições inseguras para a mobilidade a pé. Diante dos efeitos negativos do carro nas cidades, este trabalho se propôs a recuperar a dimensão humana no ambiente urbano, enfrentando, em uma pequena escala, os desafios relacionados à **qualificação de espaços urbanos, mudança de paradigma e segurança viária**.

Para tanto, o **urbanismo tático**, sendo uma intervenção de baixo custo, rápida implementação e de construção coletiva, foi utilizado como estratégia de transformação do lugar. Na tentativa de concretizar esse tipo de projeto **pela primeira vez em Goiânia**, foi realizada uma

experiência no campus de uma Universidade.

Por meio dessa experiência, objetiva-se mostrar, na prática, **a eficácia das intervenções de urbanismo tático na melhoria do espaço público para as pessoas, de forma a torná-lo mais seguro e adequado para a mobilidade a pé**. Também espera-se demonstrar a necessidade de romper paradigmas do uso excessivo do carro e repensar o desenho urbano voltado para os pedestres, inspirando outros projetos de qualificação do espaço e de segurança viária em cidades brasileiras.

Como metodologia, foi feito um estudo teórico e do lugar, a fim de dar o embasamento necessário e demarcar as possibilidades de implantação. Em seguida, foi realizada conversas com a comunidade para partir para o planejamento e desenho da proposta. Com isso, a intervenção foi executada e seus impactos foram avaliados.

criando novos espaços ou recuperando espaços existentes, elas atuam em escala 1:1 em contextos subutilizados, reinventando a maneira que lotes vazios, estacionamentos e ruas excessivamente largas são apropriadas. As intervenções podem ser articuladas por habitantes ou poder público; em ambos, a participação social é essencial no processo de construção do espaço (Fernandes Barata; Sansão Fontes, 2016).

Outro conceito de destaque é o placemaking, ou **"criando lugares"**. Trata-se de um processo colaborativo para reinventar espaços públicos no intuito de fortalecer a conexão entre usuários e lugar. O termo foi popularizado na década de 1990 pelo Project for Public Spaces, uma organização que emprega essa abordagem no planejamento de espaços públicos vibrantes (PPS, 2018).

Essa ferramenta foi desenvolvida para construir espaços públicos adequados e em sintonia com a comunidade. Ao oportunizar a participação coletiva, é possível atender desejos e necessidades reais, além de criar vínculos sociais que promovem bem-estar e estimulam a permanência no espaço (PPS, 2018). Com base nisso, o PPS elaborou um diagrama (Figura 1) que define quatro aspectos cruciais para criar ótimos lugares: acessibilidade, atividade, conforto e sociabilidade. Este trabalho desenvolve a intervenção baseada nesses atributos, a fim de criar um ambiente urbano de qualidade.

Por fim, as medidas de moderação de tráfego são estratégias de redesenho viário que buscam induzir velocidades mais baixas e criar espaços de circulação protegidos para pedestres e ciclistas. Essas ações geram maior atenção aos motoristas, contribuindo, então, para a gestão da velocidade nas ruas e para a segurança do pedestre (WRI, 2015).

