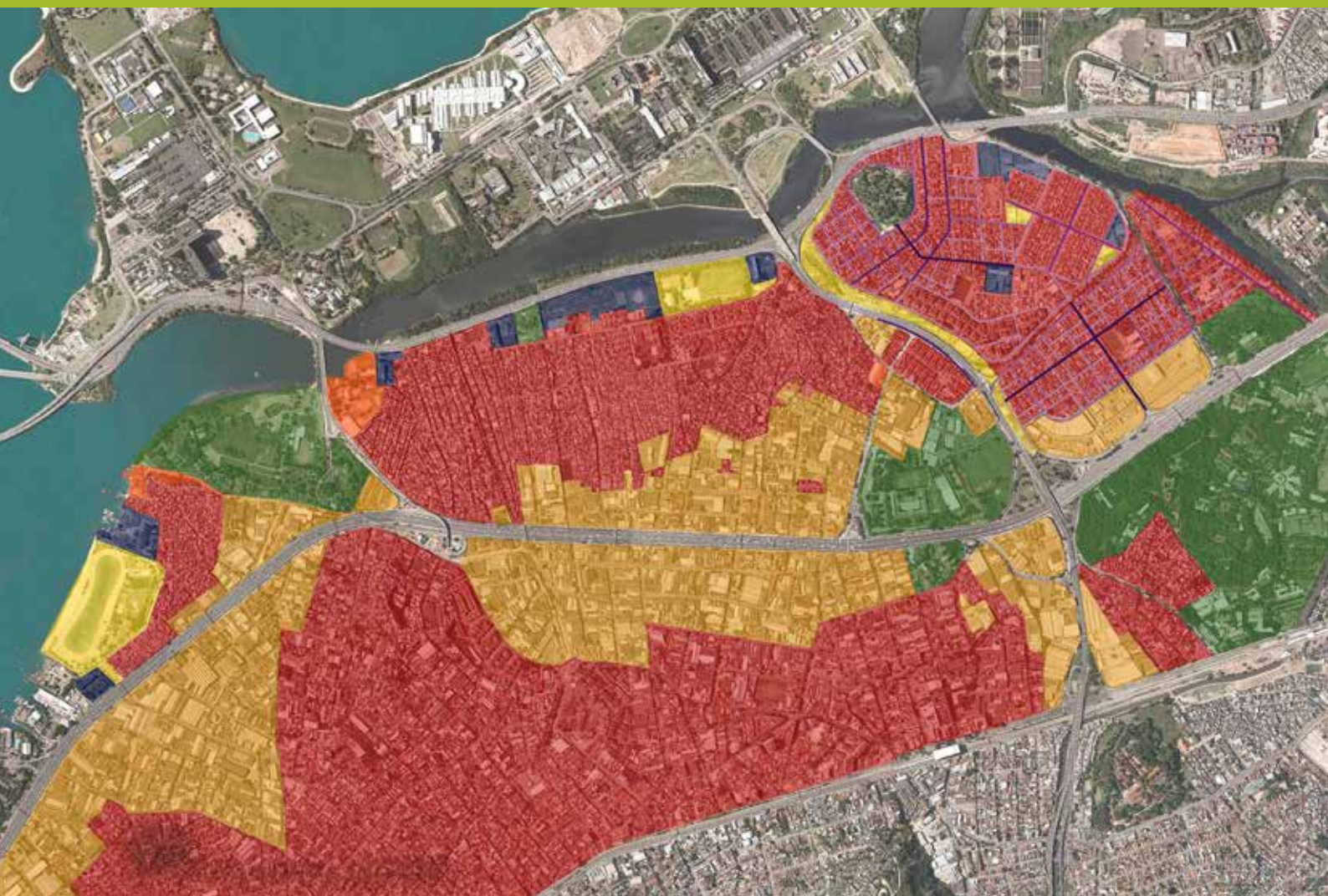




ITDP

Instituto de Políticas de Transporte
& Desenvolvimento



Relatório da Oficina “Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré”

Abril 2016

Sumário

4	Ficha Técnica
5	Lista de Siglas
7	Apresentação
8	Prólogo ao Relatório da Oficina “Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré”
10	1. Introdução
10	1.1 O território de trabalho
11	1.2 Os objetivos da oficina
12	1.3 O método usado
18	2. Atividades Realizadas
18	2.1 Oficina na Maré – dias 28/01 e 29/01
29	Parque União
30	Parque Rubens Vaz
31	Nova Holanda
32	Parque Maré
36	2.2 Aprofundamento da discussão no IPP - 09/03
42	3. Proposições para o Território Inventivo
42	Proposta 1: Unificação da Praça do Parque União e da área de entorno e saída da estação BRT Rubens Vaz.
44	Proposta 2: Tratamento das calçadas ao longo da Av. Brasil incluindo os entornos das passarelas
46	Proposta 3: Sistema de transporte por tuk-tuk na Maré para substituir moto-taxi
47	Proposta 4: Concepção de um projeto para tornar a Rua Principal mais segura para pedestres e ciclistas, respeitando os usos existentes
48	Proposta 5: Concepção e implementação de um plano de mobilidade para Maré
49	Proposta 6: Plano de Comunicação para educação, mediação e concepção de propostas para o espaço público da Maré
50	Proposta 7: Implantação de bicicletários nas estações de BRT e pontos de transporte público
51	Proposta 8: Potencializar o uso cultural, gastronômico e comercial
52	Proposta 9: Transformação da Rua Teixeira Ribeiro em via de pedestre

53	Proposta 10: Reorganização viária e de mobilidade
54	Proposta 11: Minimizar os impactos negativos relacionados à gentrificação econômica-cultural
55	Proposta 12, apresentada pelo arquiteto Pedro Évora
57	Proposta 13, apresentada pelo arquiteto Pablo Benetti
58	4. Considerações Finais
60	5. Referências Bibliográficas
61	6. Anexos
61	Anexo I - Convite
62	Anexo II – Formulário usado em campo
63	Anexo III – Formulários usados para a sistematização
65	Anexo IV – Formulário usado para a priorização
66	Anexo V - Participantes
69	Anexo VI - Relatório: Espaço público e mobilidade urbana: possibilidades e desafios da Maré
69	Anexo VII - Relatório: A Maré que queremos
69	Anexo VIII - Relatório: Pré Diagnóstico: Projeto de desenvolvimento da Maré
69	Anexo IX - Relatório: Proposta metodológica para um projeto de desenvolvimento para o bairro da Maré

Ficha Técnica

Organização



Secretaria Nacional de
Habitação

Ministério das
Cidades



UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO DE JANEIRO

Instituto Pereira Passos (IPP-Rio)

Andrea de Paula Pulici
Luis Fernando Valverde Salandia
Antônio Augusto Veríssimo
Cíntia Borba
Davi Bovolenta

Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU-RJ)

Marcelo Garcez Borges Viseu

Secretaria Municipal de Transportes (SMTR-RJ)

Luís Cesar Peruci do Amaral

Secretaria Nacional de Habitação (SNH / Ministério das Cidades)

Júnia Santa Rosa

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Pablo Benetti
Solange Carvalho

Redes de Desenvolvimento da Maré

Eliana Sousa Silva
Edson Diniz
Elizângela Leite (Registro fotográfico)

Observatório de Favelas

Jaílson de Sousa e Silva
Lino Teixeira (Mapas e ilustrações das propostas)

Consultoria técnica

Sonia Lopes (Coordenação da oficina –
TIP Projetos)
Maria Alice Azevedo de Carvalho (Diagnóstico
Sociológico - CENTRAL / PUC-Rio)

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil)

Clarisse Cunha Linke
Iuri Moura
Thais Lima
Ana Nassar
Gabriel T. de Oliveira
Fábio Nazareth
Beatriz Rodrigues

Apoio Institucional

SEBRAE
Associações de Moradores da Maré

Projeto Gráfico

Pedro Bürger

Lista de Siglas

AEIS	Área de Especial Interesse Social
AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
AgeRio	Agência Estadual de Fomento
BRT	Bus Rapid Transit
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
CECIP	Centro de Criação de Imagem Popular
CENTRAL	Núcleo de estudos e projetos da cidade
CREAS	Centro de Referência Especializado de Assistência Social
DOTS	Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
FAU	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
GRES	Grêmio Recreativo Escola
GT	Grupo de Trabalho
IAB-RJ	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IDH	índice de Desenvolvimento Humano
IPP - Rio	Instituto Pereira Passos
IRPH	Instituto Rio Patrimônio da Humanidade
ITDP Brasil	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
LabRio	Laboratório de participação da Prefeitura do Rio
ONG	Organização Não Governamental
PAA	Projeto Aprovado de Alinhamento
PIB	Produto Interno Bruto
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
PUC	Pontifícia Universidade Católica
RioLuz	Companhia Municipal de Energia e Iluminação do Rio de Janeiro
SEBRAE	Serviço Brasileiro de apoio às Micro e Pequenas Empresas
SMAC	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SMO	Secretaria Municipal de Obras
SMTR - RJ	Secretaria Municipal de Transportes
SMU - RJ	Secretaria Municipal de Urbanismo
SNH / Ministério das Cidades	Secretaria Nacional de Habitação
TA	Transportes Ativos
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UPPs	Unidades de Polícia Pacificadoras

Apresentação

A Oficina Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré constituiu mais uma etapa de um esforço de discussão conjunto sobre a viabilização de um projeto estrutural para a região da Maré, no âmbito do Grupo de Estudos estabelecido pelo Instituto Pereira Passos (IPP), em parceria com a Redes de Desenvolvimento da Maré, o Observatório de Favelas, a Secretaria Nacional de Habitação do Ministério das Cidades (SNH/MCidades), a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da UFRJ e o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil).

Como parte das iniciativas do GT, optou-se pela organização de uma atividade de planejamento urbano para o território definido pelas comunidades Parque União, Parque Rubens Vaz, Nova Holanda e Parque Maré denominada “Oficina Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré”. A Oficina permitiu o trabalho conjunto de diversos agentes na discussão das questões que envolvem este território. Participaram desta oficina associações de moradores, órgãos públicos, em especial municipais, universidades e organizações não governamentais.

Alguns fatores foram decisivos para a realização, neste momento, de uma oficina sobre Mobilidade nessas comunidades da Maré:

- Implantação da TransBrasil (sistema de Bus Rapid Transit [BRT]), que terá pelo menos duas estações no território em estudo (Rubens Vaz e Nova Holanda);
- Criação do projeto “Território Inventivo da Maré” proposto pelas organizações Redes de Desenvolvimento da Maré e pelo Observatório das Favelas;
- Possibilidade de multiplicação da experiência em outros trechos do bairro.

O relatório desta oficina contém a síntese do evento que ocorreu nos dias 28 e 29 de janeiro de 2016 na sede da Redes de Desenvolvimento da Maré, localizada dentro do território estudado, e do encontro realizado no dia 09 de março de 2016 na sede do IPP.

A construção desta oficina teve como subsídio uma pesquisa focada em um olhar histórico e sociológico da Maré, organizada pela Profa. Dra. Maria Alice Rezende de Carvalho do Núcleo de estudos e projetos da cidade (CENTRAL) – Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio. Este trabalho é apresentado na íntegra no Anexo VI.

Este relatório está organizado em quatro capítulos, além desta apresentação. O primeiro capítulo é a introdução e visa explicar os objetivos da oficina, apresentando ainda uma rápida contextualização do bairro e método adotado na oficina. O capítulo 2 detalha as atividades realizadas e é seguido pelo Plano resultante das diversas propostas apresentadas, no capítulo 3. No capítulo 4, teremos as considerações finais e as lições aprendidas desta iniciativa. Ao final, apresentamos os anexos, onde estão disponíveis os formulários desenvolvidos como parte do método usado (Anexos II, III e IV) e o relatório sociológico que subsidiou o planejamento da oficina (Anexo V).

Este documento foi construído de maneira participativa por profissionais de diversas secretarias da prefeitura do Rio de Janeiro, Ministério das Cidades, representantes de organizações não governamentais que atuam na área e Associações de Moradores - e contou com o apoio do ITDP Brasil.

Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré

O texto a seguir tem por objetivo situar a “Oficina Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré” no contexto dos trabalhos iniciados no final de 2014 e desenvolvidos ao longo de 2015 pelo “Grupo de Estudos da Maré”, cujo objetivo era viabilizar a elaboração de um “Projeto de Desenvolvimento para o Bairro da Maré”.

As primeiras Unidades de Polícia Pacificadoras (UPPs) foram implantadas em favelas cariocas ainda no ano de 2008 e, já em 2012, tinha-se como certa a implantação de uma primeira unidade no Complexo de favelas da Maré. A implantação naquele território, no entanto, foi adiada, sendo precedida por uma ocupação militar deflagrada cerca de dois anos mais tarde no dia 30 de maio de 2014. A denominada ‘Força de Pacificação’ permaneceu no local até o início de julho de 2015, quando deveria ter sido substituída por quatro UPPs, que até este momento não foram instaladas.

Nesse ínterim, durante os meses de maio a junho de 2010, um conjunto de dirigentes de associações de moradores da Maré reuniu-se sob a coordenação da organização não-governamental Redes de Desenvolvimento da Maré para discutir uma proposta conjunta de viabilização de um projeto estrutural para a região. Tal iniciativa teve como motivação a constatação de que alguns problemas estruturais locais resistem ao tempo e se refletem no baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do bairro quando comparado ao resto da cidade.

O objetivo primordial desse grupo de dirigentes era a produção de um documento com propostas concretas que pudesse servir de base para o estabelecimento de uma interlocução qualificada junto aos governos municipal, estadual e federal; no sentido da construção de um Plano de Desenvolvimento Local para o Bairro da Maré. O resultado deste esforço foi a produção do relatório “A Maré que queremos”, documento que sistematiza os resultados das discussões e reflexões daquele conjunto de dirigentes de associações da Maré.

O documento elaborado procurou demonstrar que a criação formal do Bairro da Maré em 1994 não veio acompanhado pelos devidos investimentos em serviços e infraestrutura necessários para uma efetiva transformação em bairro das comunidades que estavam sendo unificadas sob a denominação Maré. Neste sentido, o documento conclamava a unidade dos seus moradores, associações e instituições, para a defesa de transformações que melhorassem a qualidade da vida local, apontando como meio para o alcance deste objetivo, a construção de um projeto estruturante que pudesse transformar a Maré em um bairro de fato, melhorando seus indicadores sociais de maneira a aproximá-los dos patamares de outros bairros, integrado a cidade e com os direitos de seus moradores reconhecidos e assegurados.

1 Fundado em 1985, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, da sigla em inglês para Institute for Transportation and Development Policy) é uma entidade sem fins lucrativos que promove o transporte sustentável e equitativo no mundo, concentrando esforços para reduzir as emissões de carbono, poluição atmosférica, acidentes de trânsito e a desigualdade social.

Encaminhado ao governo municipal, o documento influenciou algumas iniciativas setoriais da prefeitura com destaque para: a construção de um complexo educacional que pretende transformar a Maré no primeiro bairro com educação em horário integral para todas as suas crianças; a implantação de um sistema de ciclovias; melhorias no sistema de recolhimento de resíduos sólidos, bem como o início do processo administrativo de reconhecimento e nomenclatura da totalidade dos logradouros daquele bairro. Tais intervenções, não obstante sua relevância, não se configuram, no entanto, como intervenções propriamente estruturantes no sentido proposto pelo documento elaborado.

A efetiva ocupação do Complexo da Maré por tropas de Exército e da Marinha iniciada no mês de maio de 2014; a expectativa de implantação subsequente das UPPs e o início da construção dos sistemas de BRT, que potencializam a conexão do bairro ao resto do município por meio de cinco novas estações (Estação Maré da Transcarioca e as estações Rubens Vaz, Nova Holanda, Joana Nascimento e Fiocruz da TransBrasil); criaram no âmbito da administração municipal a possibilidade concreta de realização de ações mais efetivas de articulação de políticas públicas e de consolidação do desenvolvimento sócio-econômico daquele território, abrindo a possibilidade para o atendimento da principal reivindicação formulada que era a da construção de um projeto estruturante para a Maré.

