



UNIVERSIDADE DO VALE DO TAQUARI
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE *DESIGN*

**O *DESIGN* NA DESCONSTRUÇÃO DOS NÃO-LUGARES:
MOVIMENTAÇÕES PARA PROMOVER REFLEXÃO E
TRANSFORMAÇÃO NA OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO**

Marina Helena Müller

Lajeado, junho de 2018

Marina Helena Müller

**O *DESIGN* NA DESCONSTRUÇÃO DOS NÃO-LUGARES:
MOVIMENTAÇÕES PARA PROMOVER REFLEXÃO E
TRANSFORMAÇÃO NA OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO**

Projeto de monografia apresentado na disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II, do Curso de *Design*, da Universidade do Vale do Taquari, como parte da exigência para a obtenção do título de Bacharel em *Design*.

Orientador: Prof. Me. Rodrigo de Azambuja Brod

Lajeado, 21 de junho de 2018

“I think we have a chance to make this a kind of life-changing experience”
(Francis Whitman em The Darjeeling Limited)

RESUMO

A estrutura de uma cidade apresenta significativo impacto na vida de sua população, bem como a sociedade também impacta a construção dos espaços urbanos que a rodeia. Neste trabalho, os aspectos estruturais e sociais do território urbano são relacionados e discutidos, tendo o propósito de promover a reflexão acerca do desenvolvimento e da ocupação dos espaços públicos. Ao utilizar autores que dialogam com aspectos humanos, esta pesquisa também questiona os planejamentos urbanos à distância e a priorização do automóvel, especialmente no que tange à realidade local. Ainda traz como exemplo intervenções que proporcionaram inovações sociais em outras comunidades, no contexto dos espaços públicos urbanos. Além disso, ao abordar as problemáticas do território urbano de Lajeado e o conhecimento e criatividade que o profissional de *design* possui para a resolução de problemas, este trabalho adota a metodologia Human Centered Design (IDEO, 2009) para realizar uma pesquisa qualitativa, na qual incluem-se entrevistas com a população, acerca de um não-lugar lajeadense - o espaço popularmente chamado de “Valão”. A partir disso, também realiza uma oficina de cocriação com a participação de pessoas da comunidade e desenvolve uma proposta de intervenção para ressignificar este não-lugar.

Palavras-chave: *Design* participativo. Human Centered Design. Urbanismo. Intervenção. Lajeado.

ABSTRACT

The structure of a city presents a significant impact on the life of its population, as well as society also impacts the construction of the urban spaces that surrounds it. In this work, the structural and social aspects of urban territory are related and discussed, with the purpose of promoting reflection on the development and occupation of public spaces. By using authors that dialogue with human aspects, this research also questions the urban planning by distance and the prioritization of the car, especially with regard to the local reality. It also brings as an example interventions that provided social innovations in other communities, in the context of urban public spaces. In addition, by approaching the problems of the urban territory of Lajeado and the knowledge and creativity that the design professional has to solve problems, this work adopts the methodology Human Centered Design (IDEO, 2009) to carry out a qualitative research, in which include interviews with the population, about a non-place of Lajeado - the space popularly called "Valão". From this, also realizes a workshop of co-creation with the participation of people of the community and develops a proposal of intervention to re-signify this non-place.

Keywords: Participatory design. Human Centered Design. Urbanism. Intervention. Lajeado.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Placa de trânsito permite o estacionamento sobre a ciclofaixa em Lajeado.....	28
Figura 2 - Veículos estacionados sobre a ciclofaixa.....	29
Figura 3 - Complexo Vila Flores.....	40
Figura 4 - Projeto colaborativo.....	41
Figura 5 - Avenida antes da intervenção.....	42
Figura 6 - Avenida após a intervenção.....	43
Figura 7 - População utilizando o espaço.....	44
Figura 8 - Localização da rua Percy.....	45
Figura 9 - Instalação luminosa à noite.....	46
Figura 10 - Pintura à luz do dia.....	47
Figura 11 - Noite de inauguração do Electric Street.....	48
Figura 12 - Projeto Little Free Library/NYC em prática.....	49
Figura 13 - Instalação de biblioteca em Nova York.....	50
Figura 14 - Biblioteca desperta a curiosidade dos pedestres.....	51
Figura 15 - Local por onde o arroio passa no bairro Hidráulica.....	54
Figura 16 - Em amarelo, a extensão da Avenida Décio Martins Costa.....	58
Figura 17 - Fotografia do engenho idealizado por Antônio Fialho de Vargas.....	59
Figura 18 - Antigo potreiro onde hoje se encontra a Avenida Décio Martins Costa.....	60
Figura 19 - Arroio já canalizado, nas imediações da Avenida Décio Martins Costa.....	61
Figura 20 - Trajeto do arroio do Engenho e locais visitados pela pesquisadora.....	62
Figura 21 - Posto de gasolina e demais construções existentes sobre o córrego.....	63
Figura 22 - Um arroio aprisionado.....	63
Figura 23 - Parte do arroio coberto, ao lado da fábrica de refrigerantes Fruki.....	64
Figura 24 - Situação do arroio no bairro Hidráulica.....	64
Figura 25 - Cobertura do arroio no bairro São Cristóvão.....	65
Figura 26 - Cobertura do arroio no bairro São Cristóvão.....	65
Figura 27 - No Parque do Engenho, um dos raros locais em que o arroio ainda não foi coberto..	66
Figura 28 - No bairro São Cristóvão, onde o arroio ainda encontra-se aberto.....	66
Figura 29 - Em meio à Avenida Décio Martins Costa corre o arroio do Engenho.....	68
Figura 30 - Um arroio escondido em meio ao Valão.....	69
Figura 31 - Nenhum vestígio das águas do Engenho, apenas concreto.....	69
Figura 32 - Bancos inutilizados no Valão, pois não há atratividade no local.....	70

Figura 33 - Compilado de fotografias da ciclofaixa em estado precário.....	71
Figura 34 - Área de estacionamento público gratuito.....	72
Figura 35 - Placa do estacionamento alerta para as enchentes.....	73
Figura 36 - Falas dos entrevistados acerca de Lajeado.....	75
Figura 37 - Comentário pertinente de J. A.S.....	76
Figura 38 - Falas dos entrevistados recordam o arroio e a Avenida.....	77
Figura 39 - Entrevistados contam um pouco da história do Engenho.....	78
Figura 40 - O que funcionários do governo falam sobre a situação do riacho.....	79
Figura 41 - Fala dos entrevistados acerca da insegurança no Valão.....	80
Figura 42 - Fala dos entrevistados acerca do que fazer no Valão.....	81
Figura 43 - Ideias da comunidade para o Valão.....	82
Figura 44 - Falas sugerem ideias para a Avenida Décio Martins Costa.....	83
Figura 45 - Participantes da oficina derivam no Valão.....	84
Figura 46 - Participantes da oficina caminham sobre a cobertura do Engenho.....	84
Figura 47 - Momento da oficina de cocriação para observação do local.....	85
Figura 48 - Participante em contato com o Valão.....	85
Figura 49 - Momento para prestar atenção no Valão.....	86
Figura 50 - Caminhada foi inspirada na prática da deriva situacionista.....	87
Figura 51 - Participante é convidado a gerar ideias.....	89
Figura 52 - Participantes da oficina no momento de <i>brainstorming</i>	89
Figura 53 - Blocos de nota coloridos ajudaram o processo.....	90
Figura 54 - Geração de ideias e colaboratividade entre os participantes.....	90
Figura 55 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação.....	91
Figura 56 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação.....	92
Figura 57 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação.....	93
Figura 58 - Iniciativas que propõem mudanças na estrutura do local.....	94
Figura 59 - Iniciativas que propõem mudanças na estrutura do local.....	95
Figura 60 - Iniciativas voltadas para a promoção de eventos.....	96
Figura 61 - Iniciativas voltadas para a prática esportiva.....	97
Figura 62 - Ideias da oficina que convergem com a proposta final.....	98
Figura 63 - Proposta visual de um dos participantes da oficina dá cor ao Valão.....	100
Figura 64 - Simulação da proposta no Valão.....	100
Figura 65 - Proposta visual de um dos participantes da oficina para o Valão.....	101
Figura 66 - Proposta do participante critica a situação atual do arroio.....	101

Figura 67 - Proposta visual de um dos participantes da oficina no bairro Hidráulica.....	102
Figura 68 - Simulação da proposta no bairro Hidráulica dá vida ao concreto cinza.....	102
Figura 69 - Proposta visual de um dos participantes da oficina no bairro São Cristóvão.....	103
Figura 70 - Simulação da proposta no bairro São Cristóvão.....	103

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Problematização.....	12
1.2 Objetivos.....	14
1.2.1 Objetivo geral.....	14
1.2.2 Objetivos específicos.....	15
1.2 Justificativa.....	15
2 SUBJETIVIDADES, DEFINIÇÕES E DIFERENTES OLHARES.....	17
2.1 Do espaço ao não-lugar: o vazio urbano.....	17
2.2 A cidade como experiência.....	19
3 PROBLEMÁTICAS DO ESPAÇO URBANO.....	22
3.1 O papel social da cidade.....	22
3.2 A realidade local.....	25
4 NOVAS PERSPECTIVAS.....	31
4.1 A cidade viva.....	31
4.2 A nova atuação do <i>designer</i>	34
5 INTERVENÇÕES EM OUTRAS COMUNIDADES.....	39
5.1 Projeto colaborativo para promover o papel social de um complexo arquitetônico.....	39
5.2 Reorganização do espaço público em benefício do pedestre.....	41
5.3 Intervenção artística para resolver a degradação e periculosidade de um rua.....	44
5.4 A ocupação do espaço público através da literatura e do <i>design</i>	48
5.5 Percepções.....	51
6 METODOLOGIA.....	53
7 ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO.....	57
7.1 Análise documental e percursos de pesquisa: o não-lugar Valão.....	57
7.2 As falas de um riacho mudo: entrevistas com a comunidade.....	73
7.3 #Arroiolivre: a oficina de cocriação para sensibilizar o novo futuro do riacho urbano.....	83
7.4 Intervenção no contexto: colaboratividade para reviver o Valão.....	98
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	104
REFERÊNCIAS.....	107
APÊNDICES.....	112

1 INTRODUÇÃO

O processo de rápida urbanização que vem acompanhando as últimas seis décadas culminou em um momento significativo em 2007: pela primeira vez na história, passaram a existir mais pessoas vivendo em áreas urbanas do que em áreas rurais (UNITED NATIONS, 2014). Na década de 50, 30% da população mundial vivia em cidades. Em 2014, esse número chegou a 54% e a previsão é de que em 2050, chegue a 66% da população (UNITED NATIONS, 2014).

No decorrer desta transição, as cidades já sofreram diversas ressignificações e continuam em processo constante de mudança. Atualmente, o território urbano representa uma das questões mais pertinentes do século XXI, visto que é grande responsável pela poluição do ar, do solo e das águas. O nível de dióxido de carbono nunca foi tão elevado, graças a atividades humanas diretamente relacionadas à vida na cidade, como a queima de combustíveis fósseis, especialmente na utilização de automóveis, e a destruição de florestas, para expansão do território para moradia e agricultura, entre outros motivos (LEITE; AWAD, 2012).

Tais questões ressaltam outra importante pauta do século XXI, o desenvolvimento sustentável, correlato à questão do urbanismo e à crise ambiental que se vivencia hoje. Entende-se que esse tipo de desenvolvimento “satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades” (UNITED NATIONS, 1987, apud LEITE; AWAD, 2012, p. 29). Ou seja, compreender que a Terra possui recursos finitos e agir tendo em conta essas limitações.

Nesse sentido, termos como cidade viva, cidade inteligente e cidade sustentável são recorrentes na fala de autores contemporâneos. Leite, Awad (2012) e Gehl (2013), principais referências deste trabalho, contribuem nessa lógica com um olhar mais humano para a concretude urbana, defendendo um desenvolvimento voltado para o bem-estar das pessoas.

Desta forma, deixa-se de tratar a cidade como paisagem, que conota distanciamento, como algo que se vê de fora, como muitos urbanistas fizeram até então, e passa-se a tratá-la como experiência, na qual há imersão, significação, relação e subjetividade, como propunha a visão urbana situacionista (JAQCUES, 2003). Essa visão também evidencia a importância de diálogos e ações multidisciplinares conjuntas, visto que os problemas urbanos se relacionam com diversas áreas do conhecimento.

Tais conceitos encontram-se alinhados a diversas intervenções urbanas que ressignificaram não-lugares (AUGÉ, 2001), ou seja, espaços que não possuíam identidade ou relações significativas até então, mas que, ao se transformarem, proporcionaram vida ao contexto que os permeiam.

Nesse sentido, uma iniciativa renomada é o do rio Cheonggyecheon, em Seul. Desde 1950, o rio encontrava-se coberto por uma via expressa, considerada símbolo do progresso urbano nos anos 70, em que passavam cerca de 160 mil carros por dia (ARCHDAILY, 2014). Após o replanejamento do lugar, a via foi colocada à baixo, dando novamente espaço para a natureza e para as pessoas. Hoje, além de um espaço público utilizado pela população, o local é um dos principais pontos turísticos da capital sul-coreana e um projeto mundialmente conhecido por transformar o que antes era um território que priorizava o automóvel, em um local que agora favorece o pedestre.

Outro caso que caminha com a lógica deste trabalho, em proporções menores e contextos distintos de Seul, é o Beco do Batman, na cidade de São Paulo. Nos anos 80, o local configurava um espaço cinza qualquer, até sofrer uma pequena intervenção que mudou sua história: o super-herói Batman foi grafitado em uma de suas paredes. Tal desenho impulsionou uma série de novos grafites no local e hoje o beco é referência em arte urbana, recebendo desenhos de diversos artistas renomados. Além disso, o espaço tornou-se ponto turístico de São Paulo, principalmente porque os grafites são constantemente renovados, o que faz com que o visitante retorne mais vezes e tenha sempre uma experiência diferente (ESTADÃO, 2014).

Projetos como esses também exemplificam as ideias defendidas por Leite e Awad (2012); para eles, “voltar a crescer para dentro da metrópole e não mais expandi-la é outro aspecto altamente relevante nestes casos: reciclar o território é mais inteligente do que substituí-lo” (LEITE; AWAD, 2012, p. 13).

Diante disso, o contexto ambiental e social em que as cidades estão inseridas hoje evidencia a necessidade de repensar o território urbano, especialmente no que tange à humanização dos espaços, à sustentabilidade e à transformação dos (não-)lugares. Iniciativas

ao redor do mundo, como as citadas anteriormente, já demonstram que a movimentação vem acontecendo aos poucos. Mas como acelerar o processo e mudar a direção das realidades que ainda caminham na contramão? E, além disso, se a cidade pode ser considerada um “artefato humano por excelência, portanto produto de *design*” (LEITE; AWAD, 2012, p. 34), qual o papel e como podem intervir os *designers* no urbanismo local?

1.1 Problematização

Copenhague foi eleita em 2016 como a cidade mais habitável do mundo pela revista Metropolis. Entre os critérios utilizados pelos jurados para tal escolha estão habitação, transporte, sustentabilidade e cultura. No entanto, conforme os organizadores da competição, Copenhague levou o título principalmente por ter se tornado a maior referência de urbanismo dos últimos anos, investindo prioritariamente no desenvolvimento de espaços públicos, como parques e praças, e na infraestrutura para ciclistas – já que 45% da população da cidade faz uso da bicicleta. O incentivo ao ciclismo em substituição ao uso do carro vem atrelado a diversas outras ações sustentáveis da capital dinamarquesa, que almeja se tornar, até 2025, a primeira capital livre de carbono do mundo. (METROPOLIS, 2016).

Apesar de estarem muito claros os ideais sustentáveis do quais Copenhague e demais cidades modelo têm se apropriado para se tornarem lugares melhores para as pessoas, em uma realidade local, parece-se caminhar na contramão desse roteiro *human- e eco-friendly*.

Hoje cidade polo do Vale do Taquari, Lajeado é uma cidade que cresceu significativamente nas últimas décadas e que se desenvolveu, historicamente, ao redor do tráfego. Em 1996, a cidade contava com pouco mais de 44 mil habitantes, enquanto que em 2010, esse número foi a 71 mil (IBGE, 2017). Passados sete anos, estima-se que a população lajeadense já esteja chegando aos 80 mil habitantes (IBGE, 2017).

Paralelo ao crescimento da população, também aumentou enormemente o número de veículos na cidade. Em 2001, Lajeado contava com 24,7 mil viaturas (A HORA, 2012), número que atingiu 37,1 mil em 2007 (O INFORMATIVO, 2017) e que em 2016, foi a 64 mil (IBGE, 2016). O número de carros é o mais expressivo, tendo dobrado em apenas uma década: em 2005, eram pouco mais de 18 mil; em 2016, a contagem chegou a mais de 36 mil carros (IBGE, 2016). Tal alarmante é reflexo da presença antiga e recorrente de uma cultura do carro na cidade, que não só tem ditado o seu desenvolvimento urbano, mas também a vida social de grande parte da população.

Além das circunstâncias problemáticas já conhecidas que a priorização do automóvel provoca, como congestionamentos, acidentes, ruídos, poluição e doenças decorrentes desta, a cultura do carro também acarreta em consequências que tomam outros rumos, de caráter mais político e de maior subjetividade, a começar pela democracia do espaço.

Gehl (2013) traz à discussão o conceito de sustentabilidade social, que tem como objetivo proporcionar aos diversos grupos da sociedade as mesmas oportunidades de circulação e acesso aos espaços públicos da cidade. Segundo ele, “a cidade é vista como o que atende a uma função democrática onde as pessoas encontram diversidade social e compreendem mais o outro, por meio do compartilhamento do mesmo espaço urbano” (GEHL, 2013, p. 109). Desse modo, o planejamento urbano e a administração do território público também implicam a tomada de decisões democráticas, de forma que se investigue e se considere os diversos meios de transporte utilizados pela população, a fim de fornecer a infraestrutura necessária e justa a todos.

Portanto, quando se prioriza determinado meio de transporte em detrimento de outros, automaticamente também se prioriza o grupo de pessoas que têm acesso a esse tipo de transporte. O problema se torna ainda maior quando o meio favorecido é justamente o carro, como no caso de Lajeado, pois ter um carro demanda certo poder aquisitivo que nem toda população apresenta. Assim, ao invés de criar estratégias para inclusão dos habitantes mais pobres, proporcionando boas condições de circulação também para meios de transporte mais baratos (e coincidentemente mais sustentáveis) – como bicicletas, transporte público e pedestrianismo – acaba-se por colocá-los ainda mais às margens do espaço urbano.

A oferta de estacionamentos gratuitos pela cidade, tanto disponibilizados por empresas privadas quanto pelo poder público, também caracteriza um aspecto atrelado à democracia do espaço. É preciso encarar que nenhum estacionamento é livre de custos, pois, além de manutenção, considera-se o valor significativo dos territórios que os automóveis parados ocupam e que poderiam estar sendo utilizados para atividades mais rentáveis, principalmente em áreas centrais das cidades. No caso de empresas privadas, as despesas destes estacionamentos acabam por vir embutidas nos bens e serviços oferecidos, de forma que todos consumidores os financiam, independente de possuir um veículo ou não. Já se tratando de território público, o real custo dos estacionamentos se dá na perda de oportunidades de ocupar esse montante de espaços com maior rentabilidade social, utilizando-os para parques ou calçadas maiores, por exemplo, ao invés de serem usufruídos só pela parte já privilegiada da população – a que possui carros (DÍAZ, 2017).