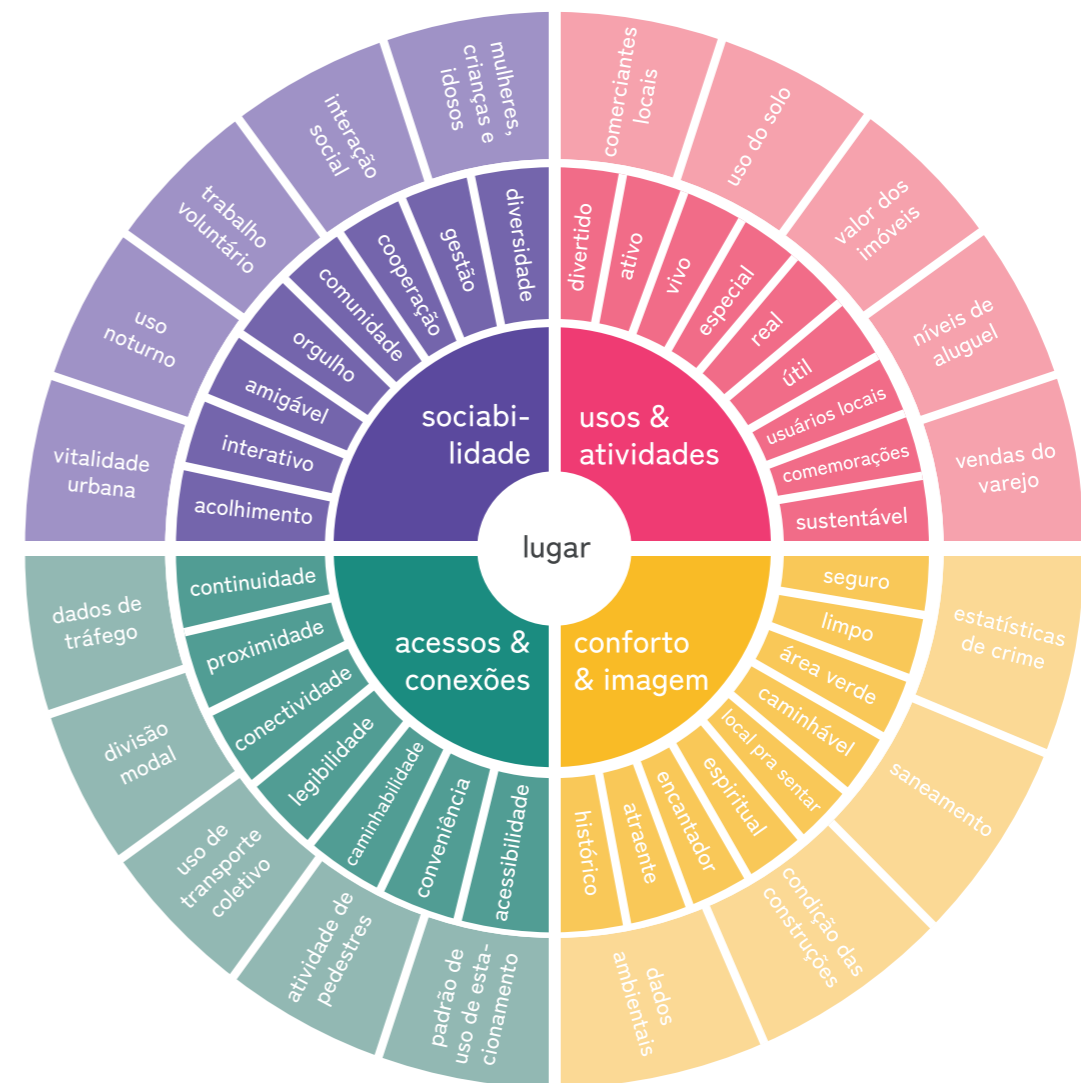


Figura 1: Diagrama de atributos do lugar. Fonte: PPS, 2018. Modificado pela autora.

FERNANDES BARATA, Aline; SANSÃO FONTES, Adriana. Urbanismo tático: experiências temporárias na ativação urbana. 3º Seminário Nacional sobre Habitação e Desenvolvimento Sustentável (HABITAR), Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais, nov. 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3f6iir>. Acesso em: 7 jan 2023.

LERNER, Jaime. Acupuntura urbana. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

PPS (PROJECT FOR PUBLIC SPACES). Placemaking: What if we built our cities around places?. 2018. Disponível em: <https://bit.ly/45vtuW>. Acesso em: 8 jan 2023.

UFG (UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS); SECIMA (SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, RECURSOS HÍDRICOS, INFRAESTRUTURA, CIDADES E ASSUNTOS METROPOLITANOS). Diretrizes para a Região Metropolitana de Goiânia. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/48iQ5aD>. Acesso em: 9 out 2023.

WRI (WORLD RESOURCES INSTITUTE). WRI ROSS CENTER FOR SUSTAINABLE CITIES. Cities Safer by Design. Washington, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/3rhHUM>. Acesso em: 15 jan 2023.

FOLHA:

1/6

boa solução para segurança
e se não tirar áreas de permanência se as vagas? tornam pontos de referência
bom espaço cores dão mais poderia acontecer para estudar interesse no caminho mesas boa quem usa o estacionamento redes solução não deve gostar muito bom para segurança
banco já é suficiente interessante ressignificar lugares chamar muito positivo vai tirar as vagas? boa atenção
estacionamentos temporário, tudo bem ideia sombra tem potencial de uso jogos trazer cores para a UFG
trazer atenção adoraria que iluminação importante ocupar para o lugar funcionasse espaços de estar espaços vagos ao ar livre fazem falta

Figura 3: Principais comentários da comunidade.

2. estudo do lugar

Goiânia enfrenta altas taxas de motorização individual e tem um modelo de desenvolvimento que prioriza a fluidez dos veículos (UFG; SECIMA, 2017). Considerando o atual contexto urbano carrocentrista, mostrou-se necessário aplicar uma estratégia para solucionar o desequilíbrio viário em algum ponto da cidade. Assim, o urbanismo tático foi escolhido com o propósito de melhorar a qualidade do espaço público e segurança viária.

A Universidade foi o local de estudo deste trabalho, visto que a cultura do carro e o espaço destinado a ele é dominante no campus. Seguindo a abordagem da acupuntura urbana, os pontos sensíveis do território foram identificados de forma sistêmica partindo de análises macro de hierarquia viária, fluxos, infraestrutura, conflitos e estacionamento. Categorizando em propostas de redesenho viário (medidas de moderação de tráfego e priorização de modos ativos) e ativação do espaço público (áreas subutilizadas), foram demarcados 13 potenciais locais.

Com base em critérios de localização e fluxo de pessoas, o trecho do acesso do campus que liga ao Restaurante Universitário e aos demais prédios apresentou-se relevante, posto que é um trajeto muito frequente. A partir de levantamentos in loco, estima-se que neste percurso **circulam cerca de 400 pessoas por hora**. Porém, seu principal obstáculo é a falta de infraestrutura para o pedestre e a interrupção do caminho por um estacionamento, causando um constante conflito de passagem com os veículos.