O IPP, procurando atender os anseios expressos pelas lideranças da Maré, deu início no final de 2014 a discussões com vistas a construção de uma proposta metodológica para a elaboração de um “Projeto de Desenvolvimento para a Maré”. A ocupação do território pela Força de Pacificação surgira então como uma oportunidade para fazer daquele bairro um case de sucesso no que diz respeito à integração de políticas urbanas e sociais e à efetivação do sonho de ver a Maré tornada um bairro socialmente reconhecido da cidade.

Para dar consequência a esta iniciativa foi criado, em dezembro de 2014, o Grupo de Estudos da Maré, composto por representantes do IPP e de diversos outros órgãos da administração municipal, bem como por representante da Secretaria Nacional de Habitação do Ministério das Cidades, UFRJ e ITDP. Diversas reuniões e atividades foram realizadas ao longo do ano de 2015 que resultaram na elaboração dos seguintes produtos: (i) “Proposta Metodológica para um Projeto de desenvolvimento para o Bairro da Maré”; (ii) “Pré-Diagnóstico para a sustentabilidade do desenvolvimento da Maré”.

Com o objetivo de se promover um maior envolvimento de lideranças e de entidades locais na formulação de propostas concretas para intervenção no território, e, a partir de uma demanda concreta apresentada pela Redes da Maré e pelo Observatório de Favelas, denominada “Territórios Inventivos da Maré”; foi aprovada a proposta a realização de uma Oficina de Planejamento Urbano sob o título “Oficina Espaço Público e Mobilidade: Os desafios da Maré”. Esta atividade foi realizada nos dias 28 e 29 janeiro e 09 de março de 2016.

1. Introdução

Este capítulo tem por objetivo uma apresentação geral da área, os objetivos da oficina e o método usado nos dias de trabalho.

1.1 O território de trabalho

A Maré está situada entre duas vias de extrema importância para a circulação viária da região metropolitana do Rio de Janeiro: Av. Brasil e Linha Vermelha. A primeira funciona como “frente” onde é feito o acesso ao bairro e aos meios de transporte, e a segunda como “fundos” conformando, em sua maior parte, uma “barreira” ao acesso à própria via e à Baía de Guanabara. O bairro, por margear a Av. Brasil, possui uma ligação consolidada com outros bairros e, principalmente, com o Centro da cidade, por outro lado a mobilidade interna ainda não está resolvida.

O bairro da Maré foi criado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro em janeiro de 1994 (Lei Municipal 2.119). O bairro possui área de 3.301.743m² e população de 134.474 habitantes (censo de 2010).

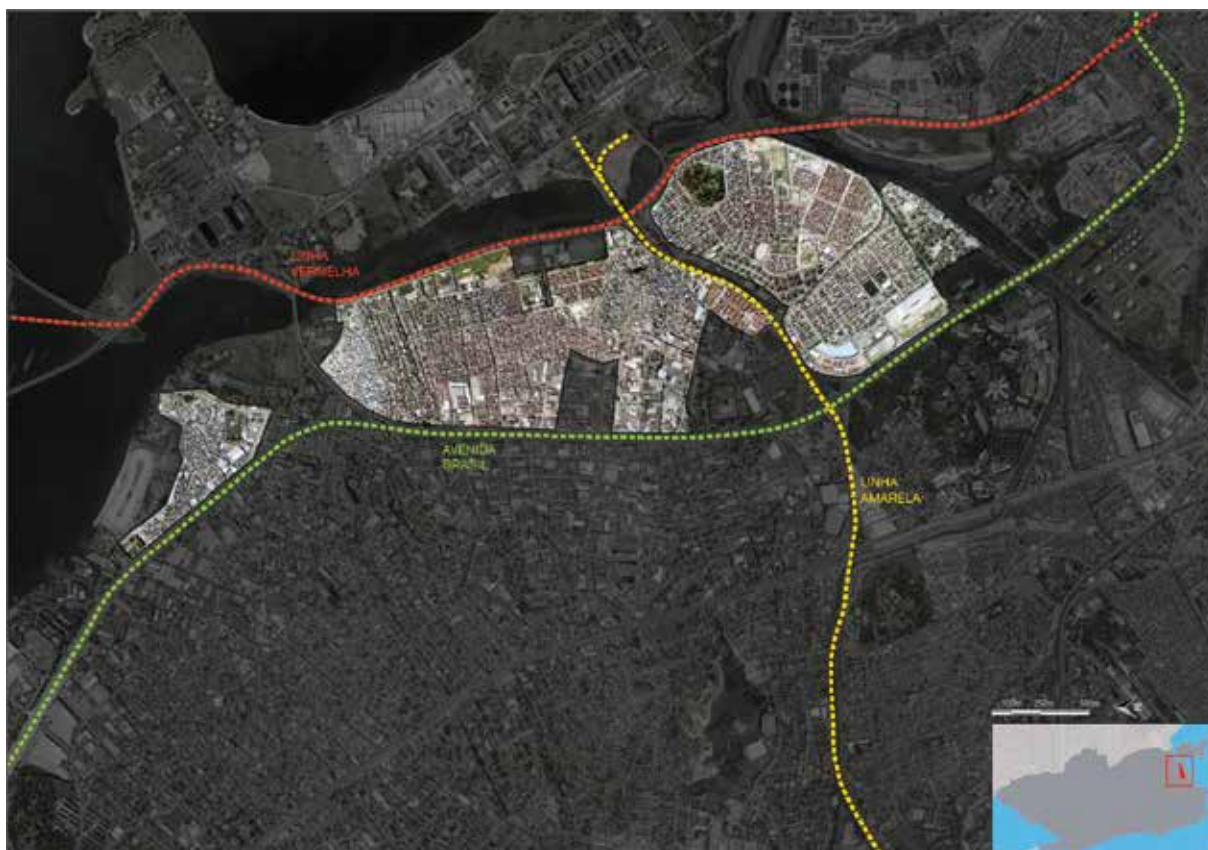


Figura 1 - Mapa de localização do bairro da Maré Base: Google Earth

A área que hoje é reconhecida como Bairro Maré localiza-se a margem da Baía de Guanabara e começou a ser ocupada em meados da década de 1940.

A pesquisa social² aponta duas características relevantes da área, que são a atividade comercial e a organização autônoma, que juntas foram responsáveis por grandes conquistas ao longo do tempo. As vitalidades cultural e comercial da área são significativas e atraem público de outros bairros.

A área necessita uma ação urgente em relação ao ordenamento do espaço público que permitirá melhor convivência dos diversos atores, maior conforto ambiental e qualidade de vida. Ainda alinhado com estes objetivos, são necessárias ações na área de segurança pública.

A análise social ressalta que a melhoria de alguns aspectos quando nos referimos ao conceito de universalização da cidade passa pelo “enraizamento da noção de público pelos moradores”, isto é, é uma questão cultural interna que extrapola a ação do Estado.

Foram realizadas pesquisas anteriores sobre a situação sócio econômica da Maré, recomendamos também a leitura dos documentos: A Maré que queremos e Pré-diagnóstico para a sustentabilidade do desenvolvimento da Maré.

1.2 Os objetivos da oficina

O bairro tem sido objeto de diversos estudos e ações do poder público, vários agentes têm se debruçado sobre os problemas da área nos últimos anos e a oficina ocorrida em janeiro e março de 2016 buscou a contribuição e a sensibilização de outros órgãos oficiais para uma ação colaborativa em futuro próximo.

Foram objetivos desta oficina:

- Estabelecer uma visão para a reurbanização orientada à mobilidade sustentável do território da Maré, alinhado com a intervenção Territórios Inventivos, com foco no entorno das estações de BRT (TransBrasil);
- Identificar infraestrutura, instrumentos e regulamentação necessárias para implementar essa visão;
- Desenvolver um método de planejamento replicável para outras áreas da Maré.

O foco da oficina foi o chamado Território Inventivo 1, constituído por 4 favelas (Parque União, Parque Rubens Vaz, Nova Holanda e Parque Maré), além de área formal junto à Av. Brasil. Os Territórios Inventivos foram criados a partir do reconhecimento da Maré como área de diversidade cultural e artística, com iniciativas relevantes no campo da música, das artes cênicas e visuais, da culinária, da estética corporal e do esporte, envolvendo produtores e criadores locais, totalizando 120 empreendimentos comunitários – de diferentes portes – presentes em organizações da sociedade civil, em grupos formais e informais, e atores individuais.

Uma das estações do BRT TransBrasil – Estação Rubens Vaz – está sendo instalada na Av. Brasil, em frente a este território e será responsável por novos fluxos e uma nova centralidade.

2. Ver anexo V deste documento, que contém a análise histórica e sociológica do Bairro da Maré.

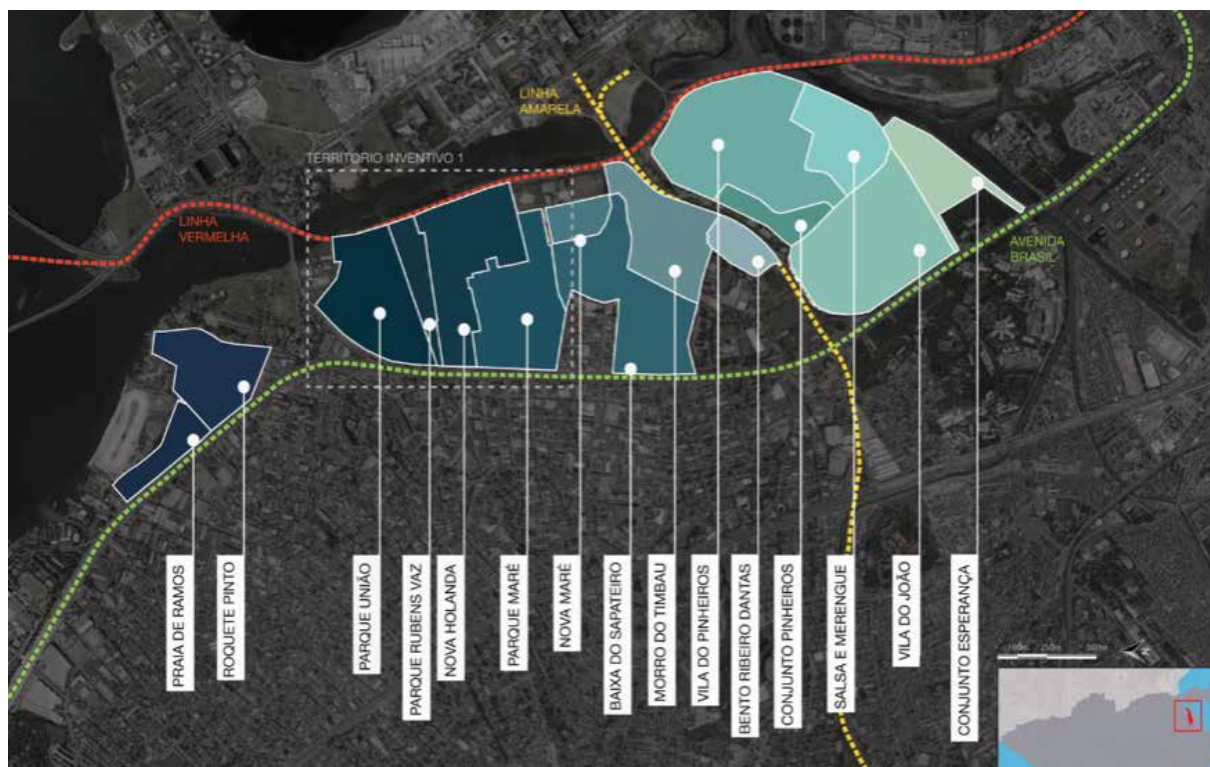


Figura 2 - Composição do Bairro Maré: favelas e conjuntos habitacionais. O retângulo tracejado indica a área do Território Inventivo 1, objeto desta oficina. Base: Google Earth

1.3 O método usado

No processo de planejamento da oficina, algumas premissas foram acordadas entre as instituições responsáveis pela organização da atividade para a concepção da oficina:

- Desenvolvimento de um trabalho cooperativo multidisciplinar;
- Uso de um espaço físico dentro do território para o trabalho;
- A oficina seria realizada em dois dias e em horário comercial;
- Público máximo de 40 pessoas;
- Os grupos deveriam identificar os problemas mais críticos de cada área;
- Os grupos deveriam chegar a proposições a serem consolidadas em um mapa único;
- O modelo usado deveria ser replicável.

Um dos elementos norteadores no desenvolvimento do método e das ferramentas usadas durante a oficina foi o acordo durante o planejamento da oficina de que a estrutura da oficina seria construída a partir de quatro dimensões: mobilidade, convivência, economia e legislação. Em relação à mobilidade, foi estabelecido que seriam usados os princípios de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS, que são: caminhar, pedalar, conectar, usar o transporte público, misturar, adensar, compactar e mudar (ITDP, 2014).

A restrição inicial de tempo de dois dias, a participação dos representantes das Associações de Moradores e as características de cada favela nos levaram a trabalhar com quatro grupos, cada um referente a uma das favelas do Território Inventivo 1: Parque União, Parque Rubens Vaz, Nova Holanda e Parque Maré. Cada grupo teve um facilitador que os ajudou a construir o produto final.

O tempo foi dividido em blocos de 4 horas definidos por turnos, cada bloco de trabalho tinha um objetivo a ser cumprido pelos grupos a fim de que todos conseguissem chegar a um mesmo nível de profundidade. Os blocos de trabalho podem ser observados no quadro 1.

1º dia	
Manhã – bloco 1	- Breve apresentação dos objetivos da oficina; - Visita à área de estudo por grupo a fim de aumentar o conhecimento e identificar problemas.
Tarde – bloco 2	- Sistematização das observações coletadas em campo pelo grupo, identificação e priorização dos principais desafios e oportunidades encontrados. Questões gerais do bairro, isto é, não específicas da área de estudo foram registradas em quadro específico chamado “prateleira”; - Uso do quadro 2 (sistematização) e 3 (priorização).
2º dia	
Manhã – bloco 3	Revisão da priorização e elaboração de proposições às questões identificadas.
Tarde – bloco 4	Apresentação das proposições de cada grupo a fim de construir um plano geral de ação e identificar problemas comuns, compatibilizando as propostas em um mapa geral.

Quadro 1 – Programa de distribuição dos 4 blocos de trabalho nos 2 dias de oficina.

A estrutura dos blocos de trabalho foi organizada segundo os princípios do Design Thinking, conforme pode ser observado na ilustração a seguir.

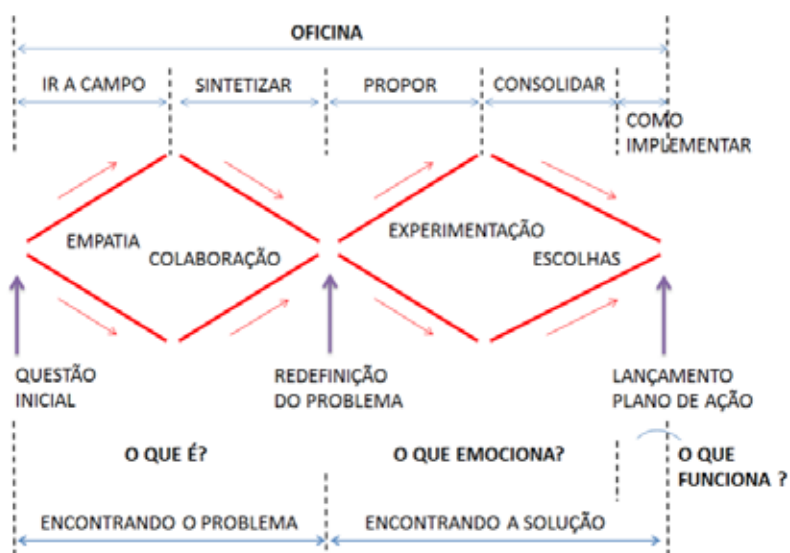


Figura 3 - Modelo básico utilizado para a elaboração da programação da oficina.