Além disso, a cidade regida por automóveis e estradas também convém na lógica apresentada pelo antropólogo Marc Augé (2001). Segundo ele, nossa era, que o autor caracteriza como "supermodernidade", é produtora de não-lugares, ou seja, de espaços dispensáveis, com os quais ninguém possui uma relação ou identificação, aqueles que não são memoráveis. As rodovias e as autoestradas têm importante papel nessa produção, já que o percurso feito nelas “evita, por necessidade funcional, todos os lugares memoráveis dos quais nos aproxima” (AUGÉ, 2001, p. 90). Portanto a vida diária dos habitantes de uma cidade em que o carro é prioridade acaba por acontecer distante de diversos espaços, visto que entra-se num processo habitual confortável e pobre de experiências: dirige-se do ponto x até o ponto y e todos os outros pontos do entremeio se tornam apenas paisagens emprestadas, observadas instantaneamente pela janela do carro, com as quais não se cria vínculo e não se produz história, decretando vários não-lugares pelo território da cidade.

Coerente à ideia de não-lugar, Gehl (2013) também usa o termo cidade sem vida para abordar os espaços com os quais a população não possui uma relação. Para ele, cidades com vida são caracterizadas pelo tráfego lento, em que as pessoas são convidadas a caminhar devagar e permanecer no espaço público, enquanto que o tráfego rápido dos veículos não é convidativo nem interessante para os habitantes.

Desta forma, por mais que o carro possa parecer uma alternativa confortável e almejada por muitos, sua priorização diante do planejamento urbano acaba por resultar em vários problemas de caráter social e ambiental. Passa a não existir um equilíbrio democrático para as diversas classes da população; as pessoas perdem o contato com o espaço público, que por vezes fica marginalizado, e passam a ter um repertório singelo de experiências; por fim, a cidade perde sua tradicional função de local de encontro e fórum social (GEHL, 2013).

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo geral

Desenvolver um projeto de intervenção de *design* aplicado ao espaço público urbano na cidade de Lajeado, com o intuito de promover a reflexão sobre seu desenvolvimento e ocupação.

1.2.2 Objetivos específicos

- Investigar a história da cidade de Lajeado e como se deu seu desenvolvimento urbano;
- Identificar os problemas da cidade e refletir sobre eles;
- Identificar como o *designer* pode ter papel atuante no tema urbano;
- Perceber como outras comunidades resolveram situações problemáticas do espaço urbano;
- Promover discussões acerca do uso dos espaços públicos;
- Promover o contato da população com o território público lajeadense;
- Impulsionar a ocupação e a ressignificação dos espaços públicos.

1.3 Justificativa

O molde urbano em que muitas cidades se desenvolvem desde a ascensão do movimento modernista e da cultura do carro vem se mostrando insustentável, tanto ambiental quanto socialmente. Projetar as cidades em função dos automóveis ao invés das pessoas caracteriza um método que não condiz com os problemas contemporâneos das cidades e se distancia do pensamento urbanista mais humano, e, portanto, torna-se urgente questioná-lo, especialmente no âmbito local, que tem o aplicado oportunamente nas últimas décadas.

Historicamente, o urbanismo esteve subjugado à arquitetura, no entanto, hoje, diante da complexidade estabelecida nas cidades e da abrangência que o *design* apresenta, o *designer* pode ocupar um papel importante nas transformações sociais e ambientais que ocorrem na estrutura do território urbano e na relação das pessoas com o espaço. Como defende Manzini (2008, p. 16), no que tange o rumo à sustentabilidade, “os *designers* podem ser parte da solução, justamente por serem os atores sociais que, mais do que quaisquer outros lidam com as interações cotidianas dos seres humanos com seus artefatos”.

Logo, essa pesquisa se justifica pelo seu viés humano – ao buscar o bem-estar das pessoas e ao propor melhoria nas condições de vida no que tange a estrutura urbana; democrático – ao propor a reflexão acerca da atual construção e ocupação do espaço urbano global e local; e sustentável – ao questionar realidades problemáticas e propor novos cenários, tendo em vista os critérios de sustentabilidade. Além disso, entende-se que é importante

fomentar ações colaborativas e perceber como outras realidades têm aplicado metodologias para intervir em situações insustentáveis.

Também se entende que, como aluna de graduação em uma universidade comunitária, é importante envolver a sociedade na promoção de algo significativo para Lajeado, tendo como base os ensinamentos adquiridos ao longo do curso. Portanto, embasado na ideia de *design* para a inovação social de Manzini (2008; 2015) e na metodologia Human Centered Design (IDEO, 2009), ao propor uma intervenção colaborativa no município, este trabalho também se justifica no envolvimento da comunidade em busca da valorização dos espaços públicos e de uma relação e experiência melhor entre população e cidade.

Por fim, esta pesquisa também encontra justificativa na curiosidade da autora pelo assunto, que, por ter pais atuantes nos ramos da arquitetura e do urbanismo, desde nova esteve envolvida na observação do relacionamento entre pessoas e espaços urbanos. Tal curiosidade intensificou-se nos anos de graduação, pois, além de ter se envolvido no cicloativismo, a autora teve contato com metodologias participativas e casos de inovação social, o que lhe proporcionou a vontade de realizar algo de significativo na sua realidade local.

2 SUBJETIVIDADES, DEFINIÇÕES E DIFERENTES OLHARES

2.1 Do espaço ao não-lugar: o vazio urbano

A abordagem humana e social que este trabalho traz tem seu principal fundamento na crença da importância e do impacto que as pessoas possuem em relação ao espaço que ocupam, tendo ciência de que este espaço também lhes afeta. Nesta ideia, percebe-se os habitantes como parte essencial do que constitui um território, afinal são eles que idealizam, constroem, modificam, vivenciam e dão significado a cada local existente em uma cidade. Justamente por assumir protagonismo na composição de sentidos do contexto urbano, também recai neles a chamada produção de não-lugares (AUGÉ, 2001) e a ausência de significação e relação (SANTOS, 2006) que hoje se fazem presentes na vida (ou – ironicamente – na morte) das cidades.

A percepção de Milton Santos (2006) corrobora esse ponto de vista, já que para o autor as formas só ganham vida, só se tornam espaço de fato, quando são animadas pela sociedade, quando o ser humano lhes dá um conteúdo. Para ele, o que não retira significação da relação com o homem, não participa de uma dialética, permanece apenas forma:

Uma casa vazia ou um terreno baldio, um lago, uma floresta, uma montanha não participam do processo dialético senão porque lhes são atribuídos determinados valores, isto é, quando são transformados em espaço. O simples fato de existirem como formas, isto é, como paisagem, não basta. A forma já utilizada é coisa diferente, pois seu conteúdo é social. Ela se torna espaço, porque forma-conteúdo (SANTOS, 2006, p. 109).

Portanto quando a sociedade age sobre o espaço, ela o faz como realidade social e não como realidade física, de maneira que novos valores às mesmas formas acabam por transformar o espaço.

Para Guattari, que também discursa sobre a subjetividade social dos lugares, o alcance dos espaços construídos vai além das suas estruturas visíveis e funcionais, interpelando os

indivíduos de diferentes pontos de vista, podendo ser de caráter histórico, estilístico ou mesmo afetivo. Para ele, os espaços:

São essencialmente máquinas, máquinas de sentido, de sensação, máquinas abstratas funcionando como o “companheiro” anteriormente evocado, máquinas portadoras de universos incorporais que não são, todavia, Universais, mas que podem trabalhar tanto no sentido de uma esmagamento uniformizador quanto no de um ressingularização liberadora da subjetividade individual e coletiva (GUATTARI, 2012, p. 140).

Augé (2001), assim como Santos (2006), também traz uma definição de espaço que responsabiliza o humano no que tange as significações. Para isso, ele cita Certeau, que defende o espaço como “um ‘lugar praticado’, ‘um cruzamento de forças motrizes’: são os passantes que transformam em espaço a rua geometricamente definida pelo urbanismo como lugar” (AUGÉ, 2001, p. 75). Lugar que, nesse caso, é percebido como um conjunto de elementos que coexistem em uma determinada ordem, enquanto que espaço é esclarecido como a animação desses lugares, a experiência humana que pratica esses lugares.

Por outro lado, Leite (2004, p. 284) entende por lugar “uma determinada demarcação física e/ou simbólica no espaço, cujos usos o qualificam e lhe atribuem sentidos diferenciados, orientando ações sociais e sendo por estas delimitado reflexivamente”. Ele afirma que lugar é um espaço de representação, construído mediante práticas sociais e usos comuns.

O lugar pode ainda apresentar outras variações de representação como, por exemplo, aborda Augé (2001) novamente, com um viés diferente, ao propor a existência do não-lugar, em oposição ao lugar. Para ele, “se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar” (AUGÉ, 2001, p. 73). Nesse sentido, o autor passa a tratar o termo “lugar” com aspectos mais antropológicos e simbólicos ao invés de geográficos, de forma que o não-lugar, apesar de ainda configurar um lugar físico, é aquele que não se realiza totalmente, que não ocupa um lugar na memória, que não simboliza nada para ninguém. Em sua obra, os não-lugares como supermercados, autoestradas e aeroportos são percebidos como reflexo da vida supermoderna, caracterizada pelas modalidades luxuosas e desumanas, pelas ocupações provisórias (como hotéis e favelas), pelas máquinas automáticas, pela individualidade solitária, pela passagem e pelo efêmero. O humano passa por esses (não-)lugares, mas sua relação com o espaço é apenas contratual e impessoal.

Nessa mesma lógica, mas com um olhar técnico, Leite (2004) apresenta o termo vazio urbano para designar as áreas sem uso, que são indeterminadas, vagas e incertas. Para ele, as

cidades de hoje são cheias destes vazios, dos terrenos vagos, visto que sua existência é consequência do processo de mutação do território urbano baseado na produção capitalista, que vem sofrendo transformações constantes na mudança da era industrial para a era pós-industrial. Seriam os terrenos baldios, as antigas áreas produtivas que hoje são inoperantes, as massas arquitetônicas em deterioração, mas também todas as áreas residuais causadas pelas mal planejadas intervenções rodoviaristas, as quais Leite chama de “cicatrices urbanas” e “terras de ninguém”. Portanto, na visão de Leite, a cidade atual é:

[...] permeada por terrenos vagos, determina uma rede desconexa de espaços residuais, vazios urbanos. Um território permeado por fraturas urbanas. Os cidadãos perdem, então, o senso de totalidade, da abrangência do urbe, do seu território. Passamos a ser, então, nas nossas cidades, estrangeiros na sua própria terra (LEITE, 2004, p. 57).

E, por mais que Leite (2004) e Augé (2001) observem a realidade de perspectivas profissionais distintas, seus conceitos convergem quando abordam os espaços da cidade e seus aspectos sociais. O que Leite define como vazio urbano, acaba sendo, de certa forma, o que Augé define como não-lugar.

2.2 A cidade como experiência

As décadas de 50 e 60 foram marcadas tanto pela arquitetura quanto pelo urbanismo moderno, que pregava uma racionalidade sistemática e um funcionalismo separatista. A cidade passou a ser percebida e planejada como uma máquina, com mecanismos divididos, acreditando-se que assim tudo funcionaria melhor no ambiente urbano (PEREIRA, 2012). Brasília, famosa cidade nos moldes funcionalistas, projetada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, por exemplo, quando vista de cima, de um avião ou helicóptero, apresenta a composição de uma águia que tem os órgãos governamentais na cabeça e as áreas residenciais em suas asas (GEHL, 2013). Esse planejamento à distância que caracteriza o movimento também implicou na perda da escala humana em prol de escalas muito maiores, de maneira que as construções modernas apresentam caráter quase que monumental. Tratava-se a cidade como paisagem, com frieza, distante, do alto e de fora, sem colocar-se no papel de usuário, sem imergir no espaço.

No entanto, na contramão do movimento moderno, em paralelo à ascensão de Jane Jacobs, existiu, a partir dos anos 1950, um grupo de artistas, pensadores e ativistas,

conhecidos como Internacional Situacionista, que lutavam contra qualquer tipo de espetacularização. Sua visão, que opunha a cultura do espetáculo, ou seja, a não-participação e a passividade da sociedade, encontrou no meio urbano a possibilidade de um “terreno de ação, de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia, ou ausência da paixão, da vida cotidiana moderna” (JAQCUES, 2003, p. 13).

Os situacionistas, como ficaram conhecidos, utilizaram o Urbanismo Unitário como crítica radical e marginal à transformação das cidades em um espetáculo estático e não-participativo. E, apesar do tráfego de carros já ser a problemática do território urbano da época, estes não propunham a inovação de modelos e formas arquitetônicas, “mas sim experiências efêmeras de apreensão do espaço urbano através da proposta de novos procedimentos como a psicogeografia e de novas práticas como a deriva” (JAQCUES, 2003, p. 15). A psicogeografia tratava-se de uma geografia subjetiva que, através da cartografia, buscava registrar os efeitos psíquicos e os comportamentos afetivos provocados pela prática da deriva, do andar sem rumo, a fim de que o pedestre pudesse se apropriar do espaço, viver e experimentar a cidade existente (JAQCUES, 2003).

Além disso, seu pensamento era baseado na ideia de construção de situações, ou seja, de novos momentos, pois isso romperia com o vigente espetáculo moderno, uma vez que a “situação é feita de modo a ser vivida por seus construtores” (JAQCUES, 2003, p. 21). Sua proposta também ia contra qualquer planejamento em geral e defendia a construção coletiva das cidades, acreditando que a própria sociedade tinha o papel de mudar a arquitetura e o urbanismo e transformando o público, até então figurante, em vivenciadores.

Ao contrário dos modernistas, que percebiam a cidade como paisagem, os situacionistas a tratavam como experiência, em que não só se vê, mas se sente, se vive o redor. Sua proposta de criar situações, além de buscar a humanização dos espaços, é também uma crítica ao curto repertório de experiências do homem da época e a tentativa de reverter essa realidade de alguma forma. Guy Debord afirma em um de seus textos de 1957 que “a vida do homem é uma sequência de situações fortuitas e, embora nenhuma delas seja exatamente semelhante a outra, são em sua imensa maioria tão indiferenciadas e insossas que dão a impressão de serem iguais” (DEBORD, 2003, p. 56).

É justamente na abordagem da experiência que a visão situacionista conversa mais profundamente com esta pesquisa, ainda que seus demais princípios também apresentem relação direta com as propostas aqui defendidas. Essa pobreza de experiências da qual Debord fala e com a qual tenta romper em 1957 continua imperativa no cotidiano de hoje, o que torna

as ideias situacionistas ainda pertinentes e atuais, mesmo que pensadas há mais de seis décadas.

Bondía (2002) diz que, devido a fatores como excesso de informação, excesso de opinião, falta de tempo e excesso de trabalho, a experiência se tornou rara na pós-modernidade¹. Para o autor:

A experiência, a possibilidade de que algo nos aconteça ou nos toque, requer um gesto de interrupção, um gesto que é quase impossível nos tempos que correm: requer parar para pensar, parar para olhar, parar para escutar, pensar mais devagar, olhar mais devagar, e escutar mais devagar; parar para sentir, sentir mais devagar, demorar-se nos detalhes, suspender a opinião, suspender o juízo, suspender a vontade, suspender o automatismo da ação, cultivar a atenção e a delicadeza, abrir os olhos e os ouvidos, falar sobre o que nos acontece, aprender a lentidão, escutar aos outros, cultivar a arte do encontro, calar muito, ter paciência e dar-se tempo e espaço (BONDÍA, 2002, p. 5).

Portanto muito se passa, mas o sujeito moderno é incapaz da experiência, pois está sempre em atividade e nunca pode parar, nunca pode pôr-se em risco. É anestesiado, firme e inatingível. Já o sujeito da experiência, do contrário, é o que se expõe e coloca-se à prova, atravessando algo de perigoso que tem o poder de transformá-lo. Para Bondía:

[...] o sujeito da experiência é sobretudo um espaço onde têm lugar os acontecimentos. Em qualquer caso, seja como território de passagem, seja como lugar de chegada ou como espaço do acontecer, o sujeito da experiência se define não por sua atividade, mas por sua passividade, por sua receptividade, por sua disponibilidade, por sua abertura. Trata-se, porém, de uma passividade anterior à oposição entre ativo e passivo, de uma passividade feita de paixão, de padecimento, de paciência, de atenção, como uma receptividade primeira, como uma disponibilidade fundamental, como uma abertura essencial (BONDÍA, 2002, p. 5).

Deste modo, a proposta situacionista ainda se torna válida na contemporaneidade e pode contribuir com a situação urbana atual, visto que tende justamente a isso: transformar esse sujeito anestesiado em terreno vulnerável, através da vivência do espaço ao redor. Ou seja, ao perceber a cidade como experiência, é possível senti-la, observá-la, tocá-la ou escutá-la. Trata-se de imergir em um espaço comum a todos, onde ocorrem ações alheias e onde, portanto, nem tudo está sob controle do indivíduo em questão – o que, por consequência, dá ao sujeito da situação a possibilidade de que algo inesperado finalmente lhe aconteça.

¹ Há autores que se referem ao período que sucede a modernidade como pós-modernidade. Outros falam em modernidade tardia ou supermodernidade, como já citado na referência à Marc Augé.

3 PROBLEMÁTICAS DO ESPAÇO URBANO

3.1 O papel social da cidade

Historicamente, a cidade sempre cumpriu um papel social importante, afinal, está em sua essência a vida em comunidade, o compartilhamento de um território maior. Até seu surgimento, por volta de 7000 a.C., os povos viviam de forma nômade, ou seja, se movimentando de um lugar ao outro, sem se fixar. No entanto, quando começaram a domesticar plantas e animais, houve a necessidade de se estabelecer em um determinado espaço e criar residência (GLANCEY; BORGES; MARCIONILO, 2001). Iniciou-se então o processo de aglomeração, do viver em conjunto em um determinado território.

Por mais que a noção de espaço privado também já estivesse presente, desde os tempos gregos foi o espaço público que desempenhou maior importância na vida dos cidadãos. Construções de reunião pública como os teatros e as acrópoles são destaque no estudo da arquitetura grega, mas é possível que a principal estrutura da época tenha sido a ágora, uma espécie de praça, um espaço aberto, utilizado como lugar de reunião, de encontro geral das pessoas. A ágora configurava a esfera pública, o espaço público por excelência, onde ocorria o exercício da cidadania e da democracia, visto que em sua construção havia certa preocupação com a escala humana, pois era importante que seu tamanho fosse adequado para que todos pudessem falar e ser ouvidos (PEREIRA, 2012).

Portanto, de um ponto de vista técnico, o espaço público seria o lugar de propriedade e responsabilidade da administração pública, como ruas, avenidas, praças e demais áreas que não são privadas. No entanto, a partir de um ponto de vista mais social, o termo ganha outra gama de significações.