Observando a rota realizada pelos pedestres, definiu-se o trecho de intervenção (fases 1 e 2). No geral, a infraestrutura é precária em todo o percurso. A calçada não contempla a linha de desejo e a qualidade da

pavimentação é ruim. O único mobiliário urbano existente é um paraciclo, visto que os bancos presentes estão destruídos e inutilizáveis. O estacionamento é o ponto central da problemática. A superlotação de veículos induz motoristas a estacionarem no acesso da calçada, além de não se atentarem à circulação de pedestres no estacionamento. Devido à inexistência de calçada, as pessoas são submetidas a atravessarem em meio aos automóveis, tornando a travessia perigosa (Figura 2).

3. diálogos

Estabelecer diálogos com a comunidade e manter apoio para a implementação do projeto é essencial e cumpre com o caráter participativo do urbanismo tático. A intervenção obteve apoio integral, incluindo estudantes e departamentos de gestão (Figura 3). Todos identificaram que há uma necessidade real de solucionar os conflitos entre carros e pedestres no trecho do estacionamento e acreditam que a proposta tática é uma alternativa criativa e interessante de transformar o lugar.

No entanto, foi unânime a resistência em relação à retirada das vagas de automóveis. Mesmo com áreas excessivamente grandes de estacionamento pelo campus, os benefícios que a redução do domínio do automóvel pode causar no ambiente urbano não é entendido. Isso evidencia, portanto, como a cultura do carro é inerente e a dificuldade de quebrar paradigmas.

Na dificuldade de convencer a comunidade sobre os impactos positivos da desocupação dos carros, o questionamento deixado foi: **"Por que 12 vagas de carro são mais importantes que 400 pessoas transitando por hora?"**. Com isso, reitera-se a importância de mudar a como a população pensa o espaço público e conscientizá-la sobre o papel dos pedestres na vitalidade e mobilidade urbana.