Ao iniciar cada bloco de trabalho foi feita uma apresentação dos objetivos a serem alcançados, o material a ser utilizado e algum conceito ou comportamento fundamental para aquele período. No início do bloco 1, foi ressaltada a importância da participação ao longo dos dois dias e que o conceito da “empatia” seria essencial para a pesquisa de campo. Foram indicados alguns aspectos para serem observados em campo:

- Qual a relação das pessoas com o espaço?
- Quem é o principal usuário deste espaço?
- Como é espaço livre e o construído?
- Como o espaço é ocupado?
- Como é o uso do espaço?
- Como são os fluxos?
- Quais os potenciais?
- Quais as oportunidades?
- Quais os desafios?

Os grupos foram a campo utilizando a ficha 1, organizada conforme as 4 dimensões estabelecidas para a oficina (ver anexo II): mobilidade, convivência, economia e legislação. Para esta atividade foi sugerido que as anotações fossem realizadas em duplas.

Para o trabalho a ser realizado no bloco 2, a colaboração seria a principal ferramenta auxiliada pela técnica de brainstorming. Neste momento, foram utilizados um quadro para a consolidação das ideias e post its. Questões propostas:

- Quem é o principal personagem deste território?
- O que ele percebe, pensa, faz e sofre?

O objetivo destas questões era a definição clara de “**para quem estamos propondo**”.

A priorização das questões no final do bloco 2 e início do 3 levou à redefinição da questão a ser trabalhada, onde cada grupo identificou o que era necessário (e prioritário) tratar em cada área. Para o bloco 3 o conceito chave foi a “experimentação” onde os grupos passaram a fazer proposições para as questões priorizadas. As proposições poderiam ser escritas ou gráficas (fluxos ou desenhos).

No bloco 4, a intenção foi que a colaboração entre os quatro grupos levasse à construção de um plano único compatibilizado e com as ações seguintes e atores necessários definidos.

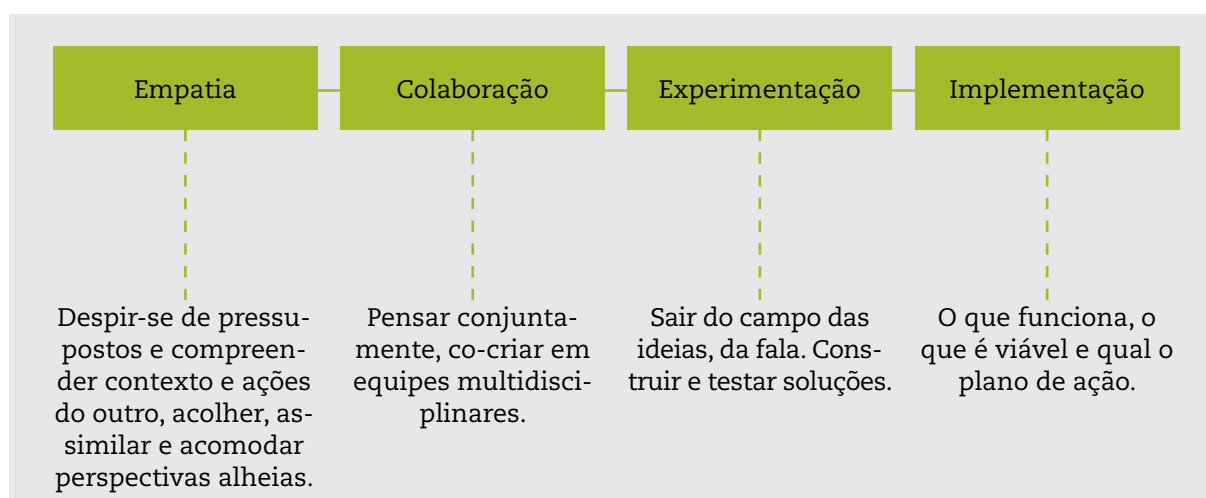


Figura 4- Conceitos básicos que permeiam metodologicamente a estrutura da oficina.

Também foram feitas apresentações de aprofundamento do conhecimento sobre a área de trabalho. No primeiro dia tivemos a contextualização histórica feita pela socióloga Maria Alice Rezende de Carvalho e no segundo a apresentação do Observatório das Favelas sobre o Território Inventivo da Maré, feita pelo geógrafo Jailson de Sousa e Silva e equipe.

A partir da análise do resultado obtido nos dois primeiros dias, foi acordado pelos participantes a realização de mais um encontro para avançar em direção à elaboração de propostas mais concretas que pudessem compor a base para o desenvolvimento de um plano de ação, suprimindo assim a etapa que não foi feita na oficina por falta de tempo. Revisando o modelo base apresentado na Figura 03, passamos a ter o método conforme apresentado na figura 5.

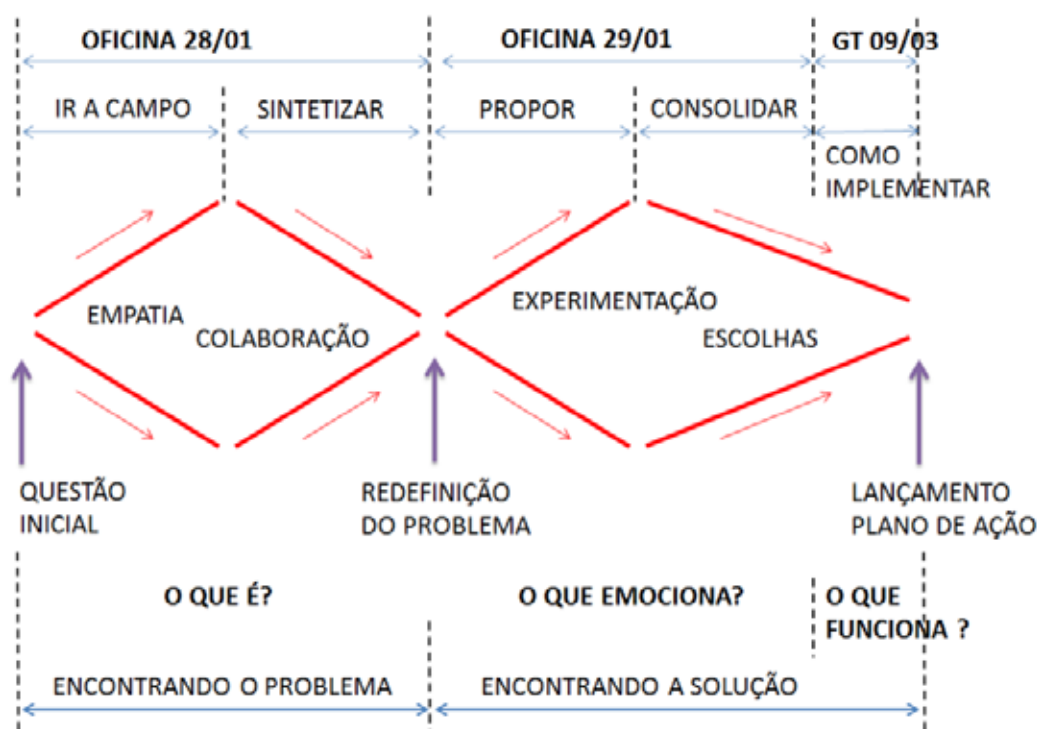


Figura 5 – Modelo básico revisado.

Assim, foi estabelecida a reunião de 09 de março para o trabalho de aprofundamento das discussões pelo grupo.

A primeira atividade desta reunião foi a revisão do problema e das proposições já identificados pelos participantes presentes. A seguir foram feitas novas propostas e todo o conjunto foi validado a partir dos conceitos de necessidade, possibilidade técnica de implantação e viabilidade financeira.

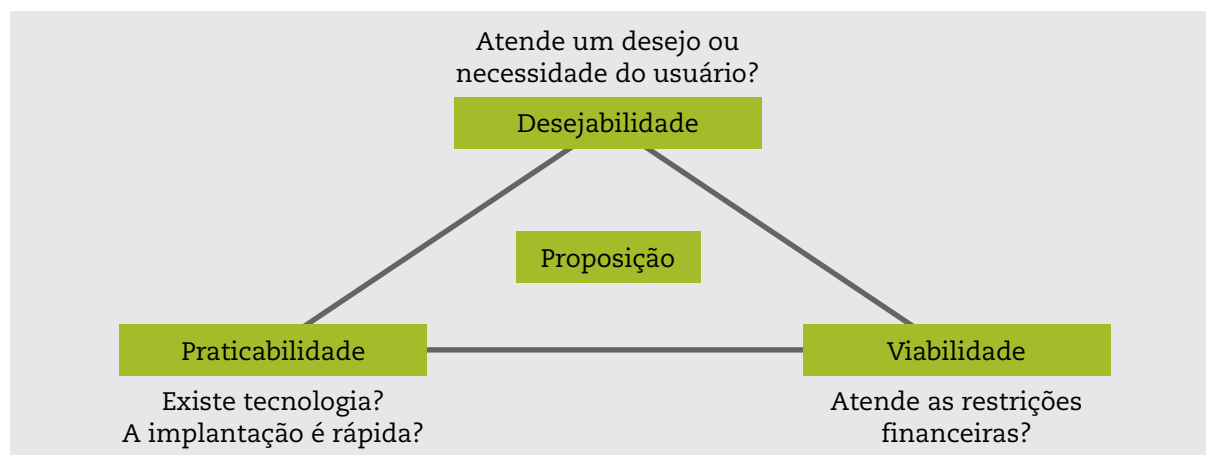


Figura 6 – Conceitos de avaliação das ideias propostas.

As ideias que atenderam aos três critérios foram categorizadas segundo o impacto que causariam e o esforço necessário.



Figura 7 – Ferramenta para caracterização das proposições em relação ao nível de dificuldade e ao impacto.

Em seguida foram identificados:

- Atores fundamentais para dar continuidade a cada uma das proposições;
- Tipo de ação necessária (pública ou privada);
- Tempo para viabilizar a ação (curto, médio ou longo prazo e eventuais etapas necessárias).

No próximo capítulo serão apresentados os resultados das atividades.



2. Atividades Realizadas

O presente capítulo tem como objetivo apresentar as duas etapas do trabalho e os resultados obtidos nas atividades realizadas. A oficina foi, inicialmente, organizada em 4 módulos implementados nos dias 28 e 29 de janeiro. Posteriormente foi definida a data de 09 de março para o alinhamento final das ações necessárias ao estabelecimento de um plano inicial de ações.

A oficina reuniu profissionais de diversas áreas de atuação, associações de moradores, órgãos públicos, principalmente municipais e organizações não governamentais. A listagem dos participantes pode ser vista na íntegra no Anexo V.

Participaram: Ministério das Cidades/SNH, IPP, Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), Programa Rio Mais, Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS), Centro de Criação de Imagem Popular (CECIP), SEBRAE, Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-RJ), UFRJ, PUC, ITDP, ONG Vida Real Maré, ONG Luta pela paz, Redes de Desenvolvimento da Maré, Observatório das Favelas, Associação de Moradores Parque Maré, Associação de Moradores da Nova Holanda.

2.1 Oficina na Maré – dias 28/01 e 29/01

No primeiro dia (28/01) a programação incluiu os blocos 1 e 2 de trabalho e pode ser vista no quadro a seguir.

09:00 - 09:30	Boas vindas e distribuição de crachá
09:30 - 10:00	Apresentação dos participantes
10:00 - 11:00	Objetivo do workshop + como vai transcorrer a parte da manhã + princípios de mobilidade
11:00 - 12:30	Trabalho de Campo em duplas
12:30 - 13:00	Retorno
Almoço	
14:00 - 15:00	Como será a parte da tarde – objetivo a ser alcançado no dia; Contextualização da Maré – Maria Alice Rezende.
15:00 - 16:30	Trabalho nos Grupos – entender o campo e desenvolver proposições preliminares.
16:30 - 17:00	Apresentação das experiências preliminares.

Quadro 2 – Programação do 1º dia.

4. O convite para a participação na oficina também foi encaminhado a outros órgãos públicos, ONGs e concessionárias de serviços, que não puderam comparecer.

Na parte da manhã do dia 28/01, após a abertura e a apresentação da área e dos objetivos da oficina, os quatro grupos fizeram uma caminhada pela área de estudo. Cada dupla possuía uma prancheta com mapas de localização com as quatro áreas de estudo, mapa ampliado da sua área de caminhada, uma planilha estruturada com os temas da oficina (Anexo II) e papel em branco para anotação.



Foto 1 - Abertura – Apresentação Clarisse Linke
(Foto: Elisângela Leite)



Foto 2 – Abertura – Apresentação Luri Moura
(Foto: Elisângela Leite)



Foto 3 – Abertura (Foto: Fabio Nazareth)

Cada grupo foi acompanhado por um representante da Associação de Moradores e os participantes foram orientados a fotografar apenas sob supervisão destes.



Foto 4 – Registro do trajeto feito pelo grupo Parque União (Foto: Sonia Lopes).



Foto 5 – Caminhada dia 28/03 (Foto: Pablo Benetti).



Foto 6 - Caminhada dia 28/03 (Foto: Pablo Benetti).

Na parte da tarde, após a contextualização histórica feita pela socióloga Maria Alice Rezende de Carvalho, os grupos se reuniram para discussão e sistematização das observações feitas em campo (utilização dos quadros apresentados no Anexo III).



Foto 7 – Apresentação da socióloga Maria Alice Rezende de Carvalho (Foto: Elizângela Leite)



Foto 8 – Atividade Bloco 2 – grupo Rubens Vaz em primeiro plano e ao fundo grupo Parque União (Foto: Elizângela Leite)



Foto 9 – Trabalho colaborativo grupo Parque União (Foto: Elizângela Leite).

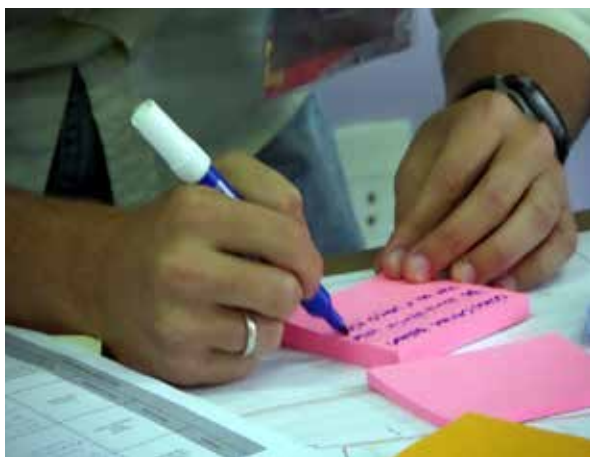


Foto 10 – Sistematização das informações de campo
(Foto: Fábio Nazareth)

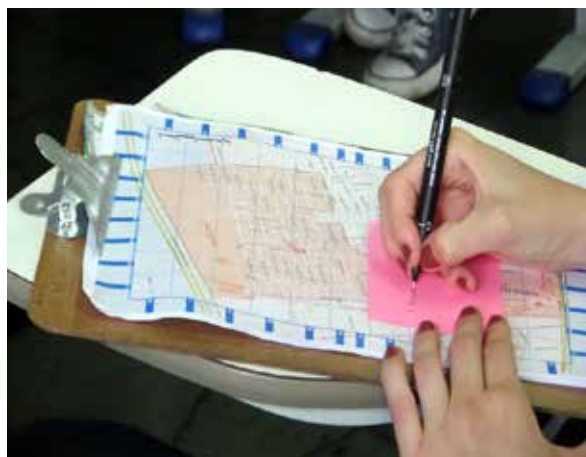


Foto 11– Sistematização das informações de campo
(Foto: Fábio Nazareth)

O objetivo do bloco 2, realizado no primeiro dia, era chegar a uma priorização (uso do quadro apresentado no Anexo IV) das questões identificadas, que seriam revisadas no início do segundo dia. Apenas um grupo chegou a esta priorização, os demais trabalharam nesta atividade no início do segundo dia.