Nesta lógica, o espaço público seria o local em que se incluem as práticas interativas entre os agentes envolvidos na construção social. Seria o espaço máximo da democracia, da expressão política e dos direitos cidadãos (LEITE, 2004). O território protagonista da cidade,

que permite a conexão, a qualquer momento, de pessoas de todo tipo e procedência. O espaço da manifestação, não só política, de caráter reivindicatório, mas também da manifestação da heterogeneidade, da diversidade das relações humanas e das particularidades de cada pessoa e grupo social. Também é espaço formado pelas conotações subjetivas do imaginário individual e coletivo, sendo relacionado com feitos históricos, movimentos populares, lendas urbanas ou mesmo histórias pessoais (ALOMÁ, 2013).

Por assumir esse papel essencial no território urbano e implicar aspectos democráticos ao colocar-se de palco para que uma complexidade de relações aconteça que o espaço público e também tudo que ocorre dentro dele diz muito sobre uma cidade e sua população. Para Gehl (2013), a qualidade do espaço público influencia dramaticamente o caráter e a vida urbana de um local, já que:

Atividades sociais exigem a presença de outras pessoas e incluem todas as formas de comunicação entre as pessoas no espaço público. Se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais. Se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece (GEHL, 2013, p. 22).

Para o autor (GEHL, 2013), as pessoas buscam por outras pessoas, pelos lugares onde as coisas acontecem, de forma que a vida e as atividades são uma forma de atração urbana, pois os locais públicos movimentados tendem a ser mais seguros e interessantes.

No entanto, atualmente, os espaços públicos vivenciam uma crise de função e propósito, que iniciou com o triunfo dos ideais de planejamento modernistas e com a ascensão dos automóveis. Mesmo que no século XX, os espaços públicos ainda funcionassem como importante lugar de encontro social, Jane Jacobs, em 1961, já discutia a perda gradual das oportunidades sociais destes lugares. Na mesma época, apesar de sofrer duras críticas, o modernismo continuou ganhando espaço, anulando o pedestrianismo e a vida urbana, uma vez que:

Ideologias dominantes de planejamento rejeitaram o espaço urbano e a vida na cidade como inoportunos e desnecessários. O planejamento dedicou-se intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias. O aumento do tráfego de automóveis tirou de cena a vida na cidade ou tornou completamente impossível os deslocamentos a pé. As funções comerciais e de serviços concentraram-se, principalmente, em grandes e fechados centros de compras (GEHL, 2013, p. 25-26).

Tais ideologias modernas impregnaram tanto o planejamento urbano que seu legado pode ser percebido em diversos lugares até hoje, especialmente nos espaços monofuncionais, visto que assim pregavam: a cidade como máquina, com cada parte dela executando uma

única e exclusiva função. Assim caracterizam-se os bairros residenciais, estacionamentos, conjuntos habitacionais, centros empresariais e shopping centers, cumprem apenas uma determinada função, aniquilando a diversidade que propunha, em contraponto, o espaço público.

Para Rogers (2012), esses espaços monofuncionais são eficientes ao atender o desejo de autonomia e consumo particular do homem moderno, que vem a utilizar seu carro como uma espécie de fortaleza. No entanto, por outro lado, faz com que os espaços multifuncionais, esses que reúnem diferentes pessoas e, portanto, proporcionam o desenvolvimento de sentimentos de tolerância, respeito mútuo e identidade, acabem desaparecendo - o que marca o início de um declínio, com terríveis consequências sociais, visto que:

À medida que a vitalidade dos espaços públicos diminui, perdemos o hábito de participar da vida urbana da rua. O policiamento natural ou espontâneo das ruas, aquele produzido pela própria presença das pessoas, é substituído pela segurança oficial e a própria cidade torna-se menos hospitaleira e mais alienante. Logo, nossos espaços públicos passam a ser percebidos como realmente perigosos e o medo entra em cena (ROGERS, 2012, p. 10-11).

Na mesma lógica, Alomá (2013) trata os espaços monofuncionais como vilões da cidade, pois causam o desequilíbrio polarizado de uso em horários. Ou seja, por serem setorizados, estes espaços se tornam caóticos e sobrecarregados durante um determinado período do dia, enquanto que no resto do tempo, são solitários e geram insegurança na população. Para ela, psicologia e uso estão intimamente ligados e apresentam significativo impacto nos espaços, de forma que:

Quando o espaço público está degradado, provoca uma rejeição imediata. Se não está bem iluminado, se não possui atividade noturna que o anime, será percebido como perigoso e muito provavelmente é; se os edifícios que o circundam possuem funções inapropriadas – oficinas ruidosas, estabelecimentos que geram tráfego pesado – ou estão degradados, ninguém os procurará para passar seu tempo livre, interação socialmente ou por simples curiosidade (ALOMÁ, 2013).

Ao seguir tal raciocínio, a autora (ALOMÁ, 2013) destaca o abandono e a marginalidade recorrentes de zonas centrais e históricas das cidades, devido ao medo sentido pelas classes altas e médias, que acabam por renunciar os espaços públicos tradicionais. Desta forma, as classes mais pobres se veem obrigadas a conviver com estes espaços, resultando na agorafobia, conceito que consiste no “resultado da imposição de um modelo econômico e social que se traduz numa forma esterilizada de fazer a cidade visível onde seja rentável e ignorando ou esquecendo o restante” (ALOMÁ, 2013).

Alomá (2013) ainda afirma que aquém dos “marginais”, outros agentes altamente nocivos têm invadido o espaço público. Para ela, o automóvel privado e a publicidade são grandes responsáveis pela hostilidade na cidade. O automóvel, pois retirou do pedestre o seu local de passeio, em prol do privilégio de poucos em ter um local onde podem deslocar-se à maior velocidade possível, tornando os espaços públicos que antes eram permeáveis, em superfícies lisas e repletas de espaços residuais. E a publicidade, pois além de intoxicar a população com propagandas comerciais e distrair a atenção do trânsito, também cobre valores arquitetônicos, urbanos e paisagísticos.

Além de seus problemas estruturais e democráticos, os espaços públicos também vêm sofrendo com a chamada desterritorialização, ou seja, a perda de um território, a anulação do espaço físico em prol da virtualização da vida. Conforme Guedes (2010, p. 6):

O espaço público, originalmente um lugar físico comum de discussão, com os *mass media* (e com os avanços tecnológicos posteriores), foi “desterritorializado”, já que os envolvidos não necessitam mais do compartilhamento físico-temporal para o debate [...]

Portanto, com o desenvolvimento tecnológico atual, o espaço público em sua definição abstrata se transfere para um lugar virtual, de forma que o caráter simbólico da vida social é reorganizado. Desta maneira, o propósito social que até então se encontrava enraizado nas ruas, nas praças e na cidade como local de encontro, de convivência e de debate, acaba deslocando-se para a internet e para as redes sociais, fazendo com que os espaços públicos físicos fiquem ainda mais à margem do território urbano.

3.2 A realidade local

Lajeado é uma cidade do estado do Rio Grande do Sul que conta, atualmente, com uma população aproximada de 78.500 habitantes, número que em 1996 era de 44 mil, demonstrando um aumento significativo de pessoas. Essa expansão se deu principalmente pelo fato de que, dentre os 36 municípios do Vale do Taquari, Lajeado vem se destacando pelo desenvolvimento sócio-econômico, aspecto que já atraiu e continua atraindo muitos moradores para a região.

Em Lajeado, predominam as áreas de uso residencial, que no ano 2000 representavam 66,02% do uso do solo, seguidas pelo uso comercial (17,04%), pela prestação de serviços (9,50%) e pelas áreas industriais (7,44%) (ALVES, 2010). A cidade também se destacou

recentemente por ser a sétima no ranking das melhores cidades brasileiras para se viver depois dos 60 anos, conforme pesquisa realizada pelo Instituto de Longevidade Mongeral Aegon e pela Fundação Getúlio Vargas (REGIÃO DOS VALES, 2017).

Outro aspecto relevante sobre o município é o gradativo aumento do número de veículos, especialmente no que tange a quantidade de carros, que dobrou em apenas uma década, tendo ido de 37,1 mil em 2007 para 64 mil em 2016. Tal propagação da frota lajeadense assusta, apesar de ser apenas reflexo da assídua cultura do carro, induzida à população ao longo de toda história do desenvolvimento urbano da cidade.

Historicamente, para Selhorst et. al, citado por Alves (2010), o desenvolvimento de Lajeado pode ser dividido em seis períodos. O primeiro inicia-se em 1800, quando os irmãos Teixeira receberam do Governo Imperial as terras da região. Pouco mais tarde essas terras foram vendidas a uma empresa colonizadora privada, que as dividiu em lotes coloniais e as revendeu para imigrantes alemães e teuto-brasileiros (ALVES, 2010). Nesse período, o território já era dividido em dois núcleos, um comercial e o outro portuário, sendo que o rio Taquari, que permeia a cidade, assumiu papel importante ao servir de caminho para os primeiros habitantes que chegaram na região.

O segundo período, que corresponde ao intervalo entre 1891 e 1953, é marcado por uma modificação na densidade demográfica da cidade, que cresceu 5% ao ano. A expansão se deu especialmente na direção norte, graças às rodovias que levavam a outros municípios da região.

No terceiro período, de 1953 a 1969, como parte do Plano Rodoviário Nacional da década de 60, houve a construção da BR 386, que atravessava Lajeado, sendo um fator de grande contribuição no desenvolvimento da cidade. Passou a existir certa especulação imobiliária, devido à valorização da área e ocorreu também um processo de industrialização, ao mesmo tempo em que novos comércios e serviços ganharam espaço, principalmente voltados para o transporte rodoviário. A partir disso, percebe-se como, desde cedo, as estradas construídas na região já condicionavam a vida da população lajeadense.

O quarto período, de 1970 a 1979, ficou marcado pelos projetos constantes de loteamentos no território de Lajeado e, apesar das novas ocupações predominantemente seguirem contínuas ao território já consolidado, alguns loteamentos foram implantados muito aquém da área central, como é o caso da vila Santo Antônio e do bairro Montanha. Nesse período, precisamente em março de 1974, também foi aprovada a Lei 2.732/74, a chamada Lei de Zoneamento, que, além de disciplinar o uso do solo, passou a dividir as áreas urbanas

em zonas, como residencial, comercial e industrial, remetendo à ideologia da cidade como máquina, defendida pelos modernistas.

No quinto período (1980-1989) e no sexto (1990-2000), intensifica-se a criação de novas localizações muito afastadas da área urbana central, especialmente as de caráter monofuncional, restritas ao propósito de residência, o que trouxe diversos problemas para o poder público, especialmente “ter de suprir e manter a infra-estrutura urbana de parcelas distantes e com baixíssima densidade de ocupação” (ALVES, 2010, p. 49). Esse fator também salienta a distribuição afastada e não-planejada que Lajeado teve quando deu-se um aumento significativo da população, gerando a necessidade de grandes deslocamentos para chegar em áreas centrais, onde encontravam-se os comércios e os serviços. Restaram a essas pessoas de moradia distante poucas alternativas de locomoção: adaptar-se a um transporte público de qualidade mediana ou ter um carro.

Em 1992, na criação do Segundo Plano Diretor² de Lajeado, o planejamento e expansão da malha rodoviária da cidade já eram prioridade, visto que o número de veículos era crescente, bem como a demanda por transporte público. Segundo Alves (2010, p. 79):

O trânsito, com o crescimento da Cidade, precisava estar incluído entre as prioridades no segundo Plano Diretor de 1992, pois estavam se deteriorando, aos poucos, as condições de trafegabilidade. A cada ano sucessivo, estava em média ligeiramente pior do que o anterior, de modo que o padrão básico daquilo que constitui a normalidade piorava gradualmente a cada ano. Percebe-se que, no segundo Plano Diretor, o meio ambiente ainda não era prioridade [...]

Desde o final do sexto período proposto por Selhorst et. al (ALVES, 2010), o número de habitantes continuou crescendo, bem como o número de veículos, e até hoje Lajeado permanece sendo moldada pelas rodovias. Houveram significativas construções voltadas para o transporte motorizado na última década, especialmente com o propósito de desafogar o trânsito e resolver o problema dos congestionamentos em horário de pico nas áreas centrais. Entre as obras mais significativas e de alto orçamento estão: a construção de um viaduto na rodovia estadual ERS-130, que teve custo de R\$2,2 milhões e foi inaugurado em 2012 com o objetivo de facilitar o acesso de bairros residenciais à área central e à Univates, sem interferir na via do estado (O ALTO TAQUARI, 2012); a ampliação de 350 metros da Avenida Alberto Pasqualini para facilitar o deslocamento de veículos em horário de pico, com custo de R\$1 milhão (A HORA, 2013); e a pavimentação da Avenida Alberto Müller, no bairro residencial Alto do Parque, também com custo de R\$2,2 milhões, com o objetivo de desafogar o

² Plano diretor é um instrumento básico que serve de orientação ao poder público e à iniciativa privada para a construção dos espaços urbanos e rurais de uma cidade.

congestionamento da já ampliada Avenida Alberto Pasqualini, a fim de servir de via alternativa para a população chegar à Univates em horário de pico (A HORA, 2014).

Apesar desta última pavimentação envolver também a construção de uma ciclovia de um quilômetro no canteiro central, prevista à pedido já antigo de ciclistas da cidade (A HORA, 2014), atualmente ela não está ligada de nenhuma forma às demais poucas e precárias ciclovias e ciclofaixas da cidade. Sem manutenção, os espaços para uso exclusivo da bicicleta continuam sofrendo descaso do governo municipal, que em 2013 aprovou uma lei polêmica, repercutida nacionalmente, que permitia aos motoristas o estacionamento de seus veículos sobre as ciclofaixas existentes (Figura 1, Figura 2). Na época, o vereador Sérgio Rambo, autor do projeto de lei, afirmou que sua proposta se justificava na falta de espaço para os carros, vendo nas ciclofaixas uma possibilidade, já que essas não eram utilizadas pela população (G1, 2013). Nesse exemplo reside possivelmente a maior problemática do planejamento urbano de Lajeado: o carro é de prioridade suprema nas decisões, enquanto meios de transporte limpos e alternativos não ganham espaço nas futuras construções ou sequer na pauta do poder público.

Figura 1- Placa de trânsito permite o estacionamento sobre a ciclofaixa em Lajeado



Fonte: A autora (2017)

Figura 2 - Veículos estacionados sobre a ciclofaixa



Fonte: A autora (2017)

A cultura do carro é tão intrínseca à população e desenvolvimento histórico da cidade, que demais implicações para além dos congestionamentos também podem ser percebidas na realidade de Lajeado. Os impactos nos diversos espaços públicos da cidade, especialmente os abordados por Alomá (2013) são recorrentes.

Áreas centrais históricas, de espaço público, como a orla do rio Taquari, a Praça do Chafariz e a Praça da Matriz, todas pertencentes à região onde a cidade inicialmente se desenvolveu, assumiram caráter marginal e perigoso, uma vez que outros territórios adquiriram mais proeminência e maior desenvolvimento. Atualmente esses locais são marcados pela presença de moradores de rua e registros de assaltos, mesmo que a prefeitura da cidade já tenha investido diversas vezes na sua revitalização (A HORA, 2016).

Outros casos em particular chamam atenção, como o ocorrido recentemente com o popularmente chamado Pico do 8, um parque verde localizado no bairro Universitário. Esse

espaço público apresentava grande movimentação durante os diferentes turnos do dia, no entanto, devido a som alto e grande quantidade de lixo deixada no local, foi necessário um acordo entre moradores, Ministério Público, departamento de Trânsito e Brigada Militar, para proibir o estacionamento de veículos nos locais próximos ao parque em finais de semana e feriados. O mesmo já havia sido feito com a Avenida Avelino Tallini e a Avenida Piraí, onde até hoje é proibido o estacionamento de veículos em determinados horários (O INFORMATIVO, 2016).

O grande destaque nesse caso é a medida utilizada pelo poder público para resolver os problemas do espaço público, diretamente ligada ao uso do carro. O fato é que a população realmente deixou de utilizar o parque, que hoje é frequentando por uma parcela mísera do total que antes o visitava. Na realidade da cultura do carro, a lógica é simples: tira-se o espaço dos veículos e automaticamente as pessoas vão embora.

Além deste caso, em 2014, a prefeitura de Lajeado realizou o experimento de interromper o trânsito de veículos aos domingos na rua Santos Filho, que perpassa um dos maiores parques da cidade, o Parque Professor Theobaldo Dick. A iniciativa tinha o propósito de fornecer um lugar exclusivo de lazer para a população, oferecendo mais segurança aos pedestres e às crianças (O INFORMATIVO, 2014). No entanto, apesar de funcionar em diversas cidades como São Paulo, Bogotá e Cidade do México e ser uma importante forma de relacionamento e apropriação do espaço público, em Lajeado, a proposta não surtiu efeito, causando incômodo a diversos motoristas e sendo realizada somente no período teste de 60 dias. Atualmente, o parque ainda é utilizado pela população lajeadense em finais de semana, contudo, de segunda à sexta-feira, por estar próximo do centro da cidade e ter um espaço relativamente grande disponível, torna-se um amplo estacionamento público, funcionando como alternativa àqueles que preferem não pagar pelo estacionamento rotativo nas ruas principais.

Esses diversos aspectos apresentados sobre Lajeado, tanto acerca da forte presença e prioridade dos veículos e dos problemas no seu espaço público suscita uma série de reflexões, especialmente voltadas para a democracia do espaço. Faz questionar qual o real papel do poder público, ao mesmo tempo que se pensa também no papel da comunidade no futuro da cidade, considerando seu contexto local mas também o contexto mundial. Diante disso, percebe-se que há muito a ser feito para colocar Lajeado no patamar das cidades sustentáveis.

4 NOVAS PERSPECTIVAS

4.1 A cidade viva

Existem visões diversas do que seria uma cidade viva, ou uma cidade sustentável, ou uma cidade inteligente – uma vez que o termo também varia conforme a percepção dos diferentes autores. De qualquer forma, qualquer uma destas definições implica em algo comum: uma cidade melhor para todos.

Para Leite e Awad (2012, p. 135), “o conceito de cidade sustentável reconhece que a cidade precisa atender aos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, bem como aos objetivos econômicos e físicos de seus cidadãos”. Apesar de compreender que existe uma variável para uma cidade ser considerada sustentável, em sua fala, destacam-se dois grupos principais: o primeiro apresenta-se mais focado nos aspectos sociais da cidade, tendo o objetivo de promover a sustentabilidade urbana, como governança local, mudança no comportamento do cidadão e a revisão acerca do uso do solo. Portanto, por muitas tecnologias que visam o aspecto da sustentabilidade serem de alto custo, opta-se por uma política de re-educação popular, visando a diminuição de consumo e desperdício, a aderência por serviços com menor emissão de carbono, a revitalização do solo, a valorização do espaço público, entre outros. O segundo grupo de cidades sustentáveis é o que apresenta foco na alta tecnologia, investindo em equipamentos e sistemas modernos, a fim de que a cidade possa ter um alto desempenho, especialmente nos setores de energia, mobilidade e gestão de resíduos, evitando a emissão de gases de efeito estufa.

Além disso, Leite e Awad (2012) afirmam que já há um consenso internacional em optar pelos parâmetros da cidade compacta, que seguem um:

modelo de desenvolvimento urbano que otimiza o uso das infraestruturas urbanas e promove maior sustentabilidade - eficiência energética, melhor uso das águas e redução da poluição, promoção de relativamente altas densidades de modo qualificado, com adequado e planejado uso misto do solo, misturando as funções urbanas (habitação, comércio e serviços) (LEITE; AWAD, 2012, p. 135-136).