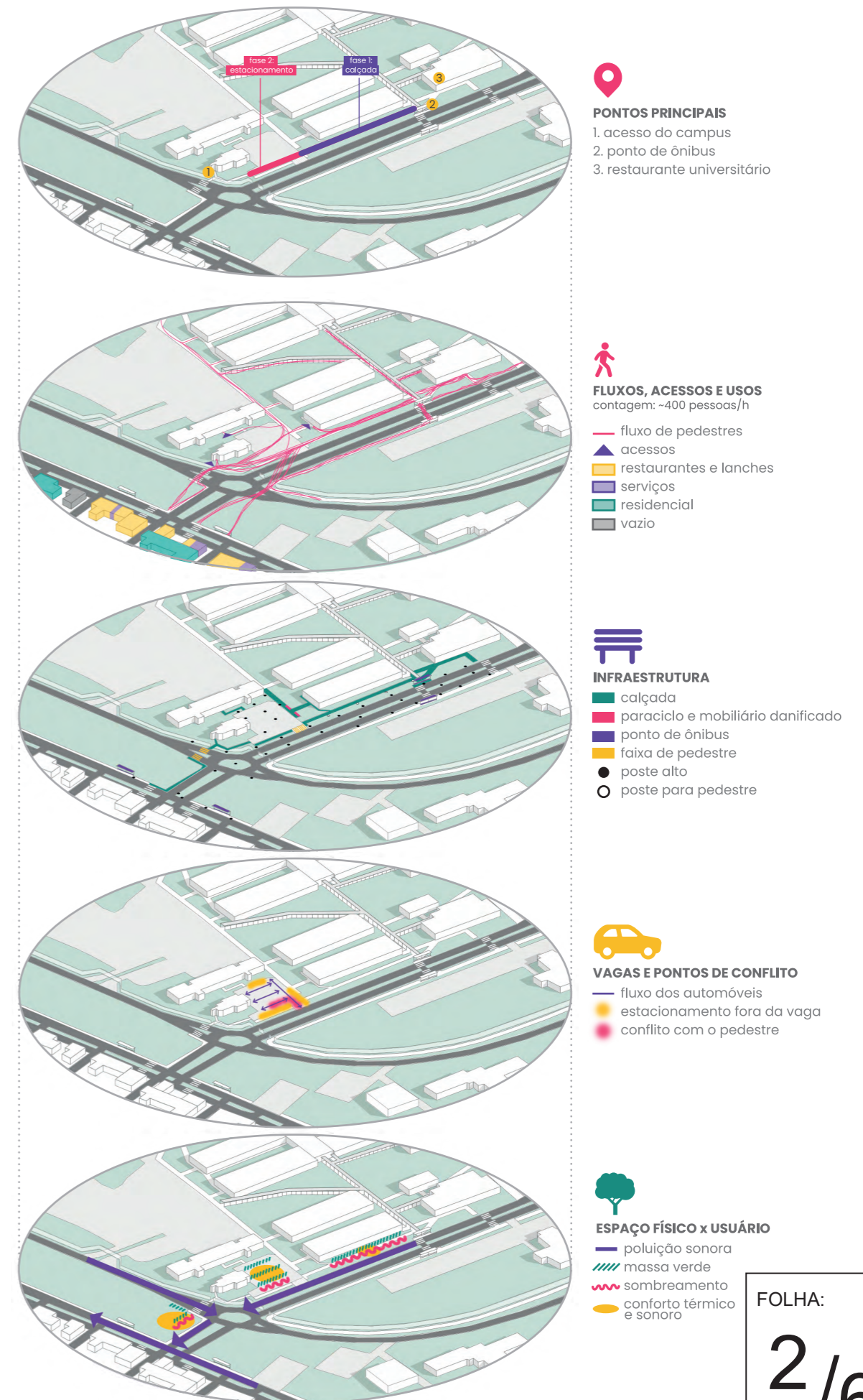


Figura 2: Estudos do lugar de intervenção.



4. planejamento

Levando em consideração o caráter de baixo custo do urbanismo tático, este trabalho teve apoio de setores da Universidade e instituições parceiras para ceder os materiais necessários, além de doações e compras pela autora do projeto. Foi feito o orçamento de cada item planejado e adquirido conforme viabilidade. Na Figura 9, todos os materiais, ferramentas e mobiliários obtidos foram especificados com seus respectivos valores. O custo final totalizou cerca de R\$3.680,00, cumprindo com o fator financeiramente acessível das ações táticas (Figura 4).

Por fim, a fase de divulgação foi importante para atrair interessados a participar da pintura coletiva da intervenção e convidar a comunidade a caminhar e permanecer no espaço. A divulgação se deu por banner e pôsteres no campus e pelas redes sociais (Figura 5).

etapa	material	quantidade	atribuição	valor
preparação	cone	11 un.	Universidade	-
	vassoura	9 un.	Universidade	-
	pá	1 un.	peçoal	-
	fita de isolamento	2 un.	Universidade	-
pallet	pallet	25 un.	Universidade	-
	pallet	25 un.	Universidade	R\$250,00
	pano	10 un.	peçoal	-
	tatame de E.V.A.	15 un.	Instituição parceira	R\$630,00
	luva de borracha	3 pares	peçoal	-
	grama sintética	12m²	Instituição parceira	R\$588,00
bandeirinhas	tecido	12 metros	peçoal	R\$150,00
	tesoura	3 un.	peçoal	-
	barbante	1 un.	peçoal	-
	barbante	1 un.	Universidade	-
	cola	1 un.	peçoal	-
	cola	1 un.	doação	-
	escada	1 un.	peçoal	-
escada	2 un.	doação	-	
pintura	trena	4 un.	doação	-
	trena	1 un.	peçoal	-
	caixa de giz	1 un.	Universidade	-
	fita crepe	2 un.	Universidade	-
	rolo de pintura 23cm	1 un.	peçoal	-
	rolo de pintura 23cm	1 un.	doação	-
	rolo de pintura 23cm	10 un.	Universidade	-
	rolo de pintura 23cm	7 un.	peçoal	R\$239,68
	rolo de pintura 15cm	10 un.	Universidade	-
	suporte para rolo	5 un.	Universidade	-
	suporte para rolo	12 un.	peçoal	R\$96,48
	trinchinha de pintura	5 un.	Universidade	-
	balde 8L	4 un.	Universidade	-
	balde 20L	5 un.	Universidade	-
	cal para pintura 7kg	12 sacos	peçoal	R\$186,60
	corante amarelo	3 un.	Universidade	-
	corante amarelo	15 un.	peçoal	R\$71,50
	corante vermelho	3 un.	Universidade	-
	corante vermelho	15 un.	peçoal	R\$73,80
corante azul	3 un.	Universidade	-	
corante azul	15 un.	peçoal	R\$85,90	
corante verde	3 un.	Universidade	-	
corante verde	15 un.	peçoal	R\$89,00	
mobiliários	cadeira de praia	10 un.	Instituição parceira	R\$650,90
	guarda-sol	5 un.	Instituição parceira	R\$239,50
	base de guarda-sol	5 un.	Instituição parceira	R\$329,50
	mesa de plástico	10 un.	Instituição parceira	-
	cadeira de plástico	40 un.	Instituição parceira	-
	lixeira	1 un.	peçoal	-
	saco de lixo	100 un.	Universidade	-
	planta	1 un.	doação	-
	livros	10 un.	doação	-
		total		

Figura 4: Orçamento da intervenção.