Foto 12 – Quadro de síntese das observações de campo e legenda das cores dos post-its – grupo Parque Maré
(Foto: Sonia Lopes)



Foto 14 – Quadro temas gerais – prateleira (Foto: Sonia Lopes)



Foto 13 – Quadro de síntese das observações de campo e legenda das cores dos post-its – grupo Parque Maré
(Foto: Sonia Lopes)

Os resultados da identificação de oportunidades e desafios antes da priorização pelos grupos são apresentados no Quadro 5. O segundo bloco foi finalizado com os quatro grupos fazendo um resumo do dia, ressaltando os aspectos que consideraram mais importantes.

Grupo	Oportunidades / Desafios	Temas Gerais (prateleira)
Parque União	- Área do canal pouco confortável para a caminhada. Ausência de sombra. (*) - Obstáculos nas vias. (*) - Praça como o grande espaço integrador. Atrai público e consumidores. (*) - Diversidade. Mistura de usos no local. Efervescência cultural. - Transporte interno precário. Pensar em novas formas de transporte público baseado nos arranjos já existentes na comunidade (motocicleta e vans). - Uso do solo intenso, o ordenamento é necessário. - Ordenamento para carga e descarga. (*) - Compartilhamento da via. Educação para convivência urbana. - Potencial para bicicleta de carga. (*) - Linha Vermelha como barreira.	- Coleta de Lixo. (*) - Alta velocidade das motos. - Isolamento do resto da cidade. - Mercado imobiliário. - PIB. - Falta de ciclovias. - Bicicleta como um veículo útil para circulação interna. (*)
Parque Maré	- Ruas carroçáveis, quadras bem definidas, ruas regulares, quadras curtas nas ruas secundárias. - Privilegiar o uso do pedestre versus carros e caminhões. Possibilidade de horários diferenciados para uso da rua (comércio + pedestre + bicicleta) X (transporte de carga e carros). - Estabelecimentos comerciais ocupam calçadas. - Como criar regulamentações urbanas sem comprometer a vitalidade do uso do espaço público? Como garantir que as regulamentações sejam implementadas? (*) - Comunicação interna: rádio e autofalantes. - Existência de diversos órgãos públicos. - Oferta de comércio e serviços variada. (*) - Diversidade das habitações revela que há diversidade socioeconômica. - Conectar a Maré com o resto da cidade. Como compatibilizar a mobilidade / transportes com a “inventividade cultural”. (*) - Como utilizar os transportes já existentes na linha vermelha? - Como tornar mais agradável de circular nas quadras de galpões. - Regular o aumento de gabarito. (*) - Falta transporte de médio porte nas áreas internas. (*)	- Fiação elétrica. - Aproveitar a centralidade da Rua Teixeira Ribeiro para diminuir fronteiras existentes na Maré. (*) - Falta de serviços (como agências bancárias e dos correios).

Grupo	Oportunidades / Desafios	Temas Gerais (prateleira)
Parque Rubens Vaz	• Proximidade da estação Rubens Vaz – BRT Trans-Brasil. (*) • Presença de ponto de van. (*) • Ausência de abrigo para pedestre. • Veículos estacionados nas ruas principais. (*) • Ocupação da calçada pelo comércio. (*) • Falta de segurança no trânsito. (*) • Sinalização horizontal inoperante. (*) • Necessidade de melhoria na qualidade das edificações. (*) • Área densa com uso misto. (*)	• Adequação da infraestrutura de saneamento básico e drenagem. • Ausência de bancos. • Governança do espaço público. • Fiação não permite acesso de determinados tipos de veículos. • Qualidade ambiental versus densidade.
Nova Holanda	• Pensar o papel da rua de acordo com a distância do BRT. Tratar os menores percursos (sombra, iluminação e atividades). Privilegiar as ruas transversais à Av. Brasil, trata-las como prolongamento do BRT. • Calçadas estreitas ocupadas pelo comércio (Rua Principal). • Rua Sargento Silva Nunes - as ruas são de uso compartilhado entre pedestres, motos, carros e bicicletas - inviabilizando a segurança dos ciclistas, bem como congestionando o trânsito. (*) • Baixa acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. • Regulação do espaço público. • Motos em alta velocidade. (*) • Fortalecimento da zona 30. (*) • Alto adensamento demanda soluções não convencionais de mobilidade. • Reforçar a mistura atual na rua principal (comércio, serviço e habitação) • Reforçar as atividades lúdicas (reforçar o que já existe). • Controle do adensamento. • Adensar na área de depósitos abandonados ou subutilizados na frente da Av. Brasil construindo unidades mistas (habitação e comércio). • Lotada para Bonsucesso oportunidade de atividade local proibida pela prefeitura - colocando a atividade na ilegalidade. • Rua Sargento Silva Nunes - implantação de uma ou mais linhas de transporte coletivo de pequeno porte; aproveitar parte do espaço da praça para um terminal; conectar a Maré com o terminal do BRT e estação de trens de Manguinhos. (*)	• Aproveitamento pelas comunidades da possibilidade de AEIU da Av. Brasil para reduzir os imóveis abandonados e subutilizados. (*) • Principal desafio é dialogar com todos os atores envolvidos. • Propor uma nova regulação adequada à cultura local. • Formas de ruptura com as barreiras simbólicas principalmente em questões de segurança. • Instalação de lixeiras. • Transporte público de pequeno porte, tal como micro ônibus, para circulação interna. Os existentes não são abrangentes e não possuem regularidade.

Quadro 3 – Identificação de oportunidades e desafios por grupo (antes da priorização). Os itens priorizados na etapa seguinte estão indicados no quadro com a simbologia (*)

No segundo dia (29/01) a programação inclui os blocos 3 e 4 de trabalho e pode ser vista no quadro a seguir.

09:00 - 09:30	Chegada – tempo de observação do que foi produzido no 1º dia e está exposto nas paredes.
09:30 - 10:00	Objetivo do 2º dia e qual a programação; Apresentação sobre Territórios Inventivos – Jailson de Souza e Silva.
10:00 - 12:00	Priorização ou revisão das questões já priorizadas no dia anterior; Trabalho nos grupos para elaboração de propostas por área.
Almoço	
13:00 – 13:30	Como será a parte da tarde – objetivo a ser alcançado
13:30 - 15:30	Construção colaborativa; Reunião de todos os grupos na sala principal com a apresentação das proposições; Iniciar com a fixação das propostas de cada grupo no grande mapa e proposição de um trabalho conjunto de compatibilização.
15:30 - 16:30	Como colocar em prática? Como será a continuidade?
16:30 - 17:00	Encerramento

Quadro 4 – programação do 2º dia

O segundo dia começou com uma apresentação sobre o Território Inventivo da Maré feita pelo geógrafo Jailson de Souza e Silva (Observatório das Favelas) em plenária. A seguir os grupos de cada área voltaram a se reunir com os seguintes objetivos: priorizar as questões levantadas no dia anterior (ou rever a priorização elaborada) e em seguida propor possíveis encaminhamentos. As proposições poderiam ser teóricas ou gráficas.



Foto 15 – Grupo Parque Rubens Vaz trabalhando nas priorizações (Foto: Sonia Lopes).

Os resultados da priorização de oportunidades e desafios pelos grupos são apresentados no Quadro a seguir.

Grupo	Oportunidades / Desafios
Parque União	• Área do canal pouco confortável para a caminhada. Ausência de sombra. • Lixo. • Praça como o grande espaço integrador. Atrai público e consumidores. • Ordenamento para carga e descarga. • Compartilhamento da via. Educação para convivência urbana. • Linha Vermelha como barreira. • Obstáculos nas vias. • Diversidade. Mistura de usos no local. Efervescência cultural. • Transporte interno precário. Pensar em novas formas de transporte público baseado nos arranjos já existentes na comunidade (motocicleta e vans). • Uso do solo intenso, o ordenamento é necessário. • Potencial para bicicleta de carga. Linha Vermelha como barreira.
Parque Rubens Vaz	• Proximidade da estação Rubens Vaz – BRT TransBrasil (desafio e oportunidade). • Presença de ponto de van. • Falta de segurança no trânsito. • Área densa com uso misto. • Ausência de abrigo para pedestre. • Veículos estacionados nas ruas principais. • Ocupação da calçada pelo comércio. • Sinalização horizontal inoperante. • Necessidade de melhoria da qualidade das edificações.
Nova Holanda	• Qualificar urbanisticamente as ruas transversais à Av. Brasil (obstáculos no caminho do pedestre, calçadas ocupadas, ruas de uso compartilhado, falta de segurança para pedestres e ciclistas). Legislar o espaço público conforme a cultura local. • Integrar transporte público existente e planejado com transporte local de pequeno porte, privilegiando a economia local. Conectar bairro da Maré via ciclovia a Ramos, Olaria, Ilha, Centro, São Cristóvão e Penha. • Alto adensamento demanda soluções de mobilidade não convencionais. • Excesso de motocicletas em alta velocidade. Fortalecimento da zona 30, aliado à pactuação de mecanismos de convivência. • Aproveitar as oportunidades da AEIU para reduzir imóveis abandonados e subutilizados na Av. Brasil, uso misto. • Muralhas simbólicas são um desafio para a conexão interna (entre comunidades) e da Maré com a Cidade.
Parque Maré	• BRT TransBrasil indutor de vitalidade. Regulamentação de transporte complementar / BRT / modal. • Transporte interno: motos em alta velocidade, falta de transporte de médio porte. • Regulamentação urbana sem comprometer a vitalidade e o uso do espaço público. • Dinâmica econômica. Multiplicidade de negócios: horário de funcionamento 24h. Aproveitar a centralidade e a potência da rua para diluir as fronteiras do tráfico de drogas. Aproveitar a potência comercial e cultural para atrair pessoas de fora da Maré. • Arborização. • Bicicleta uso interno Maré: falta bicicletário e estrutura de apoio. Uso comercial da bicicleta. • Bicicleta uso Maré-Cidade, Maré-Maré, Maré-Bonsucesso, Maré-Fundão e Maré-Caju. • Edificações subutilizadas: galpões - oportunidade de adensamento. • Como utilizar os transportes existentes na linha vermelha?

Quadro 5 – Priorização de oportunidades e desafios por grupo.

Em seguida, os grupos trabalharam para estabelecer proposições para a área de trabalho.



Foto 16 – Grupo Nova Holanda (Foto: Sonia Lopes)



Foto 17 – Grupo Parque União (Foto: Sonia Lopes)



Foto 18 – Grupo Parque Maré (Foto: Gabriel de Oliveira).



Foto 19 – Grupo Parque Maré (Foto: Gabriel de Oliveira).

A seguir, as proposições são apresentadas por grupo.

Parque União



Foto 20 – Proposições grupo Parque União (Foto: Sonia Lopes).

- Regularização do leito e das margens do canal existente. Vislumbrou-se como necessária a relocação de comércios e moradia para a realização da arborização e tratamento urbanístico e paisagístico das margens, com a possibilidade de implantação de ciclovia e quiosques ao longo;
- Possibilidade de desapropriação e ocupação do terreno do clube São Cristóvão para a criação de um novo acesso aos fundos do Parque União, bem como para a construção de unidades habitacionais e comerciais para realocação dos ocupantes da margem do Canal, além de implantação de outros equipamentos públicos ou privados necessários ao bairro;
- Viabilizar o acesso ao mangue e à Baía de Guanabara por baixo da Linha Vermelha com a urbanização e implantação de parque com deque para lazer e cais para a ancoragem de barcos;
- Criar um projeto específico para a Praça do Parque União para potencializar o uso e abrir para o uso para a cidade (Portal da Maré);
- A Estação BRT TransBrasil Rubens Vaz indica uma nova centralidade a ser tratada, com a criação de uma “praça de chegada” entre a estação e a rua Darcy Vargas (Rua do Canal) com espaço comercial que poderia estar associado e geração de renda para a instituição religiosa proprietária do terreno.

Parque Rubens Vaz



- Implantar sinalização para pedestres e bicicletas;
- Elaborar acordos para uso das calçadas;
- Recuperar a praça (quadra);
- Implantar redutores de velocidade;
- Estudar a nova centralidade da estação do BRT, que é uma oportunidade e um desafio;
- Implantar bicicletário.

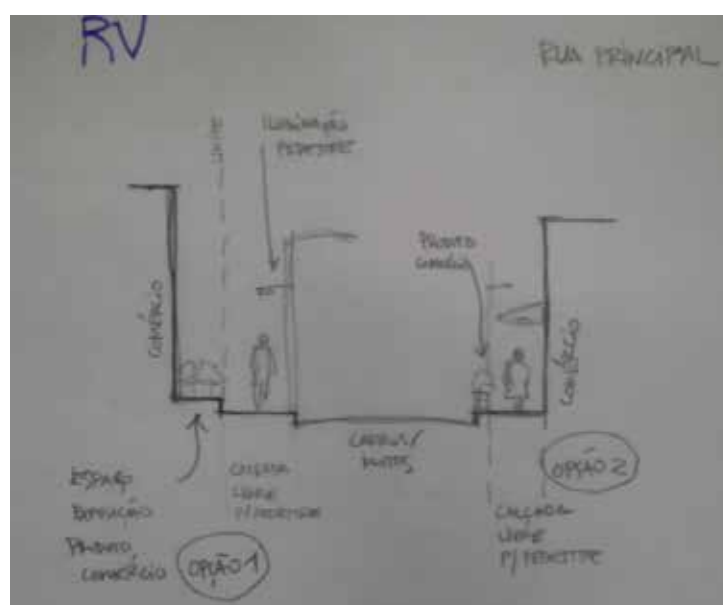


Foto 22 – Proposições grupo Rubens Vaz (Foto: Sonia Lopes).

Nova Holanda

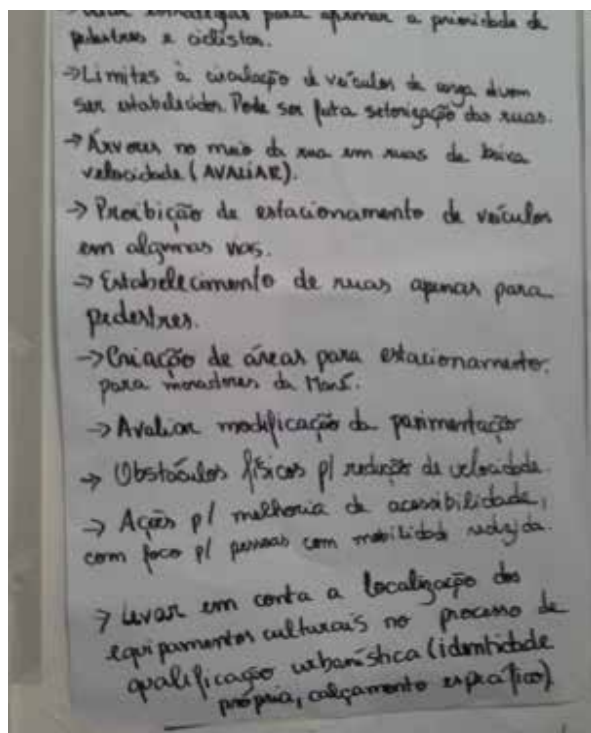


Foto 23- Proposições grupo Nova Holanda (Foto: Sonia Lopes).