Este modelo está baseado em um eficiente sistema de mobilidade urbana, a fim de conectar diversos núcleos da cidade, promover melhor desempenho do transporte público e encorajar a caminhada, o ciclismo e até mesmo novos formatos de carro. Desta forma, também se tem mais interação social, segurança pública e senso de comunidade, já que por meio da proximidade, dos usos mistos e dos espaços de uso coletivo, induz-se a diversidade socioterritorial e promove-se o uso democrático do espaço público por diversos grupos de cidadãos.

Leite e Awad (2012) também defendem que, além de um bom sistema de transporte público, ciclovias e áreas adequadas ao pedestre, uma cidade, para ser sustentável, deve se desenvolver a partir de uma amigável e ponderada ligação entre a sua geografia natural e o ambiente construído. Os autores ainda afirmam que, para atingir tais patamares, é necessária uma atuação conjunta do poder público, do setor corporativo e da sociedade.

Entre os exemplos sustentáveis trazidos pelos autores (LEITE; AWAD, 2012), está Masdar, uma cidade que está sendo planejada nos Emirados Árabes, em meio ao deserto, com o objetivo de reaproveitar todos os resíduos gerados e ter emissão nula de gases de efeito estufa – tudo proporcionado pelo uso de tecnologia de ponta. Leite e Awad (2012) também destacam diversas iniciativas que estão ocorrendo em territórios urbanos dos Estados Unidos, como a revitalização e reanimação de áreas centrais, por meio da utilização mista do espaço, nas cidades de Culumbus, Oakland e Filadélfia; a priorização da energia eólica e solar em Boston, São Francisco e Portland; jardins comunitários em Seattle, Denver e Chicago; a geração de cinturões verdes e parques nas antigas e desativadas linhas férreas em Atlanta, Detroit e São Diego; e ruas livres de carros em finais de semana, em cidades como São Francisco e Nova York, com o objetivo de proporcionar espaços livres para caminhar, correr e andar de bicicleta.

Em lógica alinhada à de Leite e Awad (2012), Gehl (2013) aborda a chamada cidade viva, que seria praticamente um sinônimo para cidade sustentável, segura e saudável, uma vez que tudo está associado. Na visão do autor, a potencialidade de uma cidade ter vida está especialmente ligada à qualidade do espaço público – o quão convidativo este é para que as pessoas caminhem, pedalem e permaneçam nele.

Gehl (2013) apresenta uma complexa análise de fatores necessários à cidade viva, todos conectados à sua função de local de encontro e à questão da sustentabilidade social, que por sua vez encontram-se também relacionadas à democracia do espaço. Para o autor:

Em uma dimensão muito maior do que a das arenas comerciais particulares, o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas.

A gama de atividades e atores demonstra as oportunidades do espaço público de reforçar a sustentabilidade social. É significativo que todos os grupos sociais, independentemente de idade, renda, *status*, religião ou etnia, possam se encontrar nesses espaços, ao se deslocarem para suas atividades diárias. Essa é uma boa forma de fornecer informação geral para qualquer um sobre a composição e universalidade da sociedade. Além disso, faz com que as pessoas sintam-se mais seguras e confiantes quanto a experimentar os valores humanos comuns reproduzidos em diferentes contextos (GEHL, 2013, p. 28).

Desta forma, para atingir tal sustentabilidade social, é necessário não só fornecer espaços públicos convidativos, mas também oferecer mobilidade às diversas classes sociais. Nesta lógica, Gehl (2013) afirma que:

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte (GEHL, 2013, p. 109).

Além do ciclismo e do pedestrianismo serem opções saudáveis e acessíveis à qualquer membro da sociedade e por isso sua priorização proporcionar maior democracia, Gehl (2013) também os destaca no âmbito sustentável por serem as formas de transporte que menos afetam o meio ambiente e que menos demandam espaço. Segundo o autor (GEHL, 2013, p. 105) “uma ciclovía típica transporta, portanto, cinco vezes mais pessoas do que uma faixa de automóveis. Em termos de estacionamento, em apenas uma vaga de automóvel há espaço para dez bicicletas”. Ademais, ambos meios de transporte proporcionam o que Gehl (2013) chama de tráfego lento, também fator importante em uma cidade viva.

Um argumento importante nas discussões sobre a reorganização do tráfego e seus princípios para as ruas é que há mais vida nos bairros onde as pessoas se deslocam lentamente. O objetivo de criar cidades onde mais pessoas sejam convidadas a caminhar e a pedalar trará mais vida para as ruas e uma experiência mais rica porque o tráfego rápido será transformado em tráfego lento (GEHL, 2013, p. 71).

O tráfego lento oferece mais segurança e bem-estar aos cidadãos, ao mesmo tempo em que estimula maior permanência, experiência e conforto no espaço público – o que, no ciclo urbano, fomenta as interações sociais e o senso de comunidade. Se o espaço público torna-se mais convidativo, as pessoas o utilizam mais e conseqüentemente gera-se uma segurança maior para o local.

Nesta lógica, Gehl (2013) também é defensor do planejamento urbano que utiliza a escala humana e a base biológica das atividades, comportamento e comunicação do ser humano. O urbanista dá principal destaque à velocidade do ato de caminhar (em média 5km/h) e ao alcance da visão (com nitidez, cerca de 100 metros), já que cidades que priorizam estas duas medidas, proporcionam maior interação entre as pessoas e maior contato e observação do espaço urbano. Para ele, “a arquitetura de 5km/h baseia-se numa cornucópia de impressões sensoriais, os espaços são pequenos, os edifícios mais próximos e a combinação de detalhes, rostos e atividades contribui para uma experiência sensorial rica e intensa” (GEHL, 2013, p. 44).

Em resumo, nos parâmetros de Gehl (2013), uma cidade, para ser viva, deve priorizar a boa experiência do pedestre, a divisão igualitária do espaço, a qualidade do território público e a dimensão humana. Também deve proporcionar espaços e oportunidades que reúnam, convidem e integrem a população, por meio da baixa velocidade, das distâncias curtas, da acessibilidade e das experiências sensoriais positivas, bem como o estímulo à diversidade de funções e público que um espaço apresenta.

4.2 A nova atuação do *designer*

Diante da complexidade de situações e relações do mundo atual e da mutação e imprevisibilidade da realidade e do futuro, promoveu-se novas possibilidades e desafios em diversos campos do conhecimento, especialmente no *design* (MORAES, 2009). Para Moraes:

O fato de termos, como designers, a capacidade de integrar redes possíveis e de promover conexões distintas, isto é, de relacionar todos os aspectos materiais e imateriais, o serviço, a distribuição e a logística, a imagem e a comunicação com o mercado, nos habilita a reconhecer e conectar valores e a convertê-los em atributos mensuráveis, em forma de inovações (MORAES, 2009, p. 11).

A partir desta lógica, tem-se ampliado a visão do *design* que tradicionalmente era voltada para o desenvolvimento de produtos físicos, expandido-se hoje para os sistemas de produção e consumo, nos quais também se incluem os serviços e a comunicação (MORAES, 2009), adquirindo caráter multidisciplinar.

Cardoso (2012, p. 234) corrobora tal ampliação da área profissional ao afirmar que:

O design é um campo de possibilidades imensas no mundo complexo em que vivemos. Por ser uma área voltada, historicamente, para o planejamento de interfaces e para a otimização de interstícios, ela tende a se ampliar à medida que o sistema se torna mais complexo e à medida que aumenta, por conseguinte, o número de instâncias de inter-relação entre suas partes. O design tende ao infinito - ou seja, a dialogar em algum nível com quase todos os outros campos de conhecimento. Em seu sentido mais elevado e ambicioso, o design deve ser concebido como um campo ampliado que se abre para diversas outras áreas, algumas mais próximas, outras mais distantes.

O autor também destaca a capacidade de pensamento sistêmico como propulsor da profissão de *designer* na atualidade, especialmente ao tratar de realidades sistêmicas complexas, o que também reforça Krucken (2009, p. 44):

De fato, é a percepção sistêmica que caracteriza e estimula a atuação do design na contemporaneidade. A globalização e os avanços tecnológicos nos conduzem a novas formas de pensar o projeto. Assistimos a uma crescente redução do peso e à desmaterialização de objetos, à incorporação de serviços a produtos, à “virtualização” das relações e à “desterritorialização” da produção. Esses fenômenos exigem ainda mais capacidade de abstração, de inovação e de flexibilidade nos projetos de design.

A autora ainda defende uma nova visão de projeto que coloca o *designer* no papel de facilitador e apoiador no processo de desenvolvimento de inovações, de forma que a perspectiva de “projetar para” é substituída pelo “projetar com”. O profissional de *design* torna-se mediador da complexa rede de interlocutores da sociedade e, portanto, “a autoria de um projeto, que resulta em novos serviços para a vida cotidiana das comunidades, passa a ser distribuída e coletiva” (KRUCKEN, 2009, p. 45).

Nesta lógica, Manzini (2015, p. 46, tradução livre) também afirma que “agora, como antecipado, nós podemos observar que diferentes tipos de especialistas em design estão convergindo para projetar para e com a população local”³. Para o autor, que percebe o ato de projetar como uma habilidade natural de determinadas pessoas, é importante atentar para a origem do *design*, que seria “o jeito com que lidamos com o mundo. Em outras palavras, o jeito com que construímos nosso ambiente” (MANZINI, 2015, p. 30, tradução livre)⁴.

Tal percepção complementa outra que o autor também afirma estar atualmente em evidência na nova gama de atuações do *designer*:

[...] especialistas em design se encontram e colaboram com instituições e associações, usando suas capacidades de design para desenvolver projetos locais e regionais. Isso inclui: a criação de serviços nos assentamentos informais ou

³ Texto original: “now, as anticipated, we can observe that different kinds of design experts are converging toward designing for and with the local”.

⁴ Texto original: “at a way we deal with the world. In other words, with the way we build our environment”.

marginais das novas metrópoles; redefinição das relações entre cidade e campo; criação de serviços sociais baseados em bairros e comunidades; organização de sistemas de mobilidade locais e regionais (MAZINI, 2015, p. 45, tradução livre).⁵

Esses exemplos citados por Manzini caracterizam casos de inovação social, que por definição do autor, são:

[...] mudanças no modo como indivíduos ou comunidades agem para resolver seus problemas ou criar novas oportunidades. Tais inovações são guiadas mais por mudanças de comportamento do que por mudanças tecnológicas ou de mercado, geralmente emergindo através de processos organizacionais “de baixo para cima” em vez daqueles “de cima para baixo” (MANZINI, 2008, p. 61-62)

Neste novo contexto, o profissional de *design* tem habilidades, criatividade e, portanto, potencial para ativar, sustentar e orientar processos de inovação colaborativos e mudanças sociais que direcionem as realidades problemáticas atuais para um caminho rumo à sustentabilidade. Conforme Krucken (2009, p. 48), esse tipo de inovação:

[...] requer um alto grau de participação social. Para promover a concepção de soluções sustentáveis é necessário desenvolver uma visão sistêmica e integrar competências de diversos atores. O designer, portanto, assume o papel de facilitador, ou agente ativador, de inovações colaborativas, promovendo interações na sociedade. Sob essa perspectiva, uma das principais responsabilidades do designer é promover novos critérios de bem-estar, baseados na qualidade (consumir menos e melhor) e não na quantidade.

Ou seja, nesse âmbito, o *designer* possui o desafio de interagir com os diversos grupos da sociedade e mediar a complexidade de aspectos locais e globais, a fim de propor e impulsionar novas realidades. Nesta lógica, Manzini (2008, p. 16) afirma que:

[...] os designers podem ter um papel muito especial e, esperamos, importante: mesmo não tendo meios para impor sua própria visão aos outros, possuem, porém, os instrumentos para operar sobre a qualidade das coisas e sua aceitabilidade e, portanto, sobre a atração que novos cenários de bem-estar possam porventura exercer. Seu papel específico na transição que nos aguarda é oferecer novas soluções a problemas, sejam velhos ou novos, e propor seus cenários como tema em processos de discussão social, colaborando na construção de visões compartilhadas sobre futuros possíveis e sustentáveis.

Portanto a atuação do *designer* no âmbito da inovação social está diretamente ligada ao *design* para a sustentabilidade, conceito que tem por objetivo orientar o desenvolvimento

⁵ Texto original: “[...] *design experts meet and collaborate with institutions and associations, using their expert design capacities to develop local and regional projects. These include: creating services in the informal or marginal settlements of the new metropolises; redefining relations between city and countryside; creating social services rooted in neighborhoods and communities; setting up local and regional mobility systems*”.

de sistemas sociotécnicos em direção à sustentabilidade (MANZINI, 2008). Tal método utiliza ferramentas do *design* estratégico para possibilitar a melhora dos contextos de vida (KRUCKEN, 2009), ao conceber, desenvolver e implementar novas e sustentáveis soluções, que devem seguir coerentemente critérios como: 1) a consistência com os princípios fundamentais éticos e democráticos (relacionados tanto às pessoas, à sociedade e à economia quanto à natureza e ao meio ambiente); 2) baixa intensidade de energia material (refere-se à ecoeficiência sistêmica da solução proposta); 3) alto potencial regenerativo (voltado para a capacidade da solução em integrar-se com seu contexto de uso e melhorar o estado das coisas) (MANZINI, 2008).

A ideia de *design* para a sustentabilidade apresentada por Manzini (2008) também dialoga com a proposta deste trabalho quando aborda o conceito de descontinuidade local:

A transição rumo à sustentabilidade, especificamente a modos de vida sustentáveis, será um *processo de aprendizagem social* largamente difuso no qual as mais diversificadas formas de criatividade, conhecimento e capacidades organizacionais deverão ser valorizadas do modo mais aberto e flexível possível. Um papel particular será desempenhado por uma série de iniciativas locais que, por diversos motivos, serão cada vez mais capazes de romper os padrões consolidados e nos guiar rumo a novos comportamentos e modos de pensar. São por este motivo denominadas de *descontinuidades locais*.

Esses casos promissores expressam principalmente a atividade de minorias sociais e, quando confrontados com os modos de pensar e comportamentos dominantes, tendem a desaparecer. São, mesmo assim, iniciativas cruciais para promover e orientar o processo de transição rumo à sustentabilidade. Podem ser vistos como *experimentos sociais* de futuros possíveis [...] (MANZINI, 2008, p. 61).

Nesse contexto, o *designer* também passa a apresentar caráter ativista, de forma que alimenta as conversas sociais da sua cultura, movendo-se de uma posição de crítico da situação problemática para uma posição na qual apresenta novas ideias e valores (MANZINI, 2015). Portanto, para tal:

[...] os especialistas em design precisam ter teorias e reflexões à sua disposição, que também são ferramentas de ação. Ao mesmo tempo, eles precisam desenvolver ações que também sejam um terreno fértil para novas reflexões, gerando assim um círculo positivo entre ação e reflexão (MANZINI, 2015, p. 71, tradução livre).⁶

Nesse sentido, diversas iniciativas estão surgindo, não com o propósito imediato de oferecer soluções aos problemas, mas sim com o objetivo de fomentar determinadas áreas e

⁶ Texto original: “[...] design experts need to have theories and reflections at their disposal which are also action tools. At the same time, they need to develop actions that are also fertile ground for new reflections, thus generating a positive circle between action and reflection”.

mostrar, provocativa ou paradoxalmente, que há diferentes formas de percebê-los e de resolvê-los (MANZINI, 2015).

5 INTERVENÇÕES EM OUTRAS COMUNIDADES

As intervenções podem ocorrer de formas distintas no território urbano, sendo que o papel do *designer* é tão diversificado quanto a possibilidade de contextos. Portanto, este capítulo traz algumas iniciativas que ganharam destaque, seja em âmbito regional ou mundial, a fim de exemplificar a proposta de atuação deste trabalho.

5.1 Projeto colaborativo para promover o papel social de um complexo arquitetônico

No Brasil, o projeto Vila Flores, em Porto Alegre, é destaque no âmbito da ressignificação de espaços urbanos. O Vila Flores consiste em um complexo arquitetônico, como demonstra a Figura 3, composto de dois prédios, um galpão e um pátio interno, construído entre 1925 e 1928 pelo engenheiro-arquiteto José Franz Seraph Lutzenberger. Na época, o objetivo de tal construção era o de alugar esses espaços para famílias, uma vez que o bairro onde se localiza vivia uma expansão industrial (VILA FLORES, 2017).

Figura 3 - Complexo Vila Flores



Fonte: GaúchaZH (2016)

Hoje, além de receber atividades socioculturais como feiras, exposições, cursos e palestras, o local funciona como espaço de trabalho para artistas e empreendedores criativos e, futuramente, há a intenção de desenvolver apartamentos, lojas e cafeterias. O conjunto, que atualmente é listado no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Bairro Floresta e situado em Área de Interesse Cultural de Porto Alegre, recebeu uma revitalização em 2012, sendo que projeto é desenvolvido de maneira processual e colaborativa desde 2011.

Oficinas de grafite, fotografia, gastronomia e a construção de hortas verticais foram algumas das primeiras atividades a ocorrer no espaço, em 2012. Já em 2013, houve a criação da Associação Cultural Vila Flores (Figura 4), uma associação sem fins lucrativos, responsável pela programação cultural do local e também pelo relacionamento com o poder público, a iniciativa privada e a sociedade, em prol dos interesses da comunidade criativa, bem como pela busca da integração com a comunidade que vive no entorno do complexo (VILA FLORES, 2017).

Figura 4 - Projeto colaborativo



Fonte: Vila Flores (2017)

A iniciativa também ganhou destaque ao participar da mostra “Juntos”, na 15ª Bienal Internacional de Arquitetura de Veneza, realizada em 2016, que tinha como proposta o fomento de ações criativas e projetos humanos, especialmente voltados para moradia, mobilidade e sustentabilidade (GAÚCHAZH, 2016).

5.2 Reorganização do espaço público em benefício do pedestre

Também no Brasil, na capital cearense, Fortaleza, em setembro de 2017, o projeto Cidade da Gente promoveu uma intervenção temporária na Cidade 2000, um bairro residencial com mercados locais e restaurantes de grande movimento à noite. A ação, inspirada em iniciativas similares realizadas em cidades como Nova York e Bogotá, ocorre na Avenida Central – importante área de convívio da comunidade local – e tem como propósito oferecer mais segurança e bem-estar ao pedestre, invertendo a prioridade antes dada aos veículos (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2017). Ainda que tenha mantido uma pista de trânsito e lugares para estacionamento, a iniciativa de baixo investimento transformou 1200

metros quadrados que antes eram de uso exclusivo de veículos (como demonstra a Figura 5) em área para usufruto dos pedestres, além de ter reduzido o limite de velocidade para os automóveis.

Figura 5 - Avenida antes da intervenção



Fonte: The City Fix (2017)

Ao buscar testar um novo uso dos espaços públicos, o projeto utilizou para esta intervenção materiais acessíveis como vasos de plantas, cones e tinta de fácil remoção, além de ter organizado o acréscimo de calçadas e diversos espaços de convívio como mostra a Figura 6. A iniciativa também promoveu a apresentação de grupos artísticos, oficinas profissionalizantes, doação de mudas, exames de saúde, entre outras atividades.