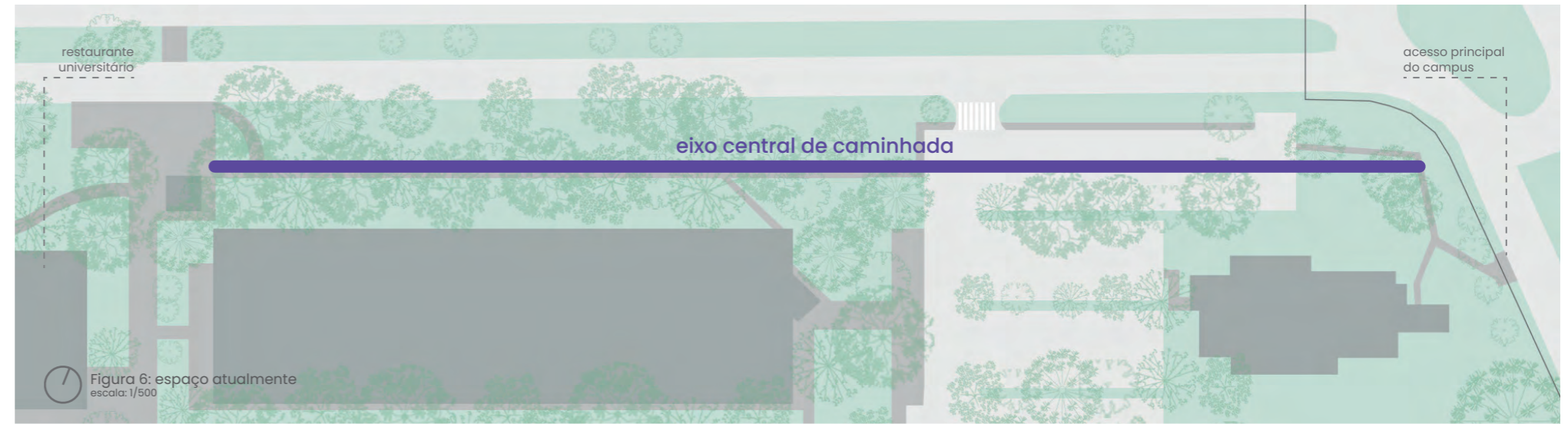


Figura 6: espaço atualmente
escala: 1/500



Figura 7: proposta final
escala: 1/500

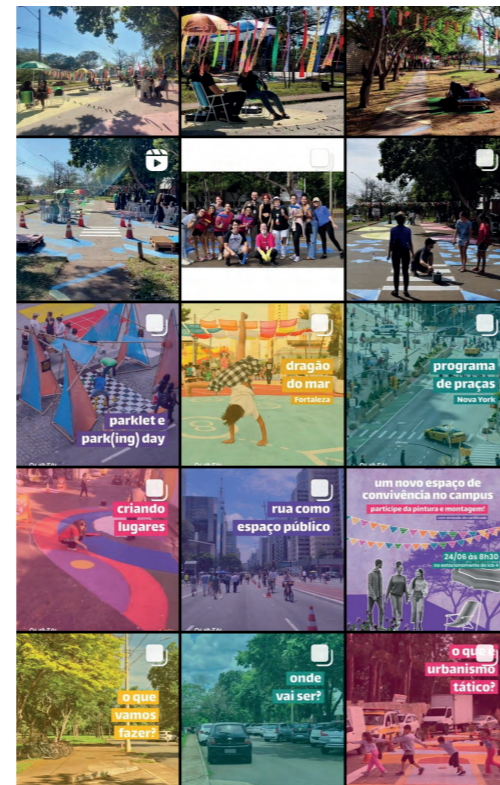


Figura 5: Divulgação nas redes sociais.

5. proposta final

A proposta absorveu sugestões dadas durante a etapa de diálogos e se adequou à disponibilidade de materiais obtidos. Em suma, foi estabelecido um **eixo central de caminhada** que, com base nos estudos do lugar, é o percurso já realizado pelos pedestres – apesar da falta de infraestrutura. **Para sanar o conflito no estacionamento, onde pessoas e carros disputam por espaço, o objetivo da proposta é temporariamente retirar as vagas de veículos e permitir que esse trajeto seja concluído com segurança e com foco na mobilidade a pé.**

A intervenção possui as fases 1 e 2. A fase 1 corresponde ao trecho da calçada, que inicia-se próximo ao Restaurante Universitário e finaliza no estacionamento. Esse trecho é somente uma passagem para um intenso fluxo de pessoas, porém, é uma paisagem bem arborizada. Por seu potencial de permanência, foram incorporados pontos para sentar.

A fase 2 é o trecho do estacionamento, que dá continuidade ao caminho da calçada e conduz até o acesso do campus. O eixo central da caminhada é

delimitado pela pintura. Também adotou-se medidas de moderação de tráfego na entrada do estacionamento, reduzindo o raio de giro do acesso para induzir velocidades mais baixas e estreita a passagem do carro. Também foi introduzida uma nova faixa de pedestres na interseção, garantindo maior atenção dos motoristas à passagem dos pedestres.

Por fim, todo o estacionamento foi pintado por áreas coloridas, baseando-se nos mobiliários que seriam instalados. Assim, a intervenção resultou em mais espaço para o pedestre, evitando a interferência do carro e permitindo mais segurança na caminhada. A situação inicial contabilizava somente 213m² para o pedestre e, com a intervenção, foi possível triplicar para 756m² (Figuras 6 e 7).



FOLHA:

3/6



Figura 14: Antes da intervenção.



Figura 15: Depois da intervenção.



Figura 8: Marcação dos desenhos.



Figura 9: Marcação dos desenhos.



Figura 10: Pintura.



Figura 11: Pintura.



Figura 12: Bandeiras estendidas.