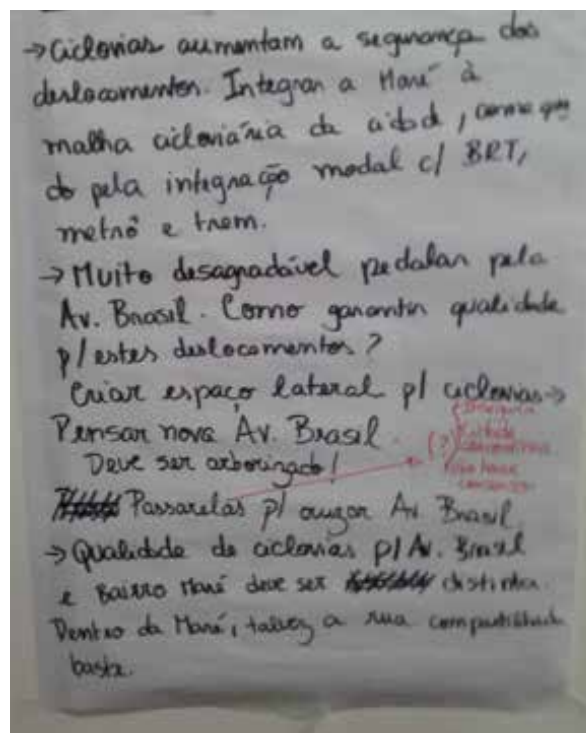


Foto 24 - Proposições grupo Nova Holanda (Foto: Sonia Lopes).

- Regras devem ser pactuadas com os atores locais
- Priorizar pedestres e ciclistas;
- Limites à circulação de veículos de carga devem ser estabelecidos, pode ser feita setorização das ruas. Avaliar estabelecimento de ruas apenas para pedestres;
- Obstáculos físicos para redução de velocidade;
- Avaliar modificação de pavimentação. Demarcar o pavimento permitindo identificar as áreas de forma diferentes;
- Proibição de estacionamento de veículos em algumas vias. Criação de áreas de estacionamento para moradores da Maré;
- Ações para melhoria de acessibilidade com foco em pessoas com mobilidade reduzida;
- Ciclovias aumentam a segurança dos deslocamentos. Integrar a maré à malha viária da cidade pela integração modal (BRT, trem, metro). Ciclovias - solução distinta para dentro da Maré e para conexão com a malha da cidade. Muito desagradável pedalar pela Av. Brasil. Como garantir qualidade para estes deslocamentos? Criar espaço lateral para ciclovias? Deve ser arborizado;
- Levar em conta a localização de equipamentos culturais no processo de qualificação urbanística (identidade própria, calçamento específico). Criar outros equipamentos culturais que atraiam outras pessoas para a Maré;
- Criar referências na paisagem permitindo identificar as áreas de forma diferentes;
- Pensar a nova Av. Brasil.

Parque Maré



Foto 25 – Proposições grupo Parque Maré (Foto: Sonia Lopes).

- Requalificação da Av. Brasil próximo à estação Nova Holanda. Melhoria no desenho urbano, sombreamento, passarelas, bicicletários, uso e adensamento;
- Estabelecer regulamentações pactuadas com a comunidade que garantam o direito à convivência. Horário de funcionamento de feiras, carga e descarga, uso da calçada, eventos em áreas públicas, transporte complementar, fluxo de veículos e estacionamento;
- Estabelecer espaço para discutir os imóveis subutilizados, sobretudo galpões, com vias de melhor utilização. Possibilidade: serviços públicos inexistentes ou escassos na Maré;
- Desenvolver política de transporte para a bicicleta que envolva a revisão da ciclovía implantada, bicicletário, conexão com BRT e programas de incentivo de uso como forma de melhorar a conexão da Maré com seu entorno;
- Como aproveitar a centralidade e a potência da Rua Teixeira Ribeiro para diluir as fronteiras do tráfico de drogas?

A photograph of a classroom where students are gathered around a large project display on the wall. The display consists of several sheets of paper, including a large map or diagram. Three students are standing in the foreground, looking at the display. One student is pointing at a part of the display. Other students are visible in the background, some sitting at desks. The room has a white wall and a fluorescent light fixture.

A photograph of a classroom during a lesson. A teacher, a woman in a blue shirt, stands at the front right near a whiteboard. Students are seated at green and blue desks, facing the front. The room has a large window with red and white panes in the background. The ceiling has a fan and fluorescent lights.

As diversas proposições foram consolidadas em um mapa geral, conforme pode ser visto a seguir:



ITDP Brasil, 2016

Os temas apresentados pelos grupos foram consolidados em um mapa único conforme pode ser visto na foto. A seguir uma síntese das principais propostas:

1. Nas ruas de maior fluxo foi identificada a necessidade de ordenamento dos usos e fluxos, revisão da sinalização, arborização, controle de velocidade e criação de uma identidade visual. Os acordos devem envolver os diversos atores e respeitar a cultura local;
2. A Praça do Parque União é um local de referência na cultura local, recebendo diversos tipos de eventos, inclusive com atração de público externo. O acesso externo será facilitado pelo BRT TransBrasil e receberá novos fluxos. O espaço precisa ser organizado;
3. A estação BRT TransBrasil será um novo acesso externo à Maré, o que gerará nova centralidade que precisa ser estudada, já que haverá um aumento de fluxo a ser distribuído a partir deste ponto;
4. A Praça do Parque Rubens Vaz deve ser objeto de projeto para a requalificação, possivelmente recuperando o uso de quadra de esportes;
5. Na Rua Darcy Vargas existem construções sobre o canal, o que expõe seus moradores a problemas de segurança ambiental. Foi identificada a necessidade de planejamento, avaliação de remoção e reurbanização da área;
6. A barreira criada pela Linha Vermelha afasta a Maré de sua situação original à margem da Baía de Guanabara. Proposta para o estudo de implantação de um parque com área de lazer e recuperação da ligação original;
7. O Bairro da Maré possui uma grande interface com a Av. Brasil que é a franja de encontro com a cidade, acesso ao transporte de massa e relação com demais bairros. A área receberá fluxos decorrentes das estações de BRT e precisa de projeto que contemple a recuperação das calçadas, a avaliação dos usos e sub-usos dos imóveis ao longo da Av. Brasil e a eventual revisão da AEIU da Av. Brasil (Área de Especial Interesse Urbanístico). Estudar a possibilidade de implantação de serviços não disponíveis no bairro.

TEMAS GERAIS

Algumas questões (oportunidades e desafios) foram consideradas pelos grupos como relativas não só à área de estudo, mas afetavam o bairro como um todo.

- Adequação da infraestrutura de saneamento básico e drenagem;
- Falta de serviços (banco e correio);
- Qualidade ambiental versus densidade;
- Fiação elétrica desordenada: impedimento de entrada de veículos de maior porte;
- Lixão localizado nos “fundos” da Maré;
- Governança do espaço público;
- Principal desafio é dialogar com todos os atores envolvidos;
- Aproveitar a centralidade da Rua Teixeira Ribeiro para diminuir fronteiras existentes na Maré;
- Propor uma nova regulação adequada à cultura local;
- Formas de ruptura com as barreiras simbólicas principalmente em questões de segurança;
- Instalação de lixeiras;
- Vias compartilhadas. Velocidade motos;
- Transporte público de pequeno porte, tal como micro ônibus, para circulação interna. Os existentes não são abrangentes e não possuem regularidade;
- Isolamento do resto da cidade;
- Falta de ciclovias. Bicicleta é útil para circulação interna;

- Aproveitamento pelas comunidades da possibilidade de AEIU da Av. Brasil para reduzir os imóveis abandonados e subutilizados;
- Pensar a nova Av. Brasil.

Também foram apresentadas sugestões de pesquisa para o aprofundamento do conhecimento do território, como:

- Cadastro imobiliário dos imóveis na Av. Brasil;
- Legislação urbana, AEIU da TransCarioca;
- Usos e conflitos nas ruas principais;
- Padrão de mobilidade / Sistema de mobilidade: BRT, ônibus, trem, metrô – demandas qualificadas;
- Circuito de mobilidade: cargas, pedestre e bicicleta;
- Mercado imobiliário – planta de valores;
- Identificação do PIB no bairro.

Algumas destas pesquisas estão diretamente ligadas às proposições dos grupos, como no caso de nova ocupação dos galpões subutilizados ou abandonados, para isso o primeiro passo seria a pesquisa do cadastro imobiliário destes imóveis.

A consolidação do material produzido nos dias 28 e 29 de janeiro levou à elaboração do mapa a seguir com as indicações dos assuntos que deveriam ser objeto de Grupos de Trabalho. Optou-se, então, pelo agendamento de uma reunião para o dia 09 de março com o objetivo de aprofundar algumas questões levantadas permitindo a indicação de ações de continuidade

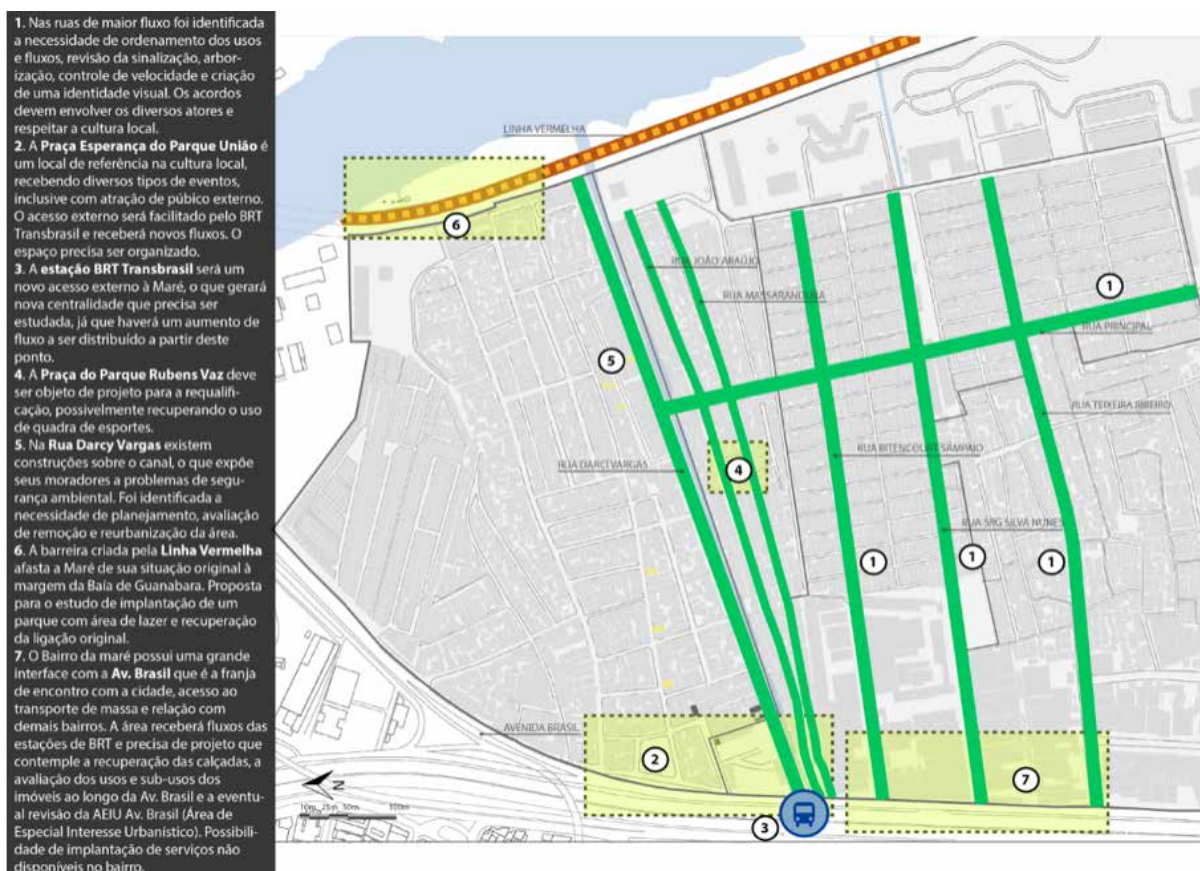


Figura 8 – Consolidação das propostas para a área de trabalho definidas nos 2 primeiros dias da Oficina (Lino Teixeira).

2.2 Aprofundamento da discussão no IPP - 09/03

A reunião de avaliação do trabalho realizado em janeiro apontou na direção da execução de mais um encontro visando o aprofundamento e a definição de ações. Os temas para o novo encontro foram definidos a partir do agrupamento dos itens identificados no mapa resumo apresentado anteriormente (figura 08).

1. Praça Esperança do Parque União;
2. A nova centralidade a partir do BRT estação Rubens Vaz – oportunidade e desafio;
3. Ocupação dos imóveis abandonados ou subutilizados + a cara da Av. Brasil + acesso + portais + AEIS;
4. Valorização dos equipamentos culturais;
5. Rua Principal (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização);
6. Mobilidade interna (bicicleta, motos, etc);
7. Ruas Bittencourt Sampaio e Sargento Silva Nunes (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização);
8. Rua Teixeira Ribeiro (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização).

A partir desta listagem, e considerando o número de pessoas que tiveram disponibilidade de participar na reunião de 09 de março, foram estabelecidos três grupos para o trabalho:

Grupo 1	• Praça do Parque União; • Ocupação dos imóveis abandonados ou subutilizados + a cara da Av. Brasil + acesso + portais + AEIS.
Grupo 2	• Rua Principal (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização); • Mobilidade interna (bicicleta, motos, etc).
Grupo 3	• Ruas Bittencourt Sampaio e Sargento Silva Nunes (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização); • Rua Teixeira Ribeiro (uso da calçada, fluxos, cultura local, convivência, redutores de velocidade, arborização, identidade visual, sinalização).

Quadro 6 – Grupos de trabalho.



Foto 29 – Abertura do trabalho no dia 09 de março (Foto: Sonia Lopes).

O trabalho foi constituído de três etapas:

1. Revisão dos problemas e das proposições já identificados; apresentação de novas propostas e validação das mesmas a partir dos conceitos de necessidade, possibilidade técnica de implantação e viabilidade financeira;
2. Categorização das propostas validadas segundo o impacto que causariam e o esforço necessário;
3. Definição dos próximos passos: atores fundamentais para dar continuidade a cada uma das proposições, tipo de ação necessária (pública ou privada) e tempo para viabilizar a ação (curto, médio ou longo prazo e eventuais etapas necessárias).



Foto 30 – Participantes durante a oficina dia 09/03 (Foto: Sonia Lopes)



Foto 31 – Participantes durante a oficina dia 09/03 (Foto: Sonia Lopes).



Foto 32 – Participantes durante a oficina dia 09/03 (Foto: Sonia Lopes).