Figura 6 - Avenida após a intervenção



Fonte: The City Fix (2017)

A ideia era envolver a população e perceber a forma como as pessoas iriam interagir com o espaço (Figura 7), portanto, no período teste de quinze dias, a comunidade pode opinar sobre a intervenção e dar sugestões através de uma plataforma online, desenvolvida em parceria com a Universidade de Fortaleza. Com impacto positivo e tendo sido aprovada pela população, atualmente a iniciativa permanece no local por período até então indefinido e continua sendo aprimorada e expandida para outros bairros de Fortaleza (THE CITY FIX, 2017).

Figura 7 - População utilizando o espaço



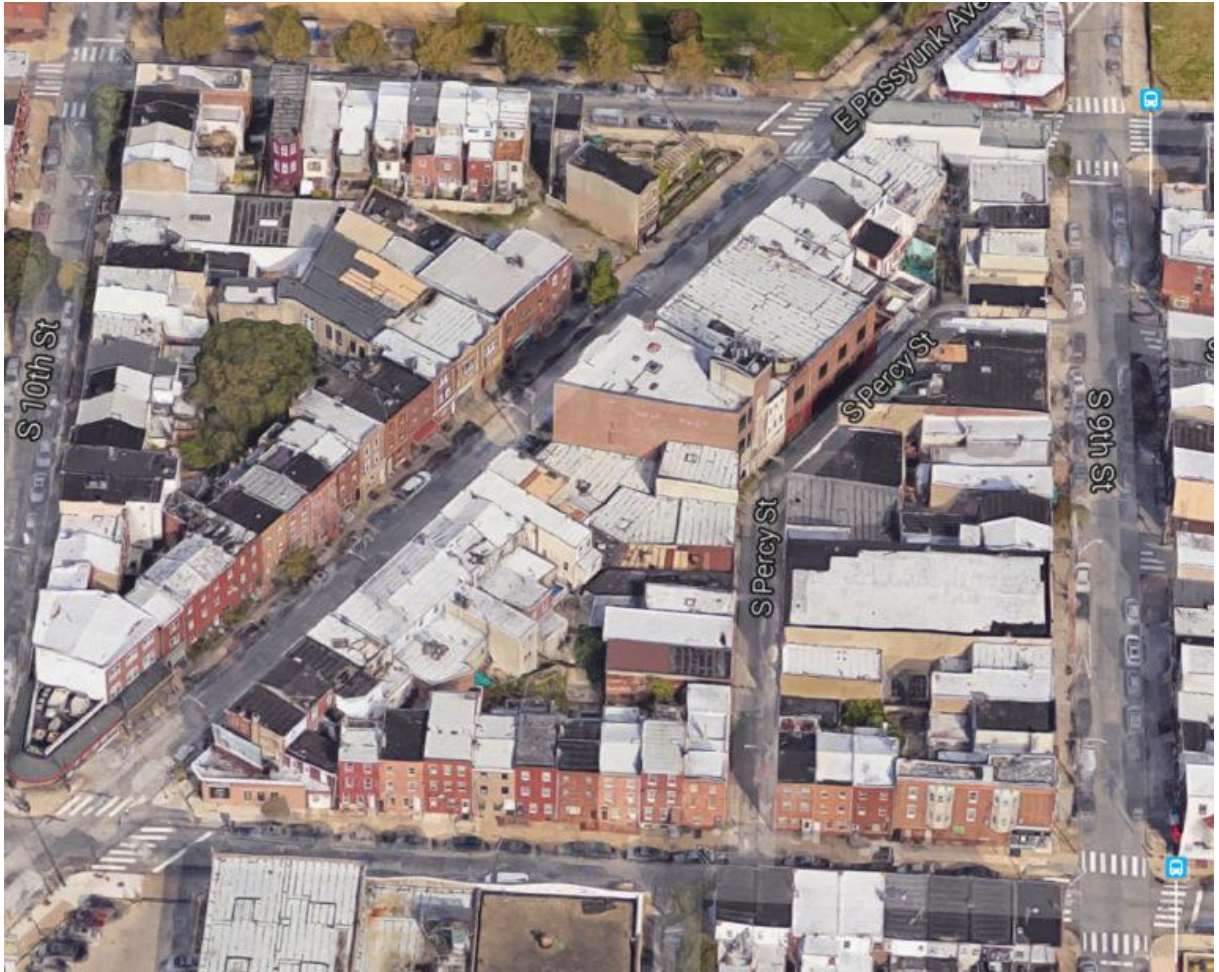
Fonte: The City Fix (2017)

5.3 Intervenção artística para resolver a degradação e periculosidade de um rua

Em contexto distinto mas com propósito similar, o Percy Street Project, desenvolvido em 2016 no sul da Filadélfia, nos Estados Unidos, também busca oferecer maior segurança ao pedestre e promover a ocupação do espaço público.

A rua Percy, em South Philly, era considerada um espaço conveniente para comportamento criminoso devido, principalmente, ao seu formato em beco e à sua privação (Figura 8), já que não é possível vê-la das ruas principais, o que encoraja atividades ilegais (HYPERALLERGIC, 2016). Palco de diversos roubos, o local também sofria com vandalismo, depósito de lixo e tráfico de drogas – problemas para os quais a comunidade já buscava soluções desde 2011, por meio de tentativas falhas como pavimentação e mural de poesias (WHYY, 2016).

Figura 8 - Localização da rua Percy



Fonte: Hyperallergic (2016)

Para reverter tal situação, com o objetivo de atrair as pessoas para este espaço ao invés de evitá-lo, o artista mural David Guinn e o *designer* de iluminação Drew Billiau promoveram uma intervenção na rua Percy, intitulada Electric Street. Com apoio financeiro da Knight Foundation e do Mural Arts Program e aprovação da comunidade local, a dupla desenvolveu um conjunto de pintura e instalação luminosa feita de LED em uma fachada predial cedida por um morador (Figura 9).

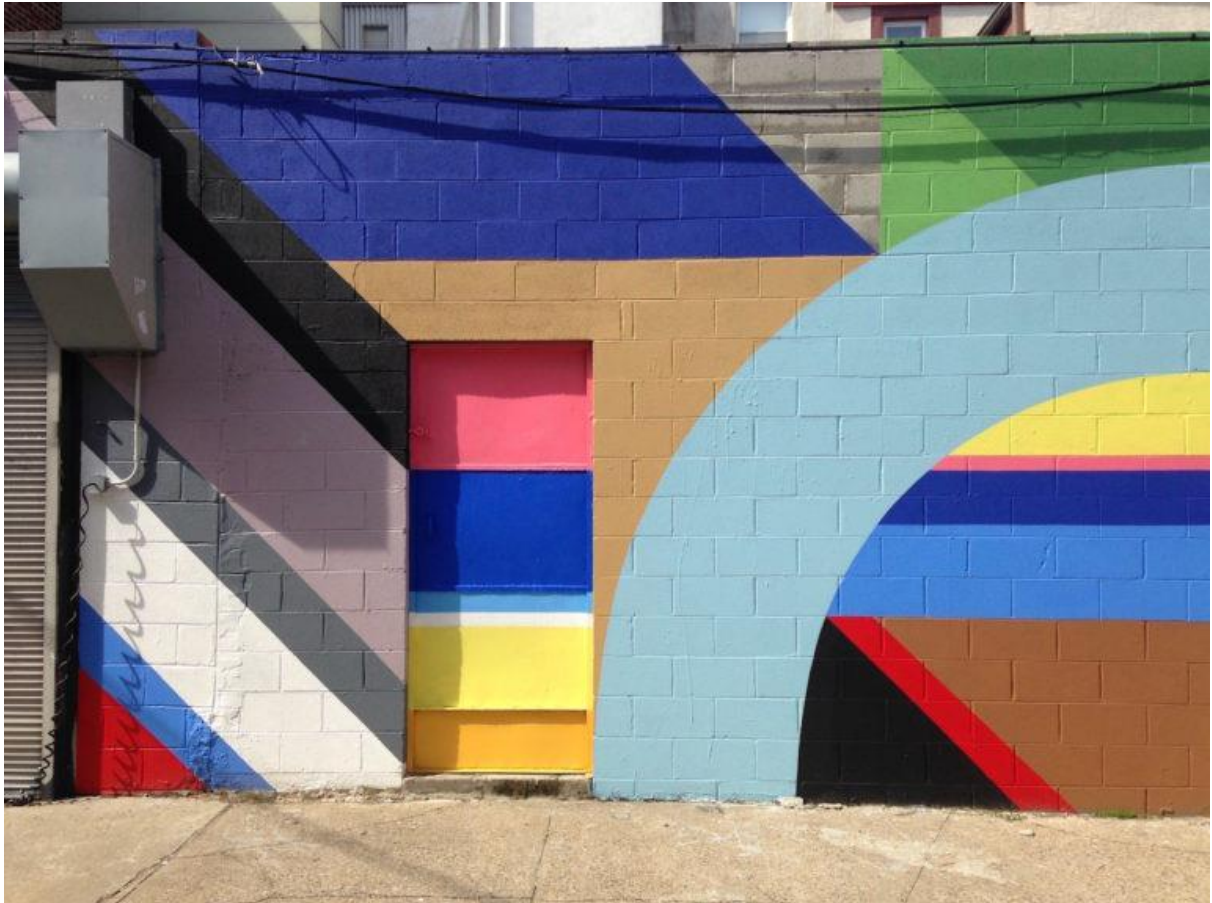
Figura 9 - Instalação luminosa à noite



Fonte: Hyperallergic (2016)

A ideia inicial consistia apenas no painel luminoso que funcionasse à noite, a fim de que iluminasse a rua e a torna-se mais segura, no entanto, os artistas optaram também pela pintura da parede em complemento, como pode ser observado na Figura 10, de forma que a rua permanecesse atrativa também à luz do dia e incentivasse o passeio a pé.

Figura 10 - Pintura à luz do dia



Fonte: Hyperallergic (2016)

O painel luminoso, que pode ter cores e até mesmo movimento controlados por computador, tem sido um grande atrativo na região (Figura 11), o que favoreceu moradores e comerciantes dos arredores da rua Percy. Para promover ainda mais impacto positivo, a ideia do projeto é, futuramente, expandir tanto a pintura quantos as luzes para toda a extensão do beco (THE INQUIRER, 2016).

Figura 11 - Noite de inauguração do Electric Street



Fonte: Hyperallergic (2016)

5.4 A ocupação do espaço público por meio da literatura e do *design*

Já em Nova York, também nos Estados Unidos, a iniciativa de 2013, intitulada Little Free Library/NYC, ganhou destaque internacional por ter como mote a integração da comunidade, ao resgatar a conexão das pessoas com o espaço público por meio da literatura e do *design*.

O movimento Little Free Library⁷ já existe desde 2009, estando hoje presente em diversos locais do mundo, e consiste no desenvolvimento e colocação de pequenos abrigos para livros ao redor da cidade, propondo que as pessoas peguem um livro e devolvam outro. Contudo, em 2013, o festival de literatura internacional PEN World Voices Festival e a organização sem fins lucrativos The Architectural League of New York, que trabalha com projetos de arquitetura, urbanismo e demais áreas relacionadas, uniram-se para desenvolver um projeto de Little Free Library para a cidade de Nova York (THE ARCHITECTURAL LEAGUE OF NEW YORK, 2013).

⁷ Tradução para o português: Pequena Biblioteca Livre.

A intervenção consistiu inicialmente em uma competição, em que foram recebidos cerca de 80 projetos de mobiliário para acondicionar os livros, sendo que dez foram selecionados por um júri para serem colocados em prática (Figura 12). A instalação ocorreu durante o Ideas City Festival, em parceria com organizações comunitárias que ficaram responsáveis pela hospedagem dos móveis (Figura 13).

Figura 12 - Projeto Little Free Library/NYC em prática



Fonte: The Architectural League of New York (2013)

Figura 13 - Instalação de biblioteca em Nova York



Fonte: The Architectural League of New York (2013)

A iniciativa gerou comoção na população, especialmente pelo *design* dos mobiliários, que, ao serem adaptados para um ambiente específico, buscavam despertar a curiosidade e a interação com as pessoas (Figura 14). O impacto na cidade foi positivo, de forma que algumas das bibliotecas continuaram sendo mantidas pela comunidade mesmo depois do término do projeto.

Figura 14 - Biblioteca desperta a curiosidade dos pedestres



Fonte: The Architectural League of New York (2013)

5.5 Percepções

Diante de tais intervenções, percebe-se que, sejam elas de caráter mais artístico, como o Percy Street Project, mais estrutural, como os projetos Cidade da Gente e Little Free Library/NYC, ou mais cultural, como no caso Vila Flores, todas as iniciativas trabalham, em sua essência, a ressignificação do espaço urbano. Nota-se que, apesar de usarem ferramentas e métodos distintos, o real propósito destes casos é a recuperação de um local que até então caracterizava um não-lugar – aquele que não ocupa um lugar na memória, que não possui relação significativa com nenhuma pessoa (AUGÉ, 2001).

O que vem a ser trabalhado é justamente o relacionamento que a população apresenta com determinado espaço, a fim de que se melhore a percepção e a experiência que o indivíduo tem ao entrar em contato com aquele lugar. Além disso, compreende-se que, para atingir tal objetivo, as quatro iniciativas aqui apresentadas desenvolveram estratégias para tornar o espaço em questão mais atrativo e amistoso (com uso de cores, interatividade ou eventos),

especialmente no que tange o pedestre. Além disso, todas promovem o que Gehl (2013) tanto defende: o encontro de pessoas.

Estas percepções trazem clareza para o rumo deste trabalho, bem como traduzem a gama de possibilidades de uma intervenção. Também reiteram aspectos que já guiavam e, portanto, continuarão a guiar esta pesquisa: sustentabilidade, colaboratividade e humanização.

6 METODOLOGIA

A fim de desenvolver um projeto para e com a comunidade local, o presente trabalho optou por adotar a metodologia HCD - Human Centered Design (IDEO, 2009), desenvolvida em 2009 pela empresa de *design* e inovação IDEO. A metodologia HCD é dividida em três etapas, sendo elas 1) *Hear* (Ouvir); 2) *Create* (Criar); 3) *Deliver* (Implementar), as quais foram ordenadamente seguidas neste projeto. Além disso, a fim de desenvolver uma intervenção sustentável para Lajeado, esta metodologia também terá como base os critérios de sustentabilidade propostos por Manzini (2008): consistência com os princípios fundamentais; baixa intensidade de energia e material; alto potencial regenerativo.

A primeira etapa do Human Centered Design a ser seguida, intitulada *Hear*, consiste num método de pesquisa qualitativo, que permite o desenvolvimento da empatia entre *designer* e público e tem o objetivo de escutar a história das pessoas, observar a realidade e entender as necessidades, barreiras e restrições dos membros da comunidade (IDEO, 2009). Tal tipo de pesquisa é importante neste trabalho, pois:

Pesquisas Qualitativas também são valiosas para analisar e mapear a dinâmica do relacionamento entre pessoas, lugares, objetos e instituições. Isto é possível porque esses fenômenos do mundo social tendem a estar relacionados internamente (ou seja, são mutuamente dependentes e são partes uns dos outros) (IDEO, 2009, p. 22).

Portanto, tendo como base as informações reunidas até então, considerando o referencial teórico e a problematização deste trabalho e com o intuito de tornar a pesquisa mais objetiva, primeiramente escolheu-se um local da cidade de Lajeado que pudesse ser compreendido como um não-lugar, conforme conceito de Marc Augé (2001). Para tal, a autora suscitou diversos espaços potenciais da cidade que apresentassem problemas ou fossem merecedores de mais atenção, entre eles: a Travessa Wanda Maria Ruschel, no bairro Florestal; a praça Viva Vida (ou praça do Triângulo), no bairro Alto do Parque; a Avenida Décio Martins Costa (ou o Valão), no bairro Centro; e a praça Gaspar Silveira Martins (ou praça do Chafariz), também no bairro Centro.

Levando em consideração critérios como relevância social, ambiental e histórica, bem como a estigmatização do espaço em questão pela população lajeadense, o local elencado como objeto de estudo desta pesquisa foi a Avenida Décio Martins Costa, o chamado Valão.

A partir da escolha, iniciou-se o levantamento histórico bibliográfico desta região da cidade, além de diversas visitas *in loco* para observação e apreensão do espaço e registro deste por meio de fotografias. Mais tarde, ao compreender a importante relação existente entre a Avenida Décio Martins Costa e o arroio do Engenho, também foi realizada a investigação e o mapeamento do curso do riacho, também registrado nesta pesquisa no formato de fotografias, a exemplo da Figura 15.

Figura 15 - Local por onde o arroio passa no bairro Hidráulica



Fonte: A autora (2018)

Ainda dentro da etapa *Hear* da metodologia, prosseguiu-se para uma etapa de entrevistas com pessoas da comunidade lajeadense. As entrevistas seguiram o formato semi-estruturado, de forma que treze questões pré-definidas guiaram um diálogo informal e aberto com pessoas que possuem ou já possuíram algum tipo de relação com a Avenida Décio Martins Costa. Neste momento, teve-se por objetivo a coleta de informações, histórias e opiniões sobre Lajeado e sobre o Valão, mas, principalmente, buscou-se compreender aspectos subjetivos, como sensações, percepções e relações estabelecidas entre os entrevistados e o local definido como objeto de estudo desta pesquisa.

Desta forma, as questões pré-definidas iniciavam em um âmbito geral e se tornavam mais específicas no decorrer da conversa, começando com perguntas como há quanto tempo o entrevistado mora em Lajeado; o que pensa sobre a cidade; o que sente falta na cidade; se possui o hábito de frequentar espaços públicos e eventos culturais; seguidas de perguntas que estreitavam e direcionavam a conversa para a Avenida Décio Martins Costa, como o que o entrevistado sabe sobre o local; qual a sua relação com este espaço; o que mudaria no Valão. Por fim, questionou-se se o entrevistado estaria interessado em participar das etapas posteriores da pesquisa, como, por exemplo, uma oficina de cocriação.

Buscou-se selecionar um grupo diversificado de pessoas, especialmente no que tange sexo, idade e área de atuação profissional. Ao final, foram entrevistadas 20 pessoas entre os meses de abril e maio de 2018, sendo 6 conhecidas da autora e 14 indicações de conhecidos. Destes, 10 eram homens e 10 eram mulheres, com faixa etária entre 24 e 84 anos (8 entre 24 e 30 anos; 4 entre 31 e 40 anos; 3 entre 41 e 60 anos; 3 entre 61 e 80 anos; e 2 com mais de 80 anos). Do total de entrevistados, 4 são educadores, 2 são *designers*, 2 são donas de casa, 2 são jornalistas, 2 são empresários, 2 são da área da Arquitetura e Urbanismo, 2 são da área ambiental, 1 é graduado em Direito, 1 é dentista, 1 é comerciante e 1 é cabeleireiro. Além disso, no que se refere a relação dos entrevistados com a Avenida Décio Martins Costa, 10 moram ou já moraram nas imediações, 7 trabalham ou já trabalharam perto do local e 3 estudam ou já estudaram em escolas próximas do Valão. Diante da amostra, também se destacam dois entrevistados que compreendem o poder público, enquanto os demais são pessoas da comunidade. Todas as entrevistas foram gravadas em áudio e todos os entrevistados assinaram termo de aceite de participação em pesquisa conforme modelo anexado no Apêndice A. Contudo, ao citar-lhes neste trabalho, optou-se por preservar seus nomes devido ao conteúdo abordado em alguns momentos das entrevistas.