Figura 13: Montagem dos pallets.

6. pintura e montagem

No dia 24 de junho de 2023 pela manhã, iniciou-se a pintura. O evento teve 55 participantes, sendo 43 estudantes e docentes da Universidade de 16 cursos distintos. Foram divididos 7 grupos de trabalho, sendo eles: das bandeiras, de produção da tinta, de pintura azul, de pintura amarelo, de pintura vermelho, de pintura verde e de pintura da calçada. Cada grupo recebeu uma base com medidas para as marcações dos desenhos no asfalto.

Enquanto os grupos de pintura traçavam os desenhos (Figura 8 e 9), as tintas eram produzidas. Após os desenhos, os integrantes começaram a pintura (Figuras 10 e 11). Depois, as bandeiras foram estendidas (Figura 12) e os mobiliários posicionados (Figuras 13). A partir de então, o Quintal das Cores estava preparado para receber os pedestres com mais segurança. O antes e depois da intervenção estão apresentados nas Figuras 14 e 15.





Figura 16: Intervenção em andamento.



Figura 17: Intervenção em andamento.

6. intervenção

O Quintal das Cores ficou ativo entre 26 de junho de 2023 e 07 de julho de 2023. A partir desse momento, **as vagas de estacionamento estavam temporariamente fechadas para dar espaço às pessoas**. É inegável os benefícios para uma travessia mais segura e confortável, visto o aumento da área transitável para o pedestre. As estratégias adotadas para induzir velocidades mais baixas dos veículos também foram eficazes e minimizaram os conflitos na interseção.

Para além da caminhada e da segurança viária, também existiram mudanças para quem permanecia no espaço. O caminho era cenário para fotografias e trabalhos da faculdade; os pallets eram momentos de descanso e rodas de música fora da sala de aula; as cadeiras de praia

eram oportunidades para pegar sol no clima fresco da manhã; as mesas eram apoio para estudos, jogos e almoços; e o piso colorido foi palco para brincadeiras de crianças (Figuras 21 a 25), cooperando para uma maior sensação coletiva de segurança urbana.

A inclusão desse espaço no hábito dos transeuntes demonstra o potencial que a intervenção possui. Observar a adesão de pessoas de diferentes grupos e faixas etárias e sua variedade de usos cotidianos simboliza o quanto **a experiência enriqueceu o espaço público e revelou uma nova maneira de pensar a caminhabilidade e a apropriação nesse percurso**.

Foram feitas observações in loco durante a intervenção para compreender como os usuários

se comportaram após a implementação do projeto. **A experiência cumpriu com seu objetivo com êxito: tornar a passagem mais segura e confortável para os pedestres e qualificar um novo espaço**. Isso foi alcançado tanto pelo maior apropriação pelas pessoas quanto pela mudança de comportamento dos motoristas no ponto de conflito existente. As transformações no ambiente urbano, por meio de estratégias participativas e de baixo custo, comprovam, portanto, que **o urbanismo tático é capaz de tornar um espaço público mais adequado para as pessoas e para a mobilidade a pé**.

O Quintal das Cores foi mais utilizado durante os intervalos de aula e almoço, no entanto, o fluxo de pessoas geralmente se manteve constante.

Apesar dos evidentes resultados positivos, parte dos motoristas se posicionaram contra a proposta devido à retirada das vagas de automóveis. Por isso, passaram a estacionar irregularmente e invadiram a intervenção. Também houve furto de materiais e tentativa de retirada das bandeiras.

Ao realizar essa transformação para aprimorar a segurança viária, as pessoas espontaneamente passaram a desfrutar do espaço com mais frequência. Isso demonstra, portanto, que, **ao destinar e pensar em espaços para pessoas, criamos espaços públicos mais vivos e interessantes que estimulam a permanência e a diversidade de usos e atividades**.



Figura 18: Intervenção em andamento.



Figura 19: Intervenção em andamento.



7. avaliação dos impactos

7.1. qualidade do lugar

O diagrama do PPS (2018) foi utilizado para avaliar a qualidade do lugar por quatro aspectos, segundo a maneira que as pessoas ocuparam a intervenção. A construção de ótimos lugares deve cumprir o maior número de atributos.

Em **Acessos & Conexões**, os atributos "conectividade" e "caminhabilidade" eram inexistentes e foram atingidos. Conectividade é a capacidade do caminho conduzir a um destino e caminhabilidade é a facilidade do espaço permitir a caminhada. Nesse caso, a calçada é interrompida por um estacionamento, impedindo a conclusão adequada do trajeto. Com a retirada das vagas, foi possível concluir esse caminho de forma mais segura.

Em **Conforto & Imagem**, destaca-se os atributos "atraente", "locais para sentar", "caminhável" e "seguro". Assim como o tópico anterior, a proposta pretendeu tornar o estacionamento em um lugar mais caminhável e seguro, visto que ele atuava como uma barreira de passagem. O percurso também se tornou mais agradável de caminhar e permanecer com suas soluções criativas de design e oferta de mobiliários.