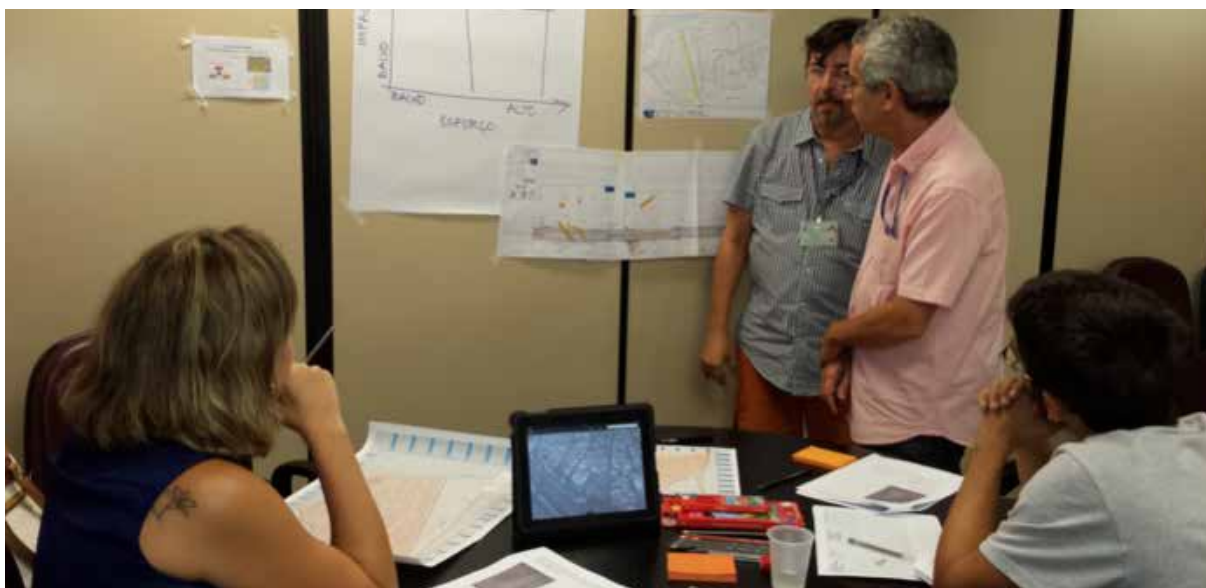


Foto 33– Grupo de trabalho Praça Parque União e Av. Brasil (Foto: Sonia Lopes).



Foto 34 – Grupo de trabalho sobre Rua Principal e Mobilidade interna (Foto: Sonia Lopes).



Foto 35 – Grupo de Trabalho das Ruas Bittencourt Sampaio, Sargento Silva Nunes e Teixeira Ribeiro (Foto: Sonia Lopes).

Grupo	Tema	Propostas	Esforço/Impacto
Grupo 1	Praça Esperança do Parque União	- Realização de tratamento urbanístico que promova a integração entre a Praça do Parque União com a praça a ser implantada no início da Rua Darcy Vargas; - Implantação de agência bancária na praça a ser criada.	Baixo / Alto
		- Instalação de totem na nova praça com mapa da área com indicação de roteiros e pontos de interesse; - Elaboração de sistema de identificação e sinalização; - Criação de centro de referência de memória por comunidade.	Baixo / Baixo
		- Implantação de praça e centro de comércio em frente à estação Rubens Vaz; - Proposta de equipamentos não fixos para a Praça do Parque União.	Alto / Alto
		- Desenvolvimento local versus controle do território; - Protagonismo da Região Administrativa; - Incentivo à organização do entorno da praça em uma associação formal.	Sem categorização
	Av. Brasil	Requalificação dos passeios ao longo da Av. Brasil, alguns invadindo o limite proposto no PAA (Projeto Aprovado de Alinhamento) da Av. Brasil para trecho da Maré (35m a partir do eixo da Av. Brasil).	Baixo / Alto
		Revisão da legislação AEIU da Av. Brasil.	Alto / Alto
Grupo 2	Rua Principal	Concepção de um projeto para tornar a rua principal mais segura para o pedestre e o ciclista respeitando os usos existentes.	Baixo / Alto
		- Elaboração de plano de comunicação com equipe profissional; - Definição do que é uma ciclovias; - Realização de oficina para determinar os usos; - Diálogo com a população antes de apresentar as propostas - conscientização.	Alto / Alto
	Mobilidade Interna	- Elaboração de plano de mobilidade da Maré; - Diagnóstico sobre transporte coletivo no interior da Maré.	Baixo / Alto
		Implantação de bicicletários nas estações BRT TransBrasil e pontos de transporte público (ex. Linha Amarela).	Baixo / Baixo
		- Planejamento de sistema de transporte por tuk-tuk substituindo as motos; - Planejamento de rede de ciclovias que conectar-se a Maré com bairros do entorno; - Campanha educativa para usuários de motocicletas na Maré.	Alto / Alto

Quadro 7 – Propostas desenvolvidas para os temas propostos para atividade.

Grupo	Tema	Propostas	Esforço/Impacto
Grupo 3	Ruas Bittencourt Sampaio, Rua Sargento Silva Nunes e Rua Teixeira Ribeiro	• Implantação do projeto de ciclovia apresentado pela SMAC; • Incorporação da ciclovia no projeto; • Sensibilização dos comerciantes; • Estímulo à economia local; • Sensibilização sobre padrão de manutenção e limpeza; • Valorização da cultura local e negócios tradicionais; • Redução de velocidade para mitigar aumento de fluxo de veículos; • Implantação de via alternada (chicanas) e speed table em cruzamentos; • Desenvolvimento de marcas para centros culturais.	Baixo / Alto
		• Implantação de 3 vias de acesso ao interior da comunidade; • Sinalização de clarificação do acesso; • Implantação de cor no pavimento de ruas; • Uso de bicicleta como veículo de entrega; • Desenvolvimento de logotipos para acesso, entrada, saída, pontos de interesse; • Oferta de estacionamento qualificado para moradores; • Identificação e valor simbólico; • Levantamento de áreas subutilizadas.	Baixo / Baixo
		• Planejamento para evitar gentrificação; • Desenvolvimento de contratos de locação; • Fortalecimento de laços e instituições; • Planejamento para evitar saída de residentes; • Planejamento de via de mão única para organizar o espaço; • Possibilidade de transformar em área cultural; • Compatibilização do cultural versus cultural gastronômico; • Mediação do uso da rua e dos horários; • Organização da calçada; • Espaçamento das barracas (ilhas de barracas); • Uso elevado (em nível); • Delimitação: Rua principal até a Getúlio Vargas; • BRT – vans como transporte interno.	Alto / Alto
		• Limites de horário para motos e cargas; • Uso de galpão para oficina.	Alto / Baixo

Quadro 7 – Propostas desenvolvidas para os temas propostos para atividade.

3. Proposições para o Território Inventivo 1

A seguir apresentamos a consolidação das avaliações e propostas feitas na última etapa deste trabalho e que configuram o Plano de Intervenção proposto para a área do Território Inventivo 1.

Proposta 1: Unificação da Praça do Parque União e da área de entorno e saída da estação BRT Rubens Vaz.

Tipo de Ação	Ações pública e privada, como o fortalecimento da Associação Comercial para formalizar a participação, elementos de atração de investimentos para a área e revisão da AEIU da Av. Brasil.
Atores	• Poder público: SMU, SMO, SMTR. • Sociedade civil: Associação de Moradores, Associação Comercial.
Etapas	• Avaliação de áreas disponíveis. • Elaboração de projeto urbanístico. • Levantamento dos imóveis ao longo da Av. Brasil (usos, áreas e aspectos fiscais).
Impactos Esperados	• Otimização e ordenamento do comércio e serviços. • Promoção de espaço de conexão.

Quadro 8 – Proposta 1



Foto 36 - Trecho via paralela na Av. Brasil entre Rua Darcy Vargas e Praça do Parque União (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016).

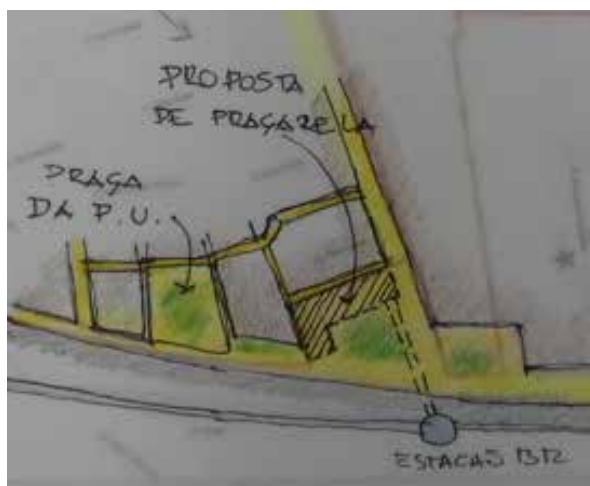


Foto 37 – Propostas elaboradas pelo GT.

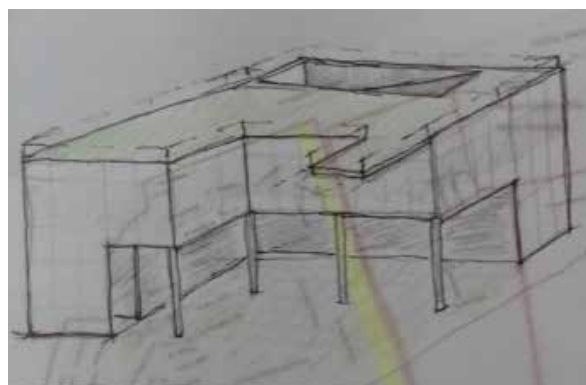


Foto 38 – Propostas elaboradas pelo GT.



Figura 9 – Área que poderá receber tratamento contínuo visando receber o fluxo gerado pela estação de BRT e permitindo a ampliação da área de eventos da Praça do Parque União. Sugestão de construção de um centro comercial que receba diretamente a passarela de travessia e acesso ao BRT. (Lino Teixeira)

Proposta 2: Tratamento das calçadas ao longo da Av. Brasil incluindo os entornos das passarelas

Tipo de Ação	Ações pública e privada, como o fortalecimento da Associação Comercial para formalizar a participação, elementos de atração de investimentos para a área e revisão da AEIU da Av. Brasil.
Atores	- Poder público: SMU, SMO, SMTR. - Sociedade civil: Associação de Moradores, Associação Comercial.
Etapas	- Avaliação de áreas disponíveis – levantamento da situação fundiária e de uso dos imóveis ao longo da Av. Brasil. - Elaboração de projeto urbanístico, identificando as áreas que estão invadindo o PAA. - Implantação do PAA onde possível (o PAA prevê para este trecho da Av. Brasil a largura de 70 metros, sendo 35 m para cada lado a partir de seu eixo). - Revisão da AEIU Av. Brasil, permitindo outros usos.
Impactos Esperados	- Melhoria da qualidade ambiental - Promoção de espaço de conexão seguro - Otimização e ordenamento do comércio e serviços

Quadro 9 – Proposta 2



Figura 10 - Proposta elaborada pelo GT sobreposta à ortofoto (tratamento de imagem Lino Teixeira). Base: Google Earth



Foto 39 – Situação das calçadas da Av. Brasil (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016).



Foto 40 – Situação das calçadas da Av. Brasil (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016)



Foto 41 – Situação das calçadas da Av. Brasil (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016)



Foto 42 – Situação das calçadas da Av. Brasil (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016)



Foto 43 – Referência: passarela de acesso à estação de BRT China (arquivo ITDP).

Proposta 3: Sistema de transporte por tuk-tuk na Maré para substituir moto-taxi

Tipo de Ação	Ação pública de regularização deste veículo e de incentivo à ações privadas de investimento.
Atores	• Poder público: SMTR. • Sociedade civil: Associação de moto-taxi, Associação de Moradores, AgeRio, SEBRAE, Grupo de Trabalho da Maré.
Etapas	• Reunião de moradores e moto-taxi para apresentação da ideia e sensibilização. • Identificação de potenciais parceiros e financiadores. • Desenvolvimento de proposta de sistema de regulamentação na SMTR. • Campanha de estímulo à adesão ao sistema (plano de comunicação).
Impactos Esperados	• Melhor compartilhamento das vias, considerando a velocidade do tuk-tuk versus as motos. • Promoção de um veículo que permita a mobilidade interna para um grupo maior de usuários.

Quadro 10 – Proposta 3



Foto 44 – Referência: tuk-tuk (http://www.abramet.com.br/conteudos/artigos/tuk_tuk/ em 21/03/2016).



Foto 45 – Referência: tuk-tuk (<http://khiri.com/2013/09/khiri-travel-introduces-stylish-tuk-tuks-for-guests/?3e3ea140> acesso em 21/03/2016).

Proposta 4: Concepção de um projeto para tornar a Rua Principal mais segura para pedestres e ciclistas, respeitando os usos existentes

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento da sociedade civil para construção de acordos de uso das vias compartilhadas.
Atores	• Poder público: técnicos envolvidos no projeto, SMTR, SMAC, SMU, SMO. • Sociedade civil: Associação de Moradores, Associação de Comerciantes e GT Maré.
Etapas	• Oficina de consulta para levantamento de percepções dos moradores e atores locais sobre a Rua Principal (articulado ao plano de comunicação) • Análise de resultados e definição de estratégia para o desenvolvimento da proposta. • Desenvolvimento da proposta e apresentação para os moradores.
Impactos Esperados	• Maior segurança para ciclistas e pedestres.

Quadro 11 – Proposta 4

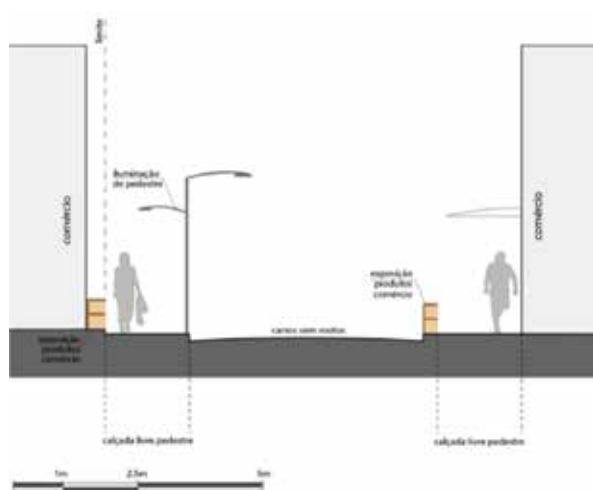


Figura 11 – Proposta elaborada pelo Grupo de Trabalho para a Rua Principal (Lino Teixeira).



Figura 12 – Proposta elaborada pelo Grupo de Trabalho para as ruas secundárias (Lino Teixeira).

Proposta 5: Concepção e implementação de um plano de mobilidade para Maré

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento da sociedade civil para elaboração de um plano de mobilidade interna para a Maré.
Atores	• Poder público: SMTR, SMU, Ministério das Cidades, SMH. • Sociedade civil: Associação de Moradores, Associação de transportes (vans e moto taxis), ONGs com atuação local, sociedade civil (especialmente moradores), AgeRio (Agência Estadual de Fomento), SEBRAE e Grupo de Trabalho da Maré.
Etapas	• Formar Grupo de Trabalho com atores envolvidos para concepção das propostas do plano. • Diagnóstico do sistema de mobilidade da Maré (bicicleta, moto taxi, vans, transporte público, consulta aos usuários e estacionamento). • Desenvolvimento do plano, respeitando diretrizes e orientações do Ministério das Cidades e considerando a qualificação do PMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável) do espaço público (TA - Transportes Ativos - não motorizado). • Desenvolver estratégias para identificação de potenciais financiadores das ações do plano. • Apresentação do plano para a comunidade.
Impactos Esperados	• Melhoria da mobilidade interna na Maré.

Quadro 12 – Proposta 5

Proposta 6: Plano de Comunicação para educação, mediação e concepção de propostas para o espaço público da Maré

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento da sociedade civil para elaboração de um plano de comunicação que facilite o envolvimento e a participação de moradores, comerciantes e associações e que possa servir de modelo para outros territórios.
Atores	• Poder público: Técnicos envolvidos no desenvolvimento dos projetos para o espaço público da Maré, Técnicos e gestores de órgãos públicos e instituições públicas locais (ex. escolas), • Sociedade civil: Associação de Moradores, Associação de comerciantes, ONGs com ação local, empreendedores locais, órgãos municipais e associação de transportes e Grupo de Trabalho da Maré.
Etapas	• Montar o Grupo de Trabalho com atores envolvidos para conceber a proposta do plano incluindo comunicadores profissionais na área social. • Desenvolvimento do plano: 1. estratégia de educação e sensibilização sobre o uso do espaço público, segurança no trânsito, cidadania para diferentes públicos. 2. sistematização metodológica de processo participativo para intervenção no espaço público, propondo primeira experiência na Rua Principal. 3. estratégia de comunicação, educação e sensibilização para técnicos sobre violência, governança no espaço público e mediação de propostas. • Apresentar proposta para Grupo de Trabalho da Maré e Órgãos da Prefeitura.
Impactos Esperados	• Melhoria da mobilidade interna na Maré.