Após a realização das entrevistas, avançou-se para a segunda etapa do Human Centered Design, chamada de *Create*. Esta é a etapa “mais abstrata do processo, quando a equipe transformará necessidades concretas dos indivíduos em insights mais gerais sobre a população e modelos de sistemas” (IDEO, 2009, p. 52). Esta parte da metodologia se dá na coprojeção participativa, com pessoas da comunidade e com o objetivo de compor o grupo mais multidisciplinar possível. Desta forma, organizou-se uma oficina de cocriação com o intuito de pensar alternativas que possam vir a melhorar a Avenida Décio Martins Costa. Para participar deste momento, convidou-se parte dos entrevistados da etapa anterior. O critério de seleção destas pessoas foi unicamente baseado no interesse prévio dos entrevistados de continuar contribuindo com a pesquisa em suas etapas posteriores. Desta forma, pôde-se

perceber que há um interesse e um engajamento mais significativo por parte da população mais jovem em se envolver com iniciativas comunitárias ou ações de melhoria para a cidade, uma vez que dentre os oito entrevistados acima dos 40 anos, somente um se mostrou inclinado a participar da oficina, mas não pode comparecer na data agendada.

Por fim, sete pessoas participaram da oficina de cocriação, sendo eles três mulheres e quatro homens, com idades entre 24 e 34 anos. O grupo foi formado por *designers* (2), educadores (2), dentista (1), arquiteto e urbanista (1) e jornalista (1).

A oficina aconteceu em um sábado à tarde, pois era o momento com maior disponibilidade de participantes, em uma sala comercial na Rua Fialho de Vargas, rua lateral à Avenida Décio Martins Costa, o que possibilitou o contato com o local.

Após a oficina, avaliou-se as ideias originadas nesta e escolheu-se uma para ser aprimorada como proposta de solução final. Desta forma, ainda que a decisão em relação à proposta final tenha sido gerada na etapa de desenvolvimento, retornou-se ao método como complemento à etapa criativa, visto que o processo metodológico não se trata de um processo linear, mas de um ciclo.

Portanto, para representar a ideia, fez-se necessária uma nova captura de imagens, tanto da Avenida Décio Martins quanto de demais locais por onde corre o arroio do Engenho, almejando ângulos mais amplos e uma qualidade de foto melhor. Para tal, contatou-se um amigo que possui um drone e foram feitas imagens aéreas do local. Também convidou-se membros do grupo que participou da oficina de cocriação para sugerir intervenções visuais no Valão, a fim de simular uma das ações que poderiam ser efetivamente desenvolvidas.

Posteriormente, as intervenções visuais sugeridas foram aplicadas sobre as fotos aéreas por meio da utilização dos *softwares* Illustrator e Photoshop, com o objetivo de representar a proposta da autora.

Por fim, com o intuito de que implemente-se a ideia final, conforme proposto pelo método Human Centered Design em sua última etapa, *Deliver*, será necessária a aprovação de órgãos governamentais ou de alguma entidade responsável por viabilizar o projeto, visto que trata-se de um espaço público. Ainda, desta forma, a entrega consolidada deste trabalho constitui-se como um documento que poderá ser utilizado como base para a efetiva execução do projeto.

7 ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO

7.1 Análise documental e percursos de pesquisa: o não-lugar Valão

A partir do levantamento documental foi possível obter uma série de informações e impressões sobre o espaço compreendido pela canalização do arroio do Engenho, dados que aqui descreve-se como parte do percurso metodológico desenvolvido, que também contemplou o percurso propriamente dito da pesquisadora por vários pontos da cidade em que é possível visualizar a situação do arroio aprisionado.

Valão é o nome popular utilizado para referenciar toda a extensão – cerca de 800 metros – e arredores da Avenida Décio Martins Costa (elucidada no mapa da Figura 16), no bairro Centro de Lajeado. Este nome se dá justamente pelo seu formato de vala – se trata de um espaço de nível baixo ladeado por duas regiões da cidade significativamente mais altas e por onde passa o arroio do Engenho, atualmente escondido por uma cobertura de concreto. Esse conjunto de circunstâncias lhe confere uma de suas principais características: é um dos primeiros locais da cidade que inunda em períodos chuvosos, sendo anualmente atingido por enchentes.

Ao suscitar vários locais da cidade de Lajeado que pudessem ser explorados nesta pesquisa, levando em consideração as diversas temáticas e problemáticas abordadas, o conceito de não-lugar e também os exemplos trazidos pela autora no decorrer do trabalho, identificou-se, além do problema das inundações, uma gama de outros fatores que levaram à escolha da Avenida Décio Martins Costa como objeto de estudo desta pesquisa.

O mais relevante deles tem a ver com seu fator histórico, atrelado ao fator hidrográfico e ambiental da cidade, uma vez que esta região esteve fortemente envolvida no processo de colonização e crescimento de Lajeado, por conta, justamente, da presença do rio Taquari e do arroio do Engenho em suas imediações.

Figura 17 - Fotografia do engenho idealizado por Antônio Fialho de Vargas



Fonte: Tavares (2018)

Inicialmente o engenho servia para serrar madeiras e o moinho para moer milho e fazer azeite. Mais tarde, a família Hexsel, ao comprar a propriedade, aprimorou o complexo industrial, acrescentando ao local um descascador de cevada e outro de arroz e um terceiro canal, roda d'água e engenho. A atividade industrial e comercial do engenho durou quase um século e promoveu o início do núcleo urbano de Lajeado, uma vez que sua existência intensificou o transporte fluvial e demandou a abertura de estradas (Figura 18) e a construção de prédios administrativos na região (SCHIERHOLT, 1992). Sua decaída, no entanto, iniciou em 1941, quando uma grande enchente provocou a destruição do complexo. Mais tarde, em 1950, o moinho foi desmanchado e, em 1958, o restante do maquinário foi vendido.

Figura 18 - Antigo potreiro onde hoje se encontra a Avenida Décio Martins Costa



Fonte: Tavares (2018)

Apesar do encerramento das atividades do engenho, a região e o riacho continuaram a ocupar espaço na história do desenvolvimento de Lajeado. Em 1960, o prefeito Bruno Born conseguiu a verba de 4 milhões de cruzeiros, advinda do Orçamento da União, para canalização e saneamento do arroio do Engenho (SCHIERHOLT, 1992). As obras iniciaram-se em 1961 e a Avenida Décio Martins Costa é um dos locais por onde passa o canal do córrego (Figura 19), que nasce no bairro Olarias, atravessa a BR-386, percorre os bairros São Cristóvão, Hidráulica e Centro até desembocar no rio Taquari, trajeto que é possível observar no mapa da Figura 20.

Figura 19 - Arroio já canalizado, nas imediações da Avenida Décio Martins Costa



Fonte: Tavares (2018)

Figura 20 - Trajeto do arroio do Engenho e locais visitados pela pesquisadora



Fonte: Google Maps (2018)

Contudo, foi nos anos 70 que uma significativa e drástica mudança aconteceu: devido a reclamações de mau cheiro e à evidente poluição das águas do arroio, o poder público iniciou, como forma de resolução, a construção de uma cobertura de concreto ao longo de toda a superfície do Engenho (A HORA, 2016). Essa estrutura também permitiu que diversas obras fossem realizadas sobre o córrego, ignorando sua existência (Figura 21, Figura 22).

Figura 21 - Posto de gasolina e demais construções existentes sobre o córrego



Fonte: A autora (2018)

Figura 22 - Um arroio aprisionado



Fonte: A autora (2018)

A cobertura iniciada na década de 70 sobre o Engenho permanece até hoje (Figura 23, Figura 24, Figura 25, Figura 26) e continua a ser implementada nos raros locais em que o

arroio ainda encontra-se aberto (Figura 27, Figura 28), como forma de tapar o grande problema da poluição que assola o riacho atualmente.

Figura 23 - Parte do arroio coberto, ao lado da fábrica de refrigerantes Fruki



Fonte: A autora (2018)

Figura 24 - Situação do arroio no bairro Hidráulica



Fonte: A autora (2018)

Figura 25 - Cobertura do arroio no bairro São Cristóvão



Fonte: A autora (2018)

Figura 26 - Cobertura do arroio no bairro São Cristóvão



Fonte: A autora (2018)

Figura 27 - No Parque do Engenho, um dos raros locais em que o arroio ainda não foi coberto



Fonte: A autora (2018)

Figura 28 - No bairro São Cristóvão, onde o arroio ainda encontra-se aberto



Fonte: A autora (2018)

Estigmatizado como um esgoto, o arroio já foi pauta da imprensa local diversas vezes. Mais recentemente, foram divulgados vídeos da região onde o Engenho desemboca no Rio Taquari, nos quais era possível observar uma enorme camada de matéria orgânica e diversos peixes mortos. Na ocasião, responsáveis da Sema (Secretaria do Meio Ambiente) visitaram o local para vistoria e não constataram indícios de contaminação. No entanto, conforme Renan Augusto Mallmann, técnico e químico industrial da Secretaria, este é um problema recorrente do arroio, uma vez que

temos este ambiente com pouca ou nenhuma quantidade de oxigênio. Assim, a matéria orgânica, gerada pelo acúmulo de fezes e outros compostos, fica no fundo e começa a fermentar. Gera uma quase erupção e a densidade muda, ficando sobrenadante (A HORA, 2018, p. 4).

Segundo Luis Benoitt, secretário do Meio Ambiente de Lajeado, análises físico-químicas e microbiológicas já foram realizadas no arroio do Engenho, bem como vistorias in loco, com o objetivo de mapear os locais onde se encontra a pior qualidade de água e onde há maior incidência de despejos. Ainda conforme o secretário, os resultados destas primeiras análises apontam contaminação por esgotos domésticos em diversos locais do córrego (A HORA, 2018).

Tal situação do Engenho ressuscitou o debate sobre o esgoto lajeadense, uma vez que apenas 3% do que é gerado na cidade possui o tratamento adequado. O montante de 97% do esgoto vai direto para as redes pluviais e desemboca nos arroios da região (A HORA, 2018). Diante disso, é possível perceber, mais uma vez, o confronto existente entre a realidade lajeadense e os conceitos de cidade sustentável (LEITE; AWAD, 2012) e cidade viva (GEHL, 2013), que sugerem ações de revitalização e promoção do bem-estar por meio do contato com a natureza e do equilíbrio entre a geografia natural e o ambiente construído, à exemplo do rio Cheonggyecheon, em Seul.

A boa notícia é que, conforme Benoitt, a equipe técnica da Sema está, em parceria com a Univates, criando um projeto de monitoramento do arroio. Além disso, está em estudo a possibilidade de implementação de pequenas estações de despoluição ao longo do curso do Engenho, a fim de melhorar a qualidade da água. Segundo ele, “há uma intenção futura de se despoluir e então criar um canal aberto que seja ocupado pela população como espaço de uso comum, revitalizando pontos como a Avenida Décio Martins da Costa” (A HORA, 2018, p. 5).

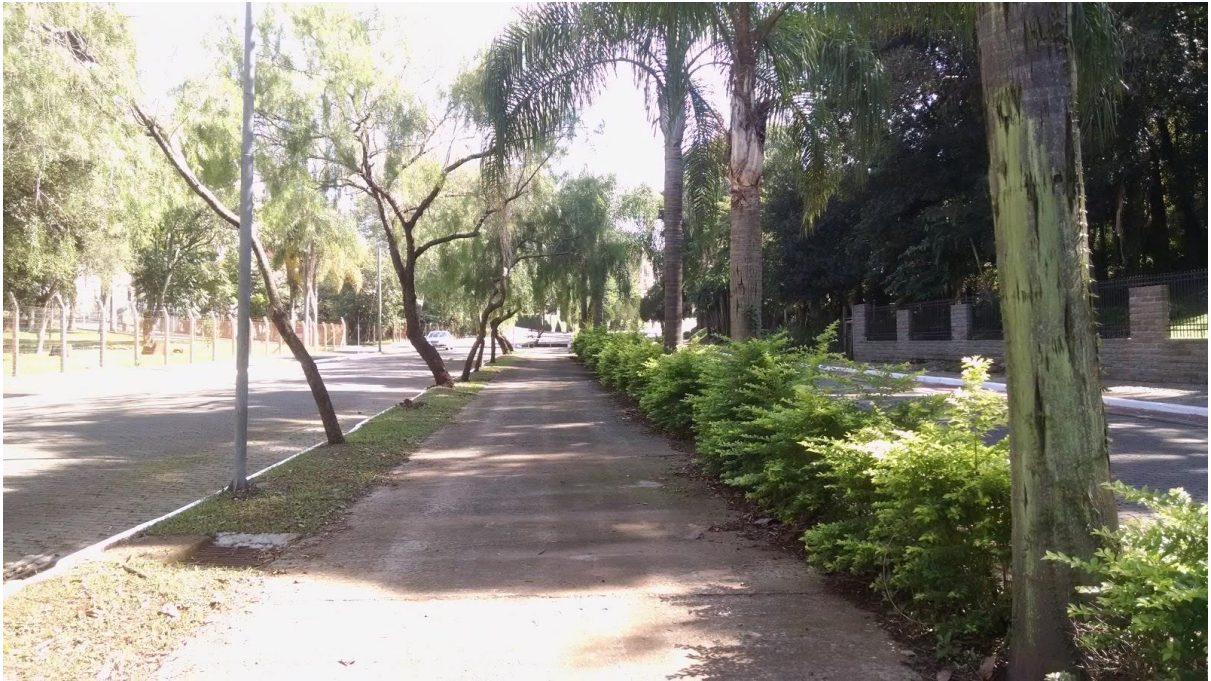
No entanto, apesar das boas intenções a longo prazo, tratando-se do Valão atualmente, desde a tapagem das águas do Engenho (Figura 29, Figura 30, Figura 31, Figura 32), com exceção do alargamento da Avenida Décio Martins Costa, realizado em 1991 pelo prefeito Cláudio Schumacher (SCHIERHOLT, 1992), não houve mudanças significativas em sua estrutura. Ao mesmo tempo, a região perdeu relevância e ganhou fama de ser perigosa por conta de recorrentes assaltos e arrombamentos no local, visto que o centro da cidade se deslocou para regiões mais modernas (ALOMÁ, 2013), especialmente por conta das enchentes que reprimiram qualquer tipo de desenvolvimento comercial neste espaço, bem como dificultam a moradia.

Figura 29 - Em meio à Avenida Décio Martins Costa corre o arroio do Engenho



Fonte: A autora (2018)

Figura 30 - Um arroio escondido em meio ao Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 31 - Nenhum vestígio das águas do Engenho, apenas concreto



Fonte: A autora (2018)

Figura 32 - Bancos inutilizados no Valão, pois não há atratividade no local



Fonte: A autora (2018)

Aquém das questões histórico-hidrográficas, a Avenida Décio Martins Costa também foi escolhida como objeto de estudo por envolver outros dois aspectos relevantes e, nesse caso, ocasionalmente opostos em termos de mobilidade: em sua extensão encontram-se uma ciclofaixa e um estacionamento público grátis, ambos temas já discutidos neste trabalho. A ciclofaixa foi implantada em 2012 (O INFORMATIVO, 2015), no governo da prefeita Carmen Regina, do Partido Progressista, e fortemente criticada pelo Coordenador do Departamento Municipal de Trânsito do governo seguinte, Euclides Rodrigues, da coligação entre o Partido dos Trabalhadores e o Partido Trabalhista Brasileiro. Na época, ele afirmou que o problema “é que não houve um estudo técnico que fundamentasse a implantação da ciclofaixa” (O INFORMATIVO, 2015) e, portanto, considerava muitos locais de ciclofaixa inadequados para a circulação de ciclistas. Por conta disso, apesar das promessas de um estudo técnico e demais investimentos para melhoria dos espaços para bicicleta já existentes (O INFORMATIVO, 2015), não foi feita nenhuma manutenção na ciclofaixa da Avenida Décio Martins Costa desde o início do governo do prefeito Luís Fernando Schmidt, do Partido dos Trabalhadores, em 2013. Tal descaso com o espaço é visível na Figura 33, onde é possível observar até mesmo partes em que a ciclofaixa já nem é mais existente.

Figura 33 - Compilado de fotografias da ciclofaixa em estado precário



Fonte: A autora (2018)

Em compensação, foi na gestão de Luís Fernando Schmidt que ocorreu a implementação do estacionamento público grátis hoje existente no Valão (Figura 34, Figura 35), em um dos terrenos pertencentes ao governo. O local serve de alternativa para a parte da população que prefere não arcar com gastos do estacionamento rotativo das ruas centrais da cidade. No entanto, diversos são os casos de assaltos e arrombamentos à automóveis na região (O INFORMATIVO, 2016). Aqui percebe-se, novamente, o reforço da cultura do carro na cidade de Lajeado.

Figura 34 - Área de estacionamento público gratuito



Fonte: A autora (2018)

Figura 35 - Placa do estacionamento alerta para as enchentes



Fonte: A autora (2018)

Diante disso, percebe-se a Avenida Décio Martins Costa como um não-lugar, pois, apesar de existir fisicamente, hoje é um local esquecido, temido e indesejável. Sua relação com as pessoas é apenas contratual, sendo local de passagem ou de estacionamento, quando não é evitado por conta da sensação de perigo. Suas enchentes são triviais e já lhe mancharam com o pejorativo nome Valão. E, principalmente, seu problema mais profundo: um arroio poluído, enterrado junto com a história da cidade. Um (não-)lugar com muito potencial mas que hoje é lugar de ninguém.

7.2 As falas de um riacho mudo: entrevistas com a comunidade

A partir das visões de Santos (2006) e Augé (2001), entende-se que, ao abordar um espaço, na verdade está tratando-se da experiência humana que pratica o lugar, ou seja,

quando lhe são atribuídos conteúdos. Nesse sentido, Santos (2006) propõem que o espaço é composto de fixos e fluxos: os fixos seriam elementos que, ainda que fixados, permitem ações que promovem modificações em um lugar e redefinem-o, enquanto que os fluxos seriam o resultado das ações, que, ao atravessar ou se instalar nos fixos, os modifica, assim como modificam a si mesmos. Brod (2014), ao tratar do ambiente urbano, corrobora com esta categorização de Santos, incluindo à ela mais uma categoria, as falas. Para o autor (BROD, 2014, p. 52), as falas configuram “um sistema semântico para a compreensão dos múltiplos sentidos e significados presentes na leitura dos lugares”.

Portanto, a fim de compreender o espaço que configura o Valão, além dos fixos e fluxos, também foi necessário buscar o sistema semântico que o envolve, ou seja, suas falas, os sentidos que lhe são atribuídos. Desta forma, ainda integrando a etapa *Hear*, realizaram-se entrevistas com 20 pessoas que tem ou já tiveram algum tipo de relação com a Avenida Décio Martins Costa. A conversa partiu de questionamentos mais amplos, a fim de compreender inicialmente a relação das pessoas com a cidade e seu território, de uma forma geral.