Em **Usos & Atividades**, o projeto beneficiou o atributo "comerciantes locais" em um processo mútuo: com a realização das feiras, fomentou-se a circulação a pé, assim como contribui para a venda de cada lojista. Conseqüentemente, a maior permanência dos transeuntes alcançou os atributos "vivo" e "ativo" por impulsionar a frequência e diversidade de usos.

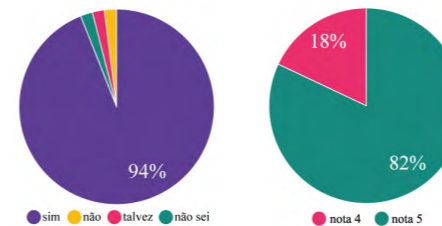
Por fim, em **Sociabilidade**, os atributos "comunidade" e "cooperação" se mostraram fortes. O estabelecimento de laços sociais e a percepção de cuidado com a intervenção consolidou um senso de coletividade nos usuários, contribuindo para a manutenção adequada do lugar. O atributo "diversidade" também foi importante, representando a multiplicidade e inclusão de grupos étnicos e faixas etárias na intervenção.

7.2. percepção dos usuários

Durante a intervenção, foram disponibilizados questionários de forma virtual e presencial para os usuários informarem suas opiniões sobre o espaço. No total, foram 51 respostas, sendo 26

online e 25 presenciais. Todas as respostas foram de estudantes de 17 cursos distintos.

Os resultados demonstram que **a aprovação do projeto foi unânime, com 82% de nota 5 e 18% nota 4**. As sugestões de melhoria mais recorrentes foram: sombra, mobiliários para deitar e programações de atividades. **94% dos entrevistados acreditam que a intervenção contribuiu para a segurança dos pedestres**, porque aumentou a área transitável, delimitou o espaço que impede a passagem dos carros e induziu baixas velocidades dos veículos, conseqüentemente evitando conflitos. **100% das respostas gostariam que a intervenção fosse permanente**, apesar da maioria nunca ter imaginado que um estacionamento poderia ter um melhor uso, já que ainda existe uma supremacia do carro no campus.



Figuras 22 e 23: Resposta dos formulários.

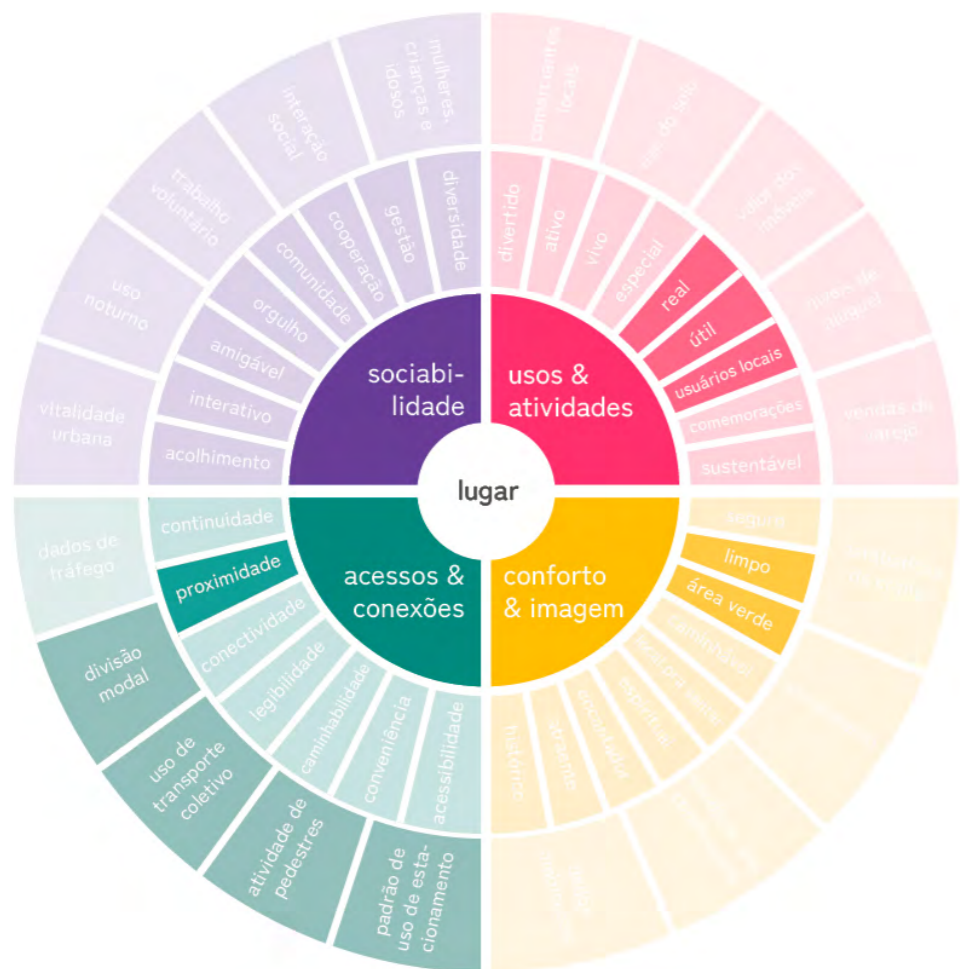


Figura 20: Atributos do lugar - Antes. Fonte: PPS, 2018. Modificado pela autora.