Quadro 13 - Proposta 6

Proposta 7: Implantação de bicicletários nas estações de BRT e pontos de transporte público

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento da sociedade civil para elaboração de um plano de comunicação que facilite o envolvimento e a participação de moradores, comerciantes e associações e que possa servir de modelo para outros territórios.
Atores	- Poder público: SMTR, SMO, SMAC, SMU (CAU). - Sociedade civil: Grupo de Trabalho Território Inventivo da Maré, Associação de moradores, transportes e comércio.
Etapas	- Levantamento dos pontos prioritários para instalação dos bicicletários. - Verificar o projeto das estações do BRT e adequar as propostas existentes para bicicletários, enfocando a realidade da Maré. - Desenvolvimento dos projetos de bicicletários, considerando os pontos prioritários.
Impactos Esperados	Incentivar o uso da bicicleta como veículo que permita a chegada aos pontos de transporte de massa.

Quadro 14 – Proposta 7



Foto 46 – Ausência de local para guarda de bicicleta (Street View do Google maps acesso em 21/03/2016).



Foto 47 – Referência: Acesso a bicicletário em estação de BRT em Bogotá (<http://transportphoto.net/photo.aspx?id=984029486&c=Bogota> acesso em 29/03/2016)



Foto 48 – Referência: Bicicletário na Estação da Supervia em Japeri (<http://odia.ig.com.br/portal/rio/o-dia-no-estado/japeri-inaugura-1-900-vagas-em-biciclet%C3%A1rios-de-esta%C3%A7%C3%B5es-1.526024> acesso em 29/03/2016).

Proposta 8: Potencializar o uso cultural, gastronômico e comercial

Vias: Rua Teixeira Ribeiro, Sargento Silva Nunes e Bittencourt Sampaio.

Tipo de Ação	Ação privada com o apoio de parceiros públicos para potencializar a atração da área como polo cultural, gastronômico e comercial.
Atores	• Poder público: IPP, LabRio, SMO, SMTR, SMU, RioLuz e SMAC. • Sociedade Civil: IAB, Associação de Moradores, Associação Comerciantes.
Etapas	• Criação de uma identidade visual através de concurso de ideias. • Requalificação da pavimentação e criação de calçadão com bloco Inter travado (mosaico colorido). • Criação de logomarca para os equipamentos de interesse da área (Centro de artes da Maré, Galpão Bela Maré, GRES Gato de Bonsucesso, Observatório das Favelas, Associação de Moradores, Redes da Maré, SEBRAE, Centro Comercial, Feira). • Mediação sobre uso de horário de ruas para compatibilização de usos (oficina e logístico). • Arborização e iluminação pública. • Alocação de espaço para ambulantes. • Requalificação das entradas da Av. Brasil (AEIU) – reavaliar adequação da permanência do posto de gasolina e serviços públicos e institucionais.
Impactos Esperados	• Ambiente mais agradável, potencialização dos usos culturais, incremento econômico. • Tornar essa área em grande pólo da cidade.

Quadro 15 – Proposta 8



Foto 49 – Referência: Tratamento de piso em vias com blocos intertravados coloridos (http://www.rhinopisos.com.br/site/produtos/16/piso_intertravado_pavimento_concreto acesso em 29/03/2016).

Proposta 9: Transformação da Rua Teixeira Ribeiro em via de pedestre

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento e apoio de parceiros locais.
Atores	- Poder público: SMU e SMO - Sociedade Civil: SEBRAE, Redes da Maré, Associação de Moradores e Associação Comercial.
Etapas	- Priorizar a circulação e acessibilidade de pedestres na Rua Teixeira Ribeiro. - Delimitação da área exclusiva de pedestre. Proposta: Rua Principal até a Rua Getúlio Vargas (acesso à Rua Sargento Silva Nunes). - Criação de grande calçadão em nível (calçada e rua no mesmo nível) com mesma identidade visual do concurso de ideias. - Organização de barracas quando a número máximo na área de pedestre, espaçamento, incorporação de elementos de sombra e iluminação, padronização de dimensão. - Bicicletas como veículo de entrega. - Alocação de barracas em ilhas alternadas (chicanas).
Impactos Esperados	Melhoria da mobilidade de pedestres com fortalecimento do comércio local (maior visibilidade).

Quadro 16 – Proposta 9



Figura 13 – Mapa da área de estudo com proposta de alteração de mão de direção e criação de via de pedestres (Lino Teixeira).

Proposta 10: Reorganização viária e de mobilidade

Vias: Rua Teixeira Ribeiro, Sargento Silva Nunes e Bittencourt Sampaio.

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento e apoio de parceiros locais.
Atores	• Poder público: SMTR, SMAC, SMU, IPP. • Sociedade Civil: Associação Comercial, Associação de Moradores.
Etapas	• Reorganização do tráfego de veículos para otimização do uso das vias públicas. • Criação de vias de mão única e via de pedestre. • Limitadores de velocidade (esquinas elevadas, arborização em chicanas). • Compatibilização horários de carga. • Definição de papel para transporte interno das vans. • Apresentação do projeto ciclovitário pela SMAC. • Sinalização de acesso considerando importância dessas vias. • Impedimento de estacionamento nas vias.
Impactos Esperados	• Circulação mais eficiente e segura e agradável.

Quadro 17 – Proposta 10

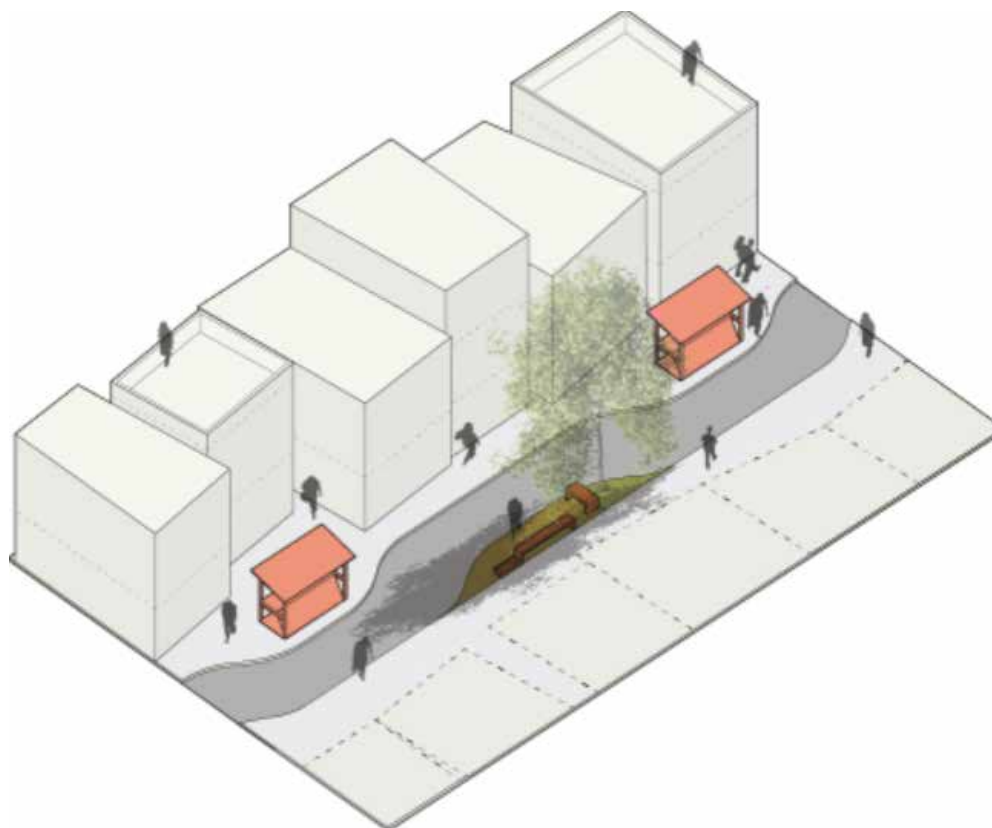


Figura 14– Proposta do Grupo de Trabalho para as Ruas Sargento Silva Nunes e Bittencourt Sampaio (Lino Teixeira).

Proposta 11: Minimizar os impactos negativos relacionados à gentrificação econômica-cultural

Tipo de Ação	Ação pública com o envolvimento e apoio de parceiros locais.
Atores	• Poder público: Polos do Rio, SMH, Secretaria de Fazenda, Secretaria Municipal de cultura e IRPH. • Sociedade Civil: SEBRAE, Redes da Maré.
Etapas	• Fortalecer fixação da população e das atividades econômicas existentes. • Sensibilizar comerciantes a formalização das relações locatárias. • Sensibilizar sobre a adoção de padrões de limpeza, manutenção, etc. • Valorizar a cultura local e negócios tradicionais com registro histórico. • Incorporação dos registros de negócios tradicionais à proposta de identidade visível e ao mapa de ruas (recenseamento de imóveis alugados).
Impactos Esperados	• Evitar esvaziamento da tradição e cultura local.

Quadro 18 – Proposta 11

Proposta 12, apresentada pelo arquiteto Pedro Évora

Esta proposta de ações articuladas vem sendo desenvolvida na Maré nos últimos anos pelos arquitetos Pedro Évora (coord.), Felipe Moulin e Lino Teixeira junto às instituições: Redes, Observatório de Favelas e Bela Maré e apresentada e debatida em seminários e exposições internacionais.

Tipo de Ação	Requalificação urbana da maré, através do investimento e valorização da centralidade da Nova Holanda em projeto denominado “Maré território inventivo - Nova Holanda “. O projeto está organizado em 2 escalas de atuação: regional e local. Regional: 1. Parque sobre a Avenida Brasil - estações BRT; 2. Faróis da Maré - destaque para os equipamentos públicos; 3. Ponte comercial para pedestres. Conexão Maré – Fundão. Local: 1. Urbanização leve das vias; 2. Arborização; 3. Mobiliário comercial e ambiental.
Atores	• Poder público: Prefeitura do Rio de Janeiro • Sociedade civil: Redes, Observatório de Favelas, Pedro Évora Arquitetura.
Etapas	Etapa Zero: B1 Etapa 1: B2 Etapa 2: A2, B3 Etapa3: A1, A3
Impactos Esperados	Global

Quadro 19 – Proposta 12

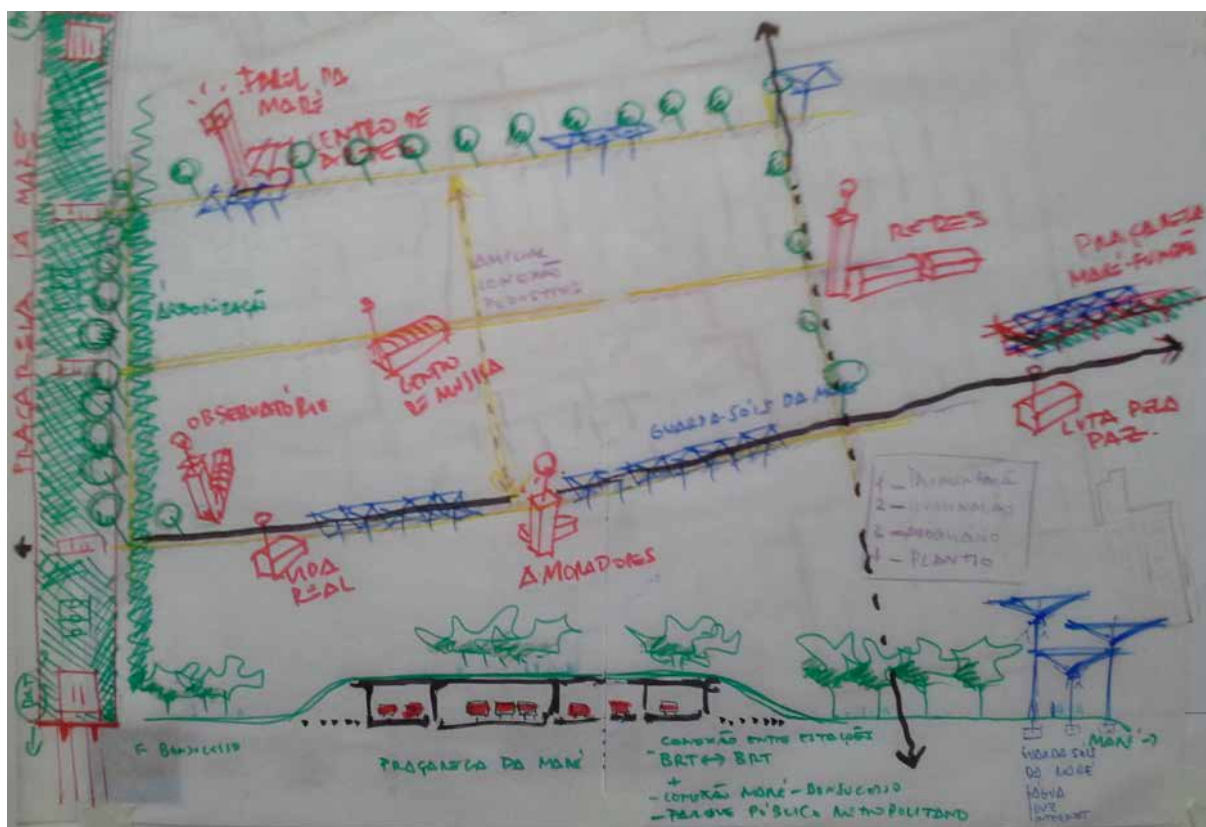


Foto 50 – Proposta Arquiteto Pedro Évora (Foto: Sonia Lopes)

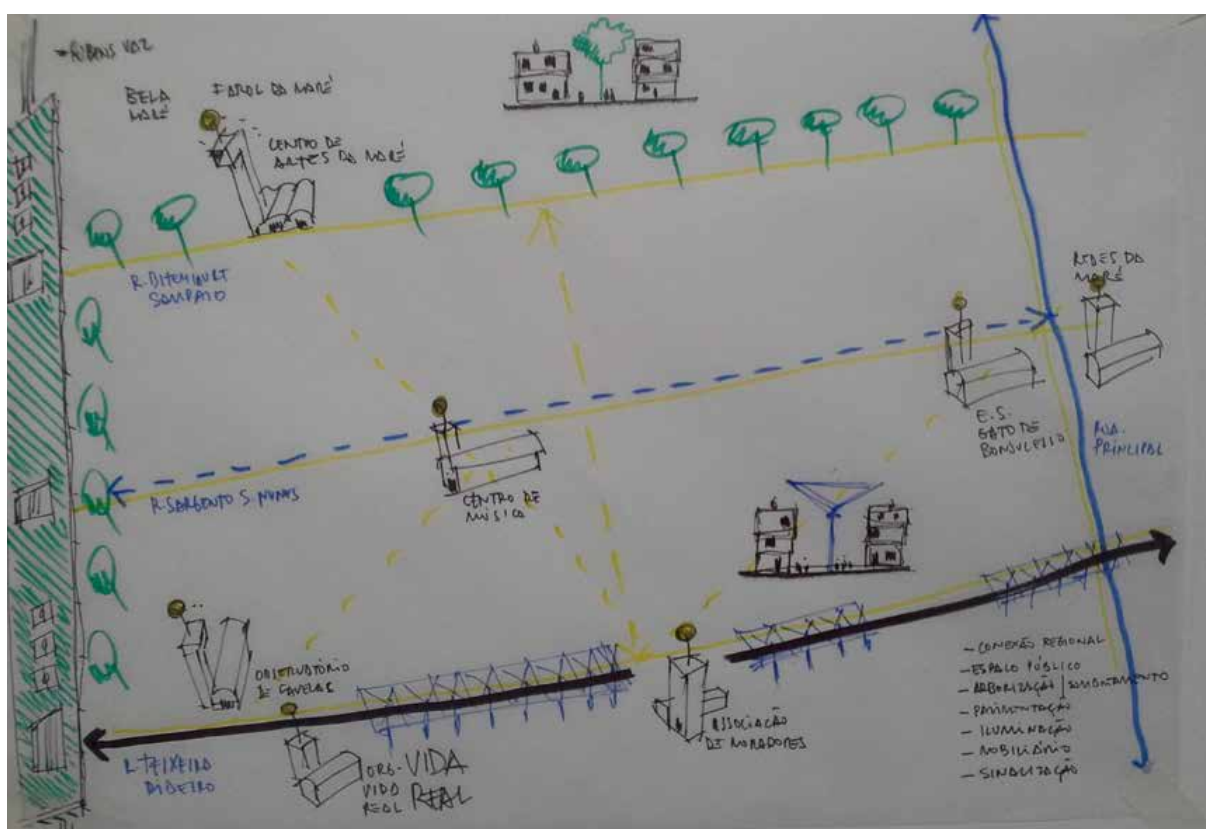


Foto 51 – Proposta Arquiteto Pedro Évora (Foto: Sonia Lopes)