Destaca-se como grande parte da amostra afirma prestigiar programações culturais e frequentar espaços públicos da cidade, especialmente parques e praças. As programações culturais mais citadas foram o Dia sem carro, promovido pela Univates, e o Arte na Praça, promovido pela própria comunidade. Entre os locais mais lembrados estão a Praça João Zart Sobrinho, também chamada de Praça do Papai Noel, onde justamente ocorre o evento Arte na Praça; o Jardim Botânico de Lajeado; os espaços verdes ao redor da Univates, onde ocorre o Dia sem carro; e o mais lembrado de todos, o Parque Professor Theobaldo Dick, ou Parque dos Dick.

O aspecto interessante aqui é que, geograficamente, o Parque dos Dick se assemelha muito à região do Valão: o espaço também se encontra em um terreno baixo, por onde passa um arroio e onde inclusive existe uma lagoa e, portanto, por conta disso, sofre anualmente com enchentes. Outra semelhança é que o local também é estigmatizado por conta da violência, uma vez que em seu terreno já aconteceram diversos assaltos e inclusive assassinatos (A HORA, 2012). No entanto, este parque continua sendo um dos locais mais utilizados pela população lajeadense, principalmente para lazer e para a realização de eventos, uma vez que se tornou atrativo ao oferecer área verde e infraestrutura de qualidade, como pista para corrida e caminhada, banheiros, bebedouros, academia ao ar livre, quadras de basquete e vôlei, pista de skate, ciclovias e quiosque para comércio de alimentos e bebidas. Diante disso, logo se questiona os reais empecilhos para um investimento em infraestrutura nos espaços da Avenida Décio Martins Costa, uma vez que os alagamentos ou mesmo os

casos de violência não frearam o investimento realizado no Parque dos Dick, bem como o grande aproveitamento deste local pela população. Logo se imagina o potencial que teria o Valão como espaço público de lazer e cultura se houvesse infraestrutura ou atratividades para a população lajeadense.

Além disso, no decorrer das entrevistas, quando questionados sobre o que pensam de Lajeado, a maior parte das respostas foi positiva. De forma geral, os entrevistados gostam de morar na cidade, consideram-na desenvolvida, pois oferece atrativos de uma cidade metropolitana em um território muito menor e mais seguro, além de que sua população tem caráter empreendedor. No entanto, quando questionados sobre o que sentem falta na cidade, diversos assuntos entram em pauta: falta de saneamento básico, dominância do carro, sistema de transporte ruim, insegurança para os pedestres e ciclistas, pouca arborização, falta de opções culturais, ausência de restaurantes diferenciados, pouca iniciativa artística, falta de incentivo para com os artistas da região, desconhecimento da história da cidade, entre outros. Nesse aspecto, os comentários que se destacam estão destacados na Figura 36.

Figura 36 - Falas dos entrevistados acerca de Lajeado

“Eu penso que Lajeado falta muito planejamento urbano, porque as cidades foram se formando... desde um saneamento básico decente até um momento cultural decente então, lugar pra sair, um restaurante bom pra sentar e comer, até um restaurante com arborização, com mais natureza”. - C. R. M., 48 anos, professora

“As pessoas devem estar cansadas de me ouvir dizer isso, mas eu fiquei bem impressionada quando eu cheguei aqui, de ver o tamanho da cidade, o número dos habitantes, que é 80 mil, é bastante, né? Na minha região na França tem, a minha cidade é muito pequena, tem 1.200 pessoas e tem muita vida cultural, show, festival, atelier de criação, assim, né, um monte de coisa pra fazer. E aqui eu fiquei surpreendida porque poderia ter muito mais.” - L. M., 27 anos, professora de inglês e francês

“Talvez faltem mais espaços com qualidade, variedade de usos [...] E o que sinto falta, bom, essa questão de arte mesmo. Tipo, óbvio que não dá para comparar com Nova Iorque por exemplo, mas eu achava muito legal como lá a gente tinha, tipo assim... sei lá, um lugar abandonado, vinha um artista e fazia uma exposição lá, sabe. Eu nunca vi uma exposição aqui na cidade, eu acho.” - A. P. J., 25 anos, arquiteto e urbanista

Fonte: A autora (2018)

Aos poucos, as perguntas das entrevistas saíam do âmbito geral e buscavam direcionar a conversa para a Avenida Décio Martins, o Valão. Nesse sentido, algo que de imediato chamou a atenção foi o comentário do entrevistado J. A. S., 83 anos, jornalista, escritor e professor (Figura 37).

Figura 37 - Comentário pertinente de J. A. S.

"Eu já ouvi essa palavra "valão", mas essa palavra ela não está, em primeiro lugar, nada oficializada. Em segundo lugar, não se usa esse apelido a não ser, assim, esporadicamente. Algumas pessoas, quando se esquecem da verdadeira denominação [...] Ele é chamado agora de canal do Engenho. Tem outros que se esquecem do Engenho e estão começando a chamar de Valão. O povo gosta de apelido, né." - J. A. S., 83 anos, jornalista, escritor e professor

Fonte: A autora (2018)

Diante deste depoimento, a autora passou a questionar os demais entrevistados sobre a forma com que chamam o local em questão. Descobriu-se que, de fato, a maior parte das pessoas utiliza o termo Valão para referenciar-se à Avenida Décio Martins Costa. Outro termo, menos utilizado, é Canal e pouquíssimas foram as pessoas entrevistadas que utilizam a denominação Avenida Décio Martins Costa para referir-se a tal espaço.

Percebe-se também, no decorrer das entrevistas, que o termo Valão apresenta conotação pejorativa, uma vez que, conforme alguns dos entrevistados, começou a ser utilizado por conta da poluição e mau cheiro vindo do arroio, além de que atualmente este nome é fortemente atrelado às enchentes que ocorrem no local.

Outro aspecto relevante suscitado pelos entrevistados, principalmente pelas pessoas de faixa etária mais elevada, foram as memórias afetivas e positivas que se tinha da Avenida Décio Martins Costa e do arroio do Engenho antigamente, antes de ser poluído e construída sua cobertura. Houve depoimentos variados que relembram a água limpa do arroio, atividades como pesca e lavagem de roupa no local, brincadeiras de infância nas águas do Engenho, entre outros. Alguns dos depoimentos na Figura 38 recordam esses momentos.

Figura 38 - Falas dos entrevistados recordam o arroio e a Avenida

“Porque os fundos do nosso terreno dava no arroio, e quando eu casei, a gente lavava roupa naquele arroio. A água era pura, limpa [...] Se lavava roupa lá, se tomava banho. As crianças adoravam tomar banho [...] Porque era limpo, limpo, tinha peixe ali naquele lugar. O vô, por exemplo, que pescava, porque eles se criaram lá embaixo onde é que tu viu. E ele e as gurizada pescavam ali naquele arroio de tão limpo que era.” - M. R., 73 anos, dona de casa

“A gente ia pescar. Na época que o morro era um gramadão, nós descia de carrinho de lomba e entrava dentro. Tinha uma represa ali, uma represa que gerava luz [...] até que tamparam o canal” - A. V. M. T., 67 anos, empresário

“Pessoal que morava aqui lavavam a roupa no outro lado, os carros antigamente era tudo lavado ali, ou senão no rio, né. Ou senão a roupa também era lavada no açude. Isso era uma água limpa que era tocada muito. [...] Era uma água limpa, era uma água de fonte, né. Uma água bem limpa. Aí depois com os anos é que começou a ficar assim.” - D. Z. C., 84 anos, dona de casa

“A minha mãe sempre morou no bairro Hidráulica e me falava que ali era o lugar que eles desciam pra pegar água quando ela era criança, porque uma época o canal, ele era aberto, ali, né” - A. V., 28 anos, graduada em Direito

Fonte: A autora (2018)

A partir do âmbito destes comentários, instigou-se os entrevistados a falar sobre o que sabiam da história do arroio e da Avenida, especialmente aspectos que envolvessem a poluição e a cobertura do Engenho. Questionou-se quais os motivos, desde quando, como se deu e quais os grupos envolvidos neste processo. Neste momento, foi essencial compreender tanto as informações que vinham da comunidade quanto as informações que vinham do poder público, uma vez que, dentre os vinte entrevistados, fez-se questão de conversar com algum representante da gestão política atual. Desta forma, conseguiu-se com que dois funcionários da Secretaria do Meio Ambiente de Lajeado contemplassem a amostra da pesquisa.

Aqui se destaca como existem diferentes versões da história do arroio. Desde relatos que culpabilizam empresas privadas pela poluição das águas e ineficiência por parte da prefeitura até relatos que apontam a causa da poluição para a própria população lajeadense. Os depoimentos na Figura 39 explanam as distintas versões e contemplam algumas das opiniões dos entrevistados que fazem parte da comunidade.

Figura 39 - Entrevistados contam um pouco da história do Engenho

“Olha, começou a se perder quando essas empresas começaram a poluir. Quando essas empresas começaram a poluir, aí foi ruim. Aí isso vem desde lá do curtume Heemann, da Olvebra, e assim por diante.” - A. P. A., 66 anos, empresário

“Era maravilhoso esse arroio, depois começou a abrir as indústrias e daí que começou [...] muito dejetos [...] depois abriu posto de gasolina, abriu várias oficinas [...] da Imec ali, entrava dejetos [...] e a Fruki, depois que a Fruki abriu, então. [...] eu me lembro, não é tantos anos atrás que entrou uma espuma toda ali no arroio, matou todos os peixes que tinha ali, dentro do açude, ali. E isso, na época, foi comprovado que era da Fruki [...] eles fizeram melhorias, pra melhorar, mas a água nunca mais ficou igual [...] tu não vê mais nada, mas o esgoto continua ali. Porque o esgoto da, lá onde é que nós morávamos, daquele prédio Paulo Born e do Beckenkamp, aquela casa da esquina, aquilo foi tudo desembocado dentro do canal. E assim veio tudo daqui, dessa região aqui. Hoje eu não sei se eles ainda tão colocando mas a gente viu eles fazendo isso, desembocava tudo...aquilo era um cheiro horrível, por isso que ele foi tapado, pra esconder a sujeira. Vai saber o que que tá correndo ali e vai direto pro rio, né?” - M. R., 73 anos, dona de casa

“Todo mundo botava seus dejetos, seus dejetos domésticos e industriais. Lavagem de carro, óleo, tudo isso era jogado dentro do Arroio [...] Essa história tem que ser conhecida da parte da população para não ficar naquilo... Aliás, o próprio muro que... todo ele coberto, enterrado, enterra, por assim dizer, a origem da cidade. Foi por causa desse Arroio que a cidade recebeu o nome de Lajeado. Isso teria que ser um pouco mais explorado, conhecido. Eu lamento isso.” - J. A. S., 83 anos, jornalista, escritor e professor

“Eu lembro quando eu tava no colégio, ali pela 3ª, 4ª série, naquela quadra ali tinha um cano que vinha lá da Parmalat, que vinha do Florestal, né. E esse cano ele saía branco, assim, era praticamente todo dejetos da Parmalat que era despejado ali na cara dura, né. E a gente veio avaliar isso aí, dar uma olhada e tudo, né. Então, tipo, isso foi tudo escondido e acho que é uma tendência, assim, 'ah, vamos esconder o que que é feio'. [...] do lado de lá do laguinho do Engenho, tem uma parte descoberta do canal e é extremamente poluído [...] Bah, é muito sujo [...] o cheirão, o calor da fermentação, tudo.” - F. O., 32 anos, músico e professor

Fonte: A autora (2018)

Já os depoimentos na Figura 40 contemplam as informações obtidas com os entrevistados que integram o poder público.

Figura 40 - O que funcionários do governo falam sobre a situação do riacho

"A gente tá trabalhando estações de tratamento pra serem implementadas ao longo do arroio, pra poder melhorar a qualidade dele, né [...] Porque a gente tem um monte de despejo de efluente doméstico, de residências que a gente não sabe nem a origem, não sabe se tem sumidouro, se não tem, se larga direto, se tem clourador [...] Mas eu acho que essa questão de tubular, de capear, ela induz a poluição, porque daí ninguém tá vendo. Ninguém tá vendo e todo mundo tá se livrando." - M. K., 35 anos, engenheira florestal e diretora da Secretaria (SEMA)

"Até mesmo sábado, a gente foi no Arroio do Engenho lá embaixo, quase no Taquari e eu fiquei abismado com o lugar lá. Uma coisa linda, é fantástico, assim, ó, cenário de filme. Tipo, é uma mata, assim, com a vegetação coisa mais linda do mundo [...]. Só que daí tu chega no arroio... Podre. E é podre mesmo, não tem, assim, tipo 'ah, ele tá meio sujo', não. Tá podre. [...] Vem de anos e, ainda mais com pouca chuva, tu nota mais, né. Que ele concentra mais os poluentes ali, meu deus do céu. É horrível, é de chorar, é de chorar. [...] É muito mais fácil pegar e botar a culpa num CNPJ, sabe? 'Ah, é a empresa...' Que nem, eu moro no Moinhos daí sempre foi ou a Minuano ou a Avipal, ou agora a BRF, né. Só que o que que tu fez com o teu local, né?" - R. A. M., 33 anos, químico industrial e responsável técnico do aterro sanitário e técnico do licenciamento da Sema.

Fonte: A autora (2018)

Diante destes variados depoimentos, nota-se como existem muitas histórias sobre o arroio, mas poucas comprovações do que de fato aconteceu para que se chegasse a tal situação. Segundo a Secretaria do Meio Ambiente, atualmente, os dejetos escorridos para o arroio são de áreas residenciais de diversos bairros da cidade, sobre os quais não há controle. O poder público ainda afirma que as empresas apontadas pelos demais entrevistados não são responsáveis pela poluição do Engenho, uma vez que nestas ocorrem fiscalizações semestrais.

No decorrer das entrevistas, outras informações e vivências sobre a Avenida Décio Martins Costa também se destacam e reforçam suas características como um não-lugar. O aspecto mais recorrente, sendo associado imediatamente pela grande maioria da amostra é justamente a questão das enchentes: opiniões de como os alagamentos impossibilitam comércio, moradia e demais infraestruturas no local; relatos de como a Avenida fica durante e depois das enchentes; relatos de doenças e destruição, entre outros. Diante disso, percebe-se como o local é fortemente estigmatizado pelas inundações e como estas parecem impedir o desenvolvimento e a atratividade do local, visto que, quando perguntados sobre o que poderia ser feito para melhorar o Valão, diversos entrevistados pontuaram a resolução das enchentes como um fator primordial.

Também chamam a atenção os variados comentários (Figura 41) sobre como os entrevistados se sentem inseguros na região, especialmente por conta do seu histórico de assaltos, falta de iluminação e inexistência de pessoas circulando pelo local.

Figura 41 - Fala dos entrevistados acerca da insegurança no Valão

“Ali embaixo, além de tudo, também é bem, muitos assaltos, assim, furtos, é um lugar bem perigoso também. À noite não dá pra passar ali, a pé principalmente [...] porque quando eu trabalhava no centro, eu ia a pé sempre pro trabalho e voltava, mas já teve casos de noite de ter gente seguindo e coisa. Ali era um lugar que era bem ruim, assim, uma visibilidade baixa, escuro” - A. V. 28 anos, graduada em Direito

“Esses dias, eu fui, passei ali perto e aí eu falei aí, pro meu pai, que eu gostaria de uma carona porque eu tava levando objetos de valor dentro da mochila e eu tinha medo de acontecer alguma coisa. [...] pra tu caminhar e tal, no meio da tarde, era meio, achei meio, assim, perigoso.” - C. L., 24 anos, jornalista

“Gera insegurança psicologicamente, digamos assim, porque tu não enxerga uma pessoa se tu tiver caminhando [...] Mas como realmente tu não tem ninguém, tu se sente sozinho e isso pode dar essa sensação de insegurança. Eu já vi assalto, tipo, pessoas correrem, gritarem, entrarem correndo no mato.” - F. B., 34 anos, designer

“Seguido eu faço caminhadas, não diariamente, gostaria, mas um pouco em função da falta de iluminação à noite e da falta de segurança, eu uso só quando eu posso fazer caminhadas em horários mais específicos que não são à noite ou de manhã muito cedo [...] é um local que acontecem assaltos com bastante frequência, mais uma vez em função da falta de segurança.” - E. C., 49 anos, cabeleireira

“Ah, eu vou te dizer, eu não gosto de andar de noite ali não. Agora eu e o Fábio estamos numa fase que não estamos fazendo nada da vida, atividade fitness morreu. Mas até um pouco tempo atrás a gente dava umas caminhadas, e a gente cuidava para não passar ali se era de noite, porque tinha realmente essa questão de: ‘Ah, que é mais perigoso ali porque não tem movimento, não é bom passar.’ A gente evitava.” - Y. A., 28 anos, dentista

“Eu já, no tempo que eu tô morando aqui, já presenciei tiroteio, aqui, área verde, com os assaltantes se escondendo e a polícia a milhão caçando eles [...] Agora não faz muitos meses que nós sofremos vários roubos no mesmo fim de semana na nossa garagem [...] daí também já fica difícil a nossa moradia aqui em volta, sabe, esse entorno todo é complicado. Aí a gente tem que ter muito cuidado, né?” - C. R. M., 48 anos, professora

Outro aspecto muito relatado e que contribui para a percepção do Valão como um não-lugar é a forma como hoje ele é compreendido pelos entrevistados como um local indiferente e inatrativo, sendo utilizado por estes apenas como local de passagem ou de estacionamento. Ou seja, mesmo que todos os entrevistados tenham apresentado ou ainda apresentem alguma relação direta com a Avenida Décio Martins Costa, nenhum deles mantém, atualmente, uma relação com o espaço que não seja de caráter impessoal.

Contudo, apesar dos diversos pontos negativos ressaltados nas entrevistas, ao final delas, quando questionadas se deveria haver uma mudança no Valão e o que poderia ser feito, grande parte das pessoas se posicionou a favor de uma transformação no local, uma vez que acreditam que ele tenha muito potencial, principalmente como área de lazer. O assunto mais abordado nesse sentido foi a vontade dos entrevistados de que a cobertura do canal seja removida e que o arroio seja despoluído, para que nesse espaço seja feito um parque verde. Outras ideias que também se salientaram foram: mais arborização e iluminação, escoamento das enchentes, pista para caminhada e corrida, mais bancos e lixeiras, o fechamento de uma das pistas de trânsito em finais de semana para uso da população ou para realização de eventos e instalação de equipamentos de academia ao ar livre (já instaladas em diversos outros locais da cidade pela prefeitura). Nas Figura 42, 43 e 44 se encontram comentários pertinentes dos entrevistados acerca do que poderia ser feito na Avenida Décio Martins Costa.