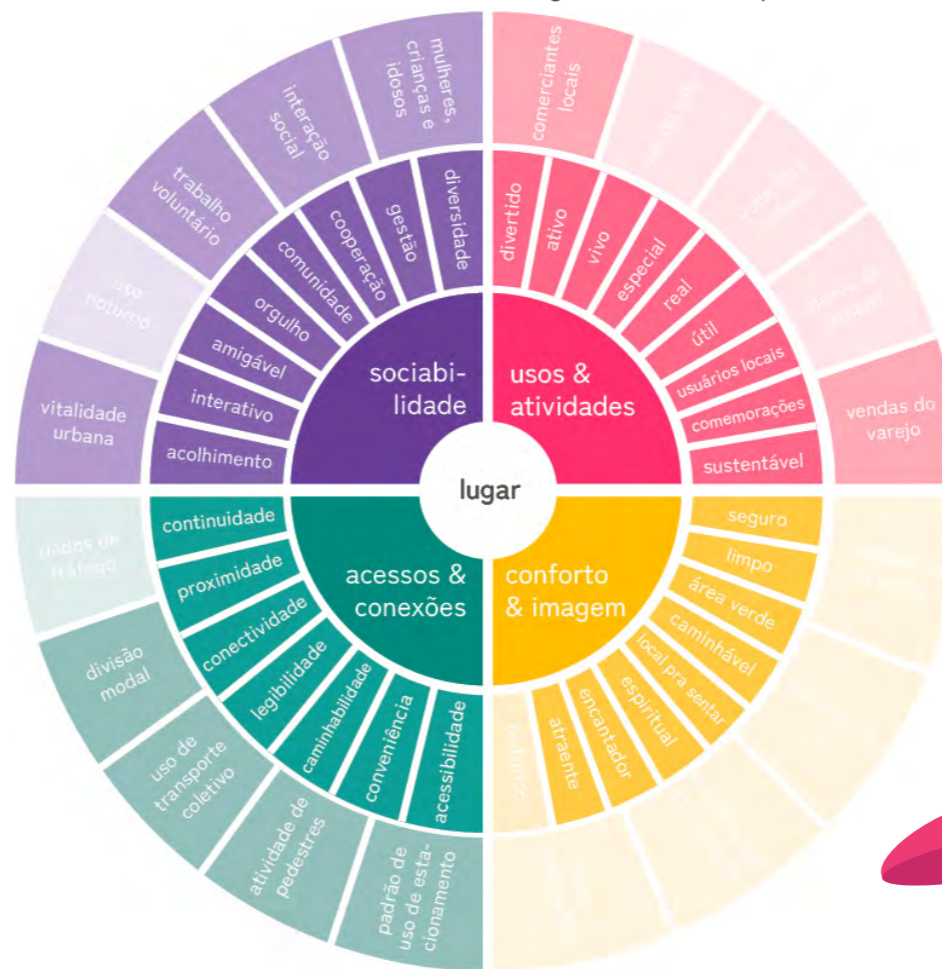


Figura 21: Atributos do lugar - Depois. Fonte: PPS, 2018. Modificado pela autora.

7.3. redes sociais

Nas redes sociais, o Quintal das Cores teve muita repercussão. Em 45 dias, foram 20 publicações e em torno de 1.450 seguidores. Dentre eles, 26 perfis de cursos e gestão da Universidade ajudaram na divulgação. A conta também teve 5.010 interações com o conteúdo, 3.843 curtidas, 137 comentários e 340 compartilhamentos.

O perfil também teve interações relevantes e seu alcance virtual permitiu que o projeto concedesse duas reportagens. Além disso, teve pessoas interessadas em replicar uma intervenção de urbanismo tático em outros locais.

Os comentários positivos recebidos e a aceitação da ideia foi significativamente maior que os comentários negativos. O perfil recebeu muitos comentários de apoio à proposta e despertou o interesse em refletir sobre o tema, mas o projeto foi criticado por retirar vagas de estacionamento, mesmo que temporariamente.

conclusão

A experiência foi um sucesso e seus objetivos foram alcançados com êxito. O Quintal das Cores comprovou os reflexos positivos da intervenção na qualificação urbana e segurança viária no percurso a pé e na permanência do lugar.

O urbanismo tático se mostrou como uma estratégia com grande potencial que vai além de uma mera alteração no espaço viário. Ela se mostra apta a provocar reflexões sobre a lógica carrocentrista, engajar a comunidade na busca de soluções viárias mais adequadas e transformar o espaço de modo a deixá-lo mais confortável para as pessoas.

Por fim, destaca-se um comentário recorrente por quem frequentava a intervenção: **"Olha quanto espaço criamos para as pessoas quando tiramos 12 vagas de carro!"**. Essa reflexão indica que é possível gerar impactos positivos na qualidade do ambiente urbano quando o uso excessivo do carro é questionado e a mobilidade a pé é colocada no ponto focal da discussão.