Proposta 13, apresentada pelo arquiteto Pablo Benetti

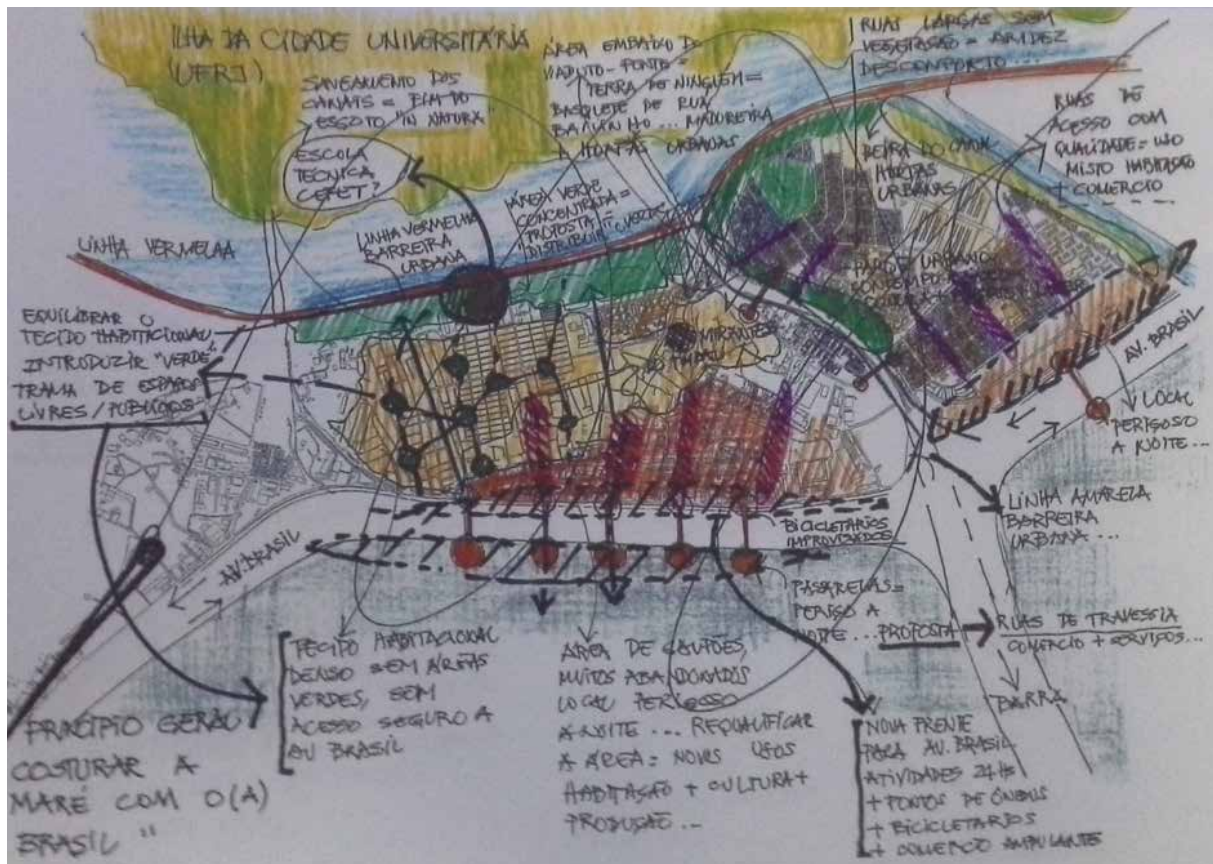


Foto 52 – Proposta Arquiteto Pablo Benetti (Foto: Sonia Lopes)

4. Considerações Finais

Através deste trabalho confirmamos que a área do bairro da Maré precisa de intervenções gerais e pontuais. Para a identificação de intervenções específicas, o melhor caminho é a construção de um pensamento comum em oficinas como a que se realizou em janeiro de 2016.

A estrutura da oficina como um todo funcionou para os objetivos definidos, porém foram identificados alguns pontos de melhoria a serem incorporados em uma próxima edição, que chamamos de lições aprendidas:

- Dificuldade de conciliação das diversas agendas dos órgãos;
- Conforme planejado inicialmente, os participantes deveriam ter tido acesso a um resumo das questões a serem abordadas e de um diagnóstico resumido da área;
- O formulário utilizado para o trabalho de campo foi considerado muito estruturado, os participantes ficaram preocupados em preencher todos os campos, embora isso não fosse necessário. Em conversas informais foi identificado que o conjunto de questões apresentadas no slide seria “mais amigável” para orientar a caminhada. A estruturação poderia ter sido feita na atividade seguinte;
- A participação dos representantes das Associações de Moradores aconteceu apenas no bloco 1 (28/01). Em nova edição deve-se trabalhar melhor o envolvimento deles para que participem da oficina como um todo;
- Como não havia tempo para entrevistas durante o percurso, a “voz do morador” poderia ter sido registrada antes do evento em vídeo e servir de subsídio durante a oficina;
- Não houve participação de representantes do comércio, embora a área exerça uma forte centralidade econômica;
- Alguns participantes citaram que gostariam de mais de um horário para a caminhada de forma a entender melhor a dinâmica local e os fluxos.

A definição de uma forma de continuidade é essencial para que as proposições venham a ser mais elaboradas e finalmente implantadas. Algumas deverão ser projetos mais abrangentes, enquanto outras podem ser extremamente pontuais e gerando um resultado significativo.

Sugerimos que seja estabelecido um grupo de trabalho para os temas identificados como prioritários a fim de dar continuidade ao proposto neste relatório.

Um registro especial deve ser feito em relação aos participantes, cujo trabalho colaborativo de representantes de secretarias, órgãos públicos, organizações não governamentais, universidade e associação de moradores foi fundamental para o sucesso da oficina.



Foto 53 – Enceramento da oficina (Foto: Gabriel de Oliveira)

5. Referências Bibliográficas

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Pré-diagnóstico. Projeto de desenvolvimento da maré. Rio de Janeiro, 2015.

_____. Diagnóstico para a Sustentabilidade do Desenvolvimento da Maré. Rio de Janeiro, 2016.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Padrão de Qualidade TOD (v 2.1). Rio de Janeiro, 2014.

REDES DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ. A Maré que Queremos. Rio de Janeiro, 2010.

_____. Guia de Ruas. Rio de Janeiro: Observatório de Favelas, 2012.

_____. Censo de Empreendimentos Maré. Rio de Janeiro: Observatório de Favelas, 2014.

6. Anexo

Os anexos a este documento estão apresentados no CD / ou em documento complementar.

Anexo I - Convite



Considerando o importante papel de sua organização nesta discussão, gostaríamos de convidá-lo(a) para o evento

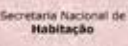
Oficina Espaço Público e Mobilidade: os desafios da Maré

OBJETIVOS

- > Estabelecer uma visão para a reurbanização orientada à mobilidade sustentável da Maré, alinhado com o projeto "Territórios Inventivos da Maré", com foco no entorno das estações de BRT (Transbrasil e Transcarioca)
- > Identificar infraestrutura, instrumentos e regulamentação necessárias para implementar essa visão de reurbanização
- > Reunir atores governamentais, não governamentais e comunitários para executar um planejamento integrado que contemple um método de planejamento replicável para outras áreas da Maré e da cidade.

Data: **28 e 29 de janeiro de 2016** (Quinta e sexta-feira)
Hora: **9h às 17h**
Local: **Sede da Redes da Maré, R. Sgt. Silva Nunes, 1012 - Nova Holanda - Tel: (21) 3105 5531**

PARCERIA ENTRE:



APÓIO:
SEBRAE
ASSOCIAÇÕES DE MORADORES DA MARÉ



Anexo II - Formulário usado em campo

FICHA 1 - CAMPO			DIMENSÕES DA OFICINA		
			CONVIVÊNCIA	ECONÔMICO	LEGAL
			Atrativos à interação entre as pessoas	Atividade e desenvolvimento econômico	Legislação Urbana
PRINCÍPIOS DE MOBILIDADE	Caminhar	Seguro? Confortável? Agradável?			
	Usar bicicleta	Seguro? Existe infraestrutura?			
	Transporte Público	Acessível? Suficiente?			
	Conectar	Percursos de pedestres e ciclistas menores e mais objetivos que de automóveis?			
	Adensar	Intensidade de uso do solo			
	Misturar	Tipos de uso do solo? Diversos e complementares?			

Anexo III - Formulários usados para a sistematização

DIMENSÕES DA OFICINA			
CONVIVÊNCIA		ECONÔMICO	LEGAL
Atrativos à interação entre as pessoas		Atividade e desenvolvimento econômico	Legislação Urbana
OPORTUNIDADE			
DESAFIOS			

Anexo III - Formulários usados para a sistematização

PRATELEIRA

Anexo IV - Formulário para a priorização

GRUPO:	
OPORTUNIDADES	DESAFIOS
1	6
2	7
3	8
4	9
5	10

Anexo V - Participantes

A oficina reuniu profissionais de diversas áreas de atuação, associações de moradores, órgãos públicos, principalmente municipais e organizações não governamentais.

Nome	Órgão
Alex Carvalho	ONG Vida Real Maré
Alex Magalhães	IPPUR
Amath Pahte Sene	Programa Rio Mais - PNUD/WCSD
Ana Carolina Werneck	ONG Luta pela Paz
Ana Nassar	ITDP
Ana Paula Maciel Peixoto	Ministério das Cidades/ SNH
Andrea Moreira Lima	NIAC/DIUC/UFRJ
Andrea Pulici	IPP
Antônio Augusto Veríssimo	IPP
Antônio Carlos Velloso de Mello	SMTR
Beatriz Rodriguez	ITDP
Bernardo Serra	ITDP
Carla Teixeira	SEBRAE
Carlos Viana	ONG Luta pela paz
Clarisse Linke	ITDP
Cíntia Borba	IPP
Daniel Gonçalves Alves	ONG Vida Real Maré
Davi Bovolenta	IPP
Edson Diniz	ONG Redes de Desenvolvimento da Maré
Eliana Sousa Silva	ONG Redes de Desenvolvimento da Maré
Ernani Alcides	ONG Redes de desenvolvimento da Maré
Fabiana Ramos	SEBRAE
Felipe Moulin	Observatório das Favelas
Flávia Etinger de Araújo Nunes	SMU/CAU
Gabriel Oliveira	ITDP
Gilmar Rodrigues	Associação da Nova Holanda
Gustavo Afonso Marinho	IPP

Listagem dos presentes na oficina nos dias 28 e 29 de janeiro e os órgãos que representavam.

Nome	Órgão
Henrique Gomes	ONG Redes da Maré
Iuri Moura	ITDP
Jailson de Souza e Silva	ONG Observatório das Favelas
Juan Diego de Oliveira Teixeira	SMU/CAU
Juliana Tibau	ONG Luta Pela Paz Maré
Júnia Santa Rosa	SNH/ Ministério das Cidades
Lino Teixeira	Observatório das Favelas
Luís Cesar Peruci do Amaral	SMTR
Luis Fernando Valverde	IPP
Marat Troina	IAB/RJ
Marcelo Andreoli	UFRJ
Marcelo Garcez Borges Viseu	SMU/CGPU/CPL/GLP-3
Maria Alice Rezende de Carvalho	PUC
Mariana Koury	CECIP
Marizangela Carla Campos de Lima	CREAS Stella Maris
Natalia de Andrade Lima	SMU/CGPU/CPL/GLP-3
Nelson T da Rosa	Representante Ass. Moradores Parque Maré
Pablo Benetti	UFRJ
Pedro Évora	Observatório das Favelas
Raquel Ribeiro	CECIP
Renata C do N Antao	IPPUR UFRJ
Solange Carvalho	UFRJ
Sonia Lopes	ITDP
Tarcila Fidalgo	IPPUR UFRJ
Tatiana Bif	SMU/CGPIS/GPO
Tatiana Sobrinho	UFRJ

Listagem dos presentes na oficina nos dias 28 e 29 de janeiro e os órgãos que representavam.

Foram facilitadores:

Geral: Sonia Lopes

Parque União: Antônio Augusto Veríssimo, IPP

Parque Rubens Vaz: Iuri Moura, ITDP Brasil

Nova Holanda: Ana Nassar, ITDP Brasil

Parque Maré: Davi Bovolenta, IPP e Cíntia Borba, IPP

A oficina foi, inicialmente, organizada em 4 módulos implementados nos dias 28 e 29 de janeiro. Posteriormente foi definida a data de 09 de março para o alinhamento final das ações necessárias ao estabelecimento de um plano inicial de ações.

Nome	Órgão
Antônio Augusto Veríssimo	IPP
Antônio Carlos Velloso de Mello	SMTR
Edson Diniz	ONG Redes de Desenvolvimento da Maré
Eliana Sousa Silva	ONG Redes de Desenvolvimento da Maré
Fabiana Ramos	SEBRAE
Flávia Etinger de Araújo Nunes	SMU/CAU
Gabriel Oliveira	ITDP
Iuri Moura	ITDP
Juan Diego de Oliveira Teixeira	CAU/SMU
Lino Teixeira	OF
Luís Cesar Peruci do Amaral	SMTR
Luis Fernando Valverde	IPP
Marcelo Andreoli	UFRJ
Marcelo Garcez Borges Viseu	SMU/CGPU/CPL/GLP-3
Natalia de Andrade Lima	SMU/CGPU/CPL/GLP-3
Pablo Benetti	UFRJ
Solange Carvalho	UFRJ
Sonia Lopes	ITDP
Tatiana Biff	SMU/CGPIS/GPO

Listagem dos presentes na oficina nos dias 09 de março e os órgãos que representavam.

Algumas secretarias e concessionárias foram convidadas, porém seu comparecimento não foi possível.

Foram Facilitadores:

Geral: Sonia Lopes

Nos grupos: Antônio Augusto Veríssimo, IPP; Iuri Moura, ITDP Brasil e Gabriel T. de Oliveira, ITDP Brasil.

Anexo VI - Relatório: Espaço público e mobilidade urbana: possibilidades e desafios da Maré

Maria Alice Rezende de Carvalho e Pedro Henrique Torres

Anexo VII - Relatório: A Maré que queremos

Redes de desenvolvimento da Maré

Anexo VIII - Relatório: Pré Diagnósticos: Projeto de desenvolvimento da Maré

Instituto Pereira Passos

Anexo IX - Relatório: Proposta metodológica para um projeto de desenvolvimento para o bairro da Maré

Instituto Pereira Passos