Figura 42 - Fala dos entrevistados acerca do que fazer no Valão

"Eu estou sonhando com, o desejo que eu tenho, que ali, onde termina o canal coberto, ela continua depois para dentro, que desde a Bento Rosa, a rua Bento Rodrigues da Rosa, que o Arroio Lajeado continuando lançar-se no Rio Taquari, que aquilo lá seja transformado num parque. Esse seria um baita de um sonho, se isso acontecesse, que a rua Décio Martins Costa, que ela... e que esse parque recebesse o nome do fundador de Lajeado, parque Antônio Fialho de Vargas. Esse seria meu sonho, mas eu acho que eu não vou ter a sorte de ver isso realizado. Só depois de mim." - J. A. S., 83 anos, jornalista, escritor e professor

"Eu acho que o principal ali seria mesmo tentar desembocar isso de alguma maneira a questão da água [...] E se não desse pra mexer nessa questão das enchentes, eu acho que melhorar a iluminação, talvez fazer uma praça ou até essas academias ao ar livre, eu vi que ali não tem. Ali seria um lugar pra ter, né." - A. V. 28 anos, graduada em Direito

Fonte: A autora (2018)

Figura 43 - Ideias da comunidade para o Valão

“Mas eu acho que seria, utopicamente, seria o meu sonho, assim. Tirar aqueles tampão ali, né, resolver o problema antes de só tapar ele, né. Só esconder aquilo ali, tipo, 'ah, não tem poluição nessa cidade', né. O Valão é muito feio [...] Aqui ainda tem umas árvores, né, tem um pouco de espaço pro verde, mas podia ser fora e fora” - F. O., 32 anos, músico e professor

“la aproveitar melhor aquela parte lá, aquelas últimas quadras, que daria pra fazer umas área de lazer bem boas, tanto ali naquelas partes... aqui no caso, da direita, que tem uns campos de futebol, como a parte ali da esquerda que daria pra usar aquela vegetação ali, sei lá, até colocar umas churrasqueiras, alguma coisa, uns quiosques, uns pergolado, alguma coisa. Porque acredito que aquela área lá seja da prefeitura, que seja uma área de preservação. E ali fazer umas coisa assim, mais... que nem foi feito no parque dos Dick, tem uns pergolados, umas coisas, uns bancos ou alguma coisa assim, pra explorar melhor, aquela ponta de lá.” - J. A., 53 anos, comerciante

“Então acho que falta uma ação ali, até do governo pra melhorar essa questão da segurança, né, ali do local. Mas acho que seria muito legal fazer uma pista de caminhada, inclusive no meio [...] aproveitar ali, botar, sei lá quantos metros e tal e fazer um ajardinamento legal e principalmente aproveitar esses espaços que são da prefeitura. Que é aquele campinho, depois da Alberto Torres também, aquela faixa também é da prefeitura.” - M. K., 35 anos, engenheira florestal e diretora da Secretaria (SEMA)

“Outra coisa que também é legal trabalhar é a iluminação do espaço, né. Acho isso mudaria a questão da segurança lá. Quando vê uma intervenção com luz. É muito legal e algo que não precisa ser fixo, né, pode ser alguns dias, sei lá. Mas ao menos tempo é, tipo, uma das coisas que, pelo menos pra mim, mais atrai, tipo, uma iluminação, sei lá, diferente de noite ou coisa do tipo. [...] ah, tipo assim, eu vejo, por exemplo, lá um espaço que...às vezes, final de semana pudesse ser fechado um trecho da rua e rola uma feira lá.” - A. P. J., 25 anos, arquiteto e urbanista

“Mas em termos estética, assim, eu acho que poderia ser melhorado também, sabe. Eu acho muito cinza, muito concreto, poderia ter uma arborização melhor ali naquela rua [...] Mas agora me deu uma ideia, assim, acho que seria legal fazer tipo uma [...] tipo uma galeria a céu aberto, assim, sabe? Como um dos problemas que a gente relatou é o aspecto cinzento, sei lá. Usa aquelas pedras ali e faz um...chama uns artistas pra... de trazer eventos, assim, fazer alguma coisa, fazer uma feira ali, sabe. Porque hoje em dia eu acho que tudo acontece nos Dick, né, eu acho que eles podiam, de repente, diversificar um pouco.” - F. R. J., 30 anos, designer

Fonte: A autora (2018)

Figura 44 - Falas sugerem ideias para a Avenida Décio Martins Costa

“E, realmente, mais árvores ajudaria, até por conta da sombra, porque querendo ou não tu não tem sombra pra sentar quando tu precisa, mais bancos, eu acho que deveria ter também. E um pouco mais de revitalização da ciclovia em si, né. Se fosse possível também seria legal um lado pra fazer, tipo, um corredorzinho pra quem corre” - C. L., 24 anos, jornalista

“Né, o que eu faria ali? Eu começaria plantando árvores, em toda extensão dele, pra fazer tipo um túnel verde que tem em Santa Cruz. Eu colocaria bancos, lixeiras, mais iluminação, e aí daria pra fazer ali também eventos, colocar tipo nos finais de semana, essa exposição que o pessoal faz, tipo uma exposição no Valão, algo assim, nesse sentido. Eu acho que seria uma boa pra esse local.” - E. C., 49 anos, cabeleireira

Fonte: A autora (2018)

Ao final das entrevistas, percebe-se como o grande problema do Valão é a falta de atratividade e a insegurança que causa – aspectos fortemente vinculados. Se houver um atrativo, estabelece-se a possibilidade da população começar a frequentá-lo de fato e se as pessoas começam a frequentá-lo, o espaço torna-se mais seguro e ainda mais atrativo por conta da própria presença da comunidade. Nesse sentido, Gehl (2013, p. 22) já afirmava que “Se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais. Se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece”. E hoje, infelizmente esta é a situação da Avenida Décio Martins Costa, nada acontece.

7.3 #Arroiolivre: a oficina de cocriação para sensibilizar o novo futuro do riacho urbano

Ao iniciar a oficina, em um primeiro momento realizou-se um pequeno período de síntese, com o objetivo de introduzir algumas informações e percepções significativas obtidas com a etapa de entrevistas, como, por exemplo, a história do local e a atual situação do arroio do Engenho.

Após esse instante de contextualização, foi proposto aos participantes uma vivência de 30 minutos pela Avenida Décio Martins Costa, inspirada na visão situacionista da deriva (JAQCUES, 2003). O intuito desta etapa consistia em observar, sentir, refletir, atentar para o que for surpreendente, inesperado e interessante e, a partir disso, fazer anotações pertinentes

ou fotografar a situação – para tal, foram disponibilizados blocos e canetas aos participantes. As Figuras 45, 46, 47, 48, 49 e 50 demonstram o processo.

Figura 45 - Participantes da oficina derivam no Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 46 - Participantes da oficina caminham sobre a cobertura do Engenho



Fonte: A autora (2018)

Figura 47 - Momento da oficina de cocriação para observação do local



Fonte: A autora (2018)

Figura 48 - Participante em contato com o Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 49 - Momento para prestar atenção no Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 50 - Caminhada foi inspirada na prática da deriva situacionista



Fonte: A autora (2018)

Após o tempo estipulado, os participantes voltaram à sala da oficina, onde, a partir de observações e reflexões feitas durante a vivência, foram discutidos alguns pontos sobre o local. Dentre eles: a possibilidade de realizar alguma atividade no Valão envolvendo alunos e professores do Colégio Evangélico Alberto Torres, que fica ao lado da Avenida, e demais escolas da região central da cidade; a diferença, mesmo em termos estéticos ou de bem-estar, entre a região arborizada do Valão e a região onde não existem árvores; a presença de pessoas que caminhavam sobre a cobertura do rio; e a aparência improvisada e remendada do local, como se cada parte sua tivesse sido feita em momentos diferentes, de formas diferentes.

Após esse levantamento, apresentou-se aos participantes os quatro projetos de intervenção em outras comunidades abordados neste trabalho: o projeto Vila Flores, em Porto Alegre; o projeto Cidade da Gente, em Fortaleza; o Percy Street Project, na Filadélfia; e o projeto Little Free Library, em Nova York. Este momento teve por objetivo mostrar exemplos

do que já foi realizado em outras cidades, seja pela comunidade ou pelo poder público e, principalmente, como é possível, de fato, reverter situações de não-lugares análogas à da Avenida Décio Martins Costa, por meio da criatividade e do trabalho em conjunto.

Em seguida, leu-se alguns trechos relevantes das entrevistas realizadas previamente com pessoas da comunidade. Os trechos em questão haviam sido selecionados anteriormente pela autora, que buscou destacar comentários pertinentes nos quais já continham propostas e ideias do que poderia ser feito na Avenida Décio Martins Costa ou comentavam aspectos ausentes ou incômodos, tanto sobre a cidade de Lajeado quanto sobre o Valão. Esta etapa, somada à etapa anterior, buscou gerar insights e servir de inspiração e estímulo para o importante momento da oficina que veio a seguir: o *brainstorming* de ideias.

O *brainstorming*, também conhecido pelo termo "tempestade de ideias", consiste em uma dinâmica que procura explorar o potencial criativo de um grupo ou indivíduo, através da geração de soluções inovadoras. Para tal, tendo tempo estipulado e um tema determinado, os indivíduos devem sugerir qualquer ideia ou pensamento que lhes ocorrer à mente, buscando não filtrar, ou seja, não descartar ideias que lhe pareçam ruins ou inviáveis, por exemplo, e buscar contribuir com as ideias dos demais participantes. O objetivo do *brainstorming* é gerar o maior número de ideias em um curto período de tempo, com foco na quantidade e não na qualidade destas. Dessa forma, é possível reunir um grande número de propostas e visões para solucionar o problema em questão.

Portanto, nesta etapa da oficina de cocriação, propôs-se aos participantes um *brainstorming* de soluções para o Valão, tendo aproximados dez minutos para geração do maior número possível de ideias para o local. Colocou-se música e buscou-se deixar os participantes confortáveis e livres para quaisquer propostas que surgissem, sem impor especificidades ou regras. Foi lhes fornecido canetas para escrever as ideias em blocos de nota coloridos, que, conforme o decorrer da dinâmica, foram agrupados e grudados em uma das janelas da sala onde aconteceu a oficina. As Figuras 51, 52, 53 e 54 demonstram esta etapa do processo, enquanto que as Figuras 55, 56 e 57 explicam as ideias originais do *brainstorming*.

Figura 51 - Participante é convidado a gerar ideias



Fonte: A autora (2018)

Figura 52 - Participantes da oficina no momento de *brainstorming*



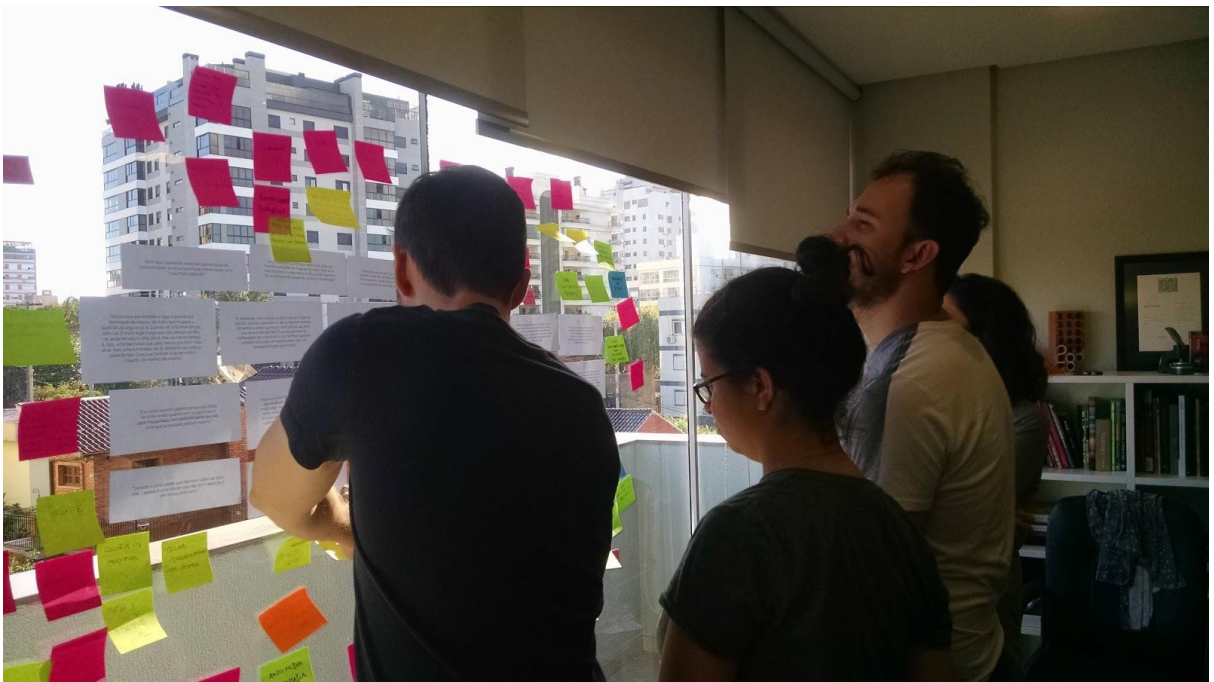
Fonte: A autora (2018)

Figura 53 - Blocos de nota coloridos ajudaram o processo



Fonte: A autora (2018)

Figura 54 - Geração de ideias e colaboratividade entre os participantes



Fonte: A autora (2018)

Figura 55 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação

Cinema ao ar livre (clube de cinema Vale do Taquari)	Bebedouro/come- douro para pássaros	Ponto turístico "rua das luzes" / intervenção com realidade aumentada acompanhando o trajeto	Cinema ao ar livre (caminho)
Nome das árvores	"Park cheff": espaço temporário para eventos gastronômicos	Enfeitada p/ o Natal	Feiras (comida, agricultor, parcerias com escolas)
Sarau / Grupos de leitura	Pintar e conectar o canteiro central	Instrumentos de música fixos com material reciclado	Festa/rave
Festival de música tipo open-music para bandas/artistas novos	Passeio noturno de bicicleta	Linha do tempo histórica	Área para monumentos para contar a história da cidade
Bancos coloridos	Galeria a céu aberto, grafite no cinza	Vasos de flor coloridos	Instalação luminosa
Informar mais sobre a história do local	Cachorródromo	Aulas de yoga	Competição de corrida de qualquer coisa
Plantio de árvore com as escolas	Brinquedos antigos	Crochê ao redor das árvores	Cãominhada
Espaço para alongamentos	Garage sale	Música	+ polícia

Fonte: A autora (2018)

Figura 56 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação

+ cor	Por meio de uma sinalização amigável, contar a história do Valão/arroio (linha do tempo)	Trajeto do arroio até chegar aqui	PANCaminhada
Mais bancos e plantas	Ponto de partida para maratonas, corridas de bike, etc, valorizando e preservando o local	Um almoço coletivo	Eventos esportivos (tipo corrida em duo com pessoas descapacitadas, caminhada com cachorros...)
Projeto de valorização da sombra	Beer day: tarde de exposição de cervejas e bares	Teatro de rua	Festivais (música, cerveja)
Festas tradicionais / Oficinas	Redes de descansar nas árvores	Impulso	Domingo da troca: dia de trocas de bens usados entre as pessoas
Projeção	Exposição / fios com fotos de locais da cidade presos nos postes	Galerias subterrânea	Colar dizeres/frases nos postes
Pontos de informação sobre aves, plantas locais	Bandeirinhas penduradas	Feira de reparos gratuitos para bikes	Rua fechada aos domingos
Colorir os meio-fios	Oficina de grafite	Mesas/bancos grandes para aulas ao ar livre	Grafite
Mata nativa	Brechós	Construir vasos e plantar árvores	Área de multiatividades / Ex: evento de crossfit

Fonte: A autora (2018)

Figura 57 - Ideias suscitadas na oficina de cocriação

Árvores com copas + fechadas	Circuito de arvorismo	Bicicletada pelada	Muros/placas para artistas pintarem e substituir por outros artistas de tempos em tempos
Incentivar o uso por colégios, minimaratonas e outros eventos esportivos	Colocação de bandeirinhas / enfeites	Rafting	Feira de arte
Grafitar a cobertura do Valão / forma de protesto	Arte no Valão / Arte na Universidade	Adaptar o Valão para corrida de orientação (postes para grampear mapas)	Caminhada histórica
Dia sem carro/Univates	Mudança de nome	Gincana	Bicicletário
Canteiros amigos / canteiros adotados por floriculturas locais em troca de isenção fiscal	Gentrification (alerta)	Pintura ao redor dos buracos onde o arroio aparece	Enfeitar as árvores
Trilha que vá até o rio	Feirinha/brique desapego	Competições esportivas	Haitiano's Day
Uma edição do Arte da Praça e/ou Festival de bandas	Café conserto (fixers)	Horta comunitária	Indicação de início e fim

Fonte: A autora (2018)

Após o *brainstorming*, propôs-se aos participantes que identificassem semelhanças e relações e organizassem as ideias geradas em categorias, pois, desta forma é possível, por exemplo, confluir ideias parecidas em uma ideia maior. Ao final deste reagrupamento, salientaram-se três grupos: 1) iniciativas que trabalham com a estrutura do local (Figura 58,

Figura 59); 2) iniciativas que se voltam para a organização de um evento (Figura 60); 3) iniciativas que envolvem atividades esportivas (Figura 61).

Figura 58 - Iniciativas que propõem mudanças na estrutura do local

Nome das árvores	Trajetória do arroio até chegar aqui	Área para monumentos para contar a história da cidade	Pintar e conectar o canteiro central
Por meio de uma sinalização amigável, contar a história do Valão/arroio (linha do tempo)	Grafite	Mais bancos e plantas	+ cor
Pintura ao redor dos buracos onde o arroio aparece	Árvores com copas + fechadas	Muros/placas para artistas pintarem e substituir por outros artistas de tempos em tempos	Construir vasos e plantar árvores
Mudança de nome	Canteiros amigos / canteiros adotados por floriculturas locais em troca de isenção fiscal	Linha do tempo histórica	Enfeitada p/ o Natal

Fonte: A autora (2018)

Figura 59 - Iniciativas que propõem mudanças na estrutura do local

Horta comunitária	Projeto de valorização da sombra	Indicação de início e fim	Galerias subterrânea
Exposição / fios com fotos de locais da cidade presos nos postes	Redes de descansar nas árvores	Mata nativa	Crochê ao redor das árvores
Vasos de flor coloridos	Bancos coloridos	Informar mais sobre a história do local	Brinquedos antigos
Galeria a céu aberto, grafite no cinza	Cachorródromo	Bebedouro/come douro para pássaros	Instalação luminosa
Plantio de árvore com as escolas	Projeção	Ponto turístico "rua das luzes" / intervenção com realidade aumentada acompanhando o trajeto	Instrumentos de música fixos com material reciclado
Enfeitar as árvores	Colorir os meio-fios	"Park cheff": espaço temporário para eventos gastronômicos	Colocação de bandeirinhas / enfeites
Bicicletário	Mesas/bancos grandes para aulas ao ar livre	Gentrification (alerta)	Grafitar a cobertura do Valão / forma de protesto
Bandeirinhas penduradas	Colar dizeres/frases nos postes	Pontos de informação sobre aves, plantas locais	

Fonte: A autora (2018)

Figura 60 - Iniciativas voltadas para a promoção de eventos

Uma edição do Arte da Praça e/ou Festival de bandas	+ polícia	Café concerto (fixers)	Um almoço coletivo
Festas tradicionais / Oficinas	Impulso	Teatro de rua	Feirinha/brique desapego
Cãominhada	Domingo da troca: dia de trocas de bens usados entre as pessoas	Música	Dia sem carro/Univates
Feira de reparos gratuitos para bikes	Caminhada histórica	Cinema ao ar livre (clube de cinema Vale do Taquari)	Feira de arte
Oficina de grafite	Festivais (música, cerveja)	Rua fechada aos domingos	Arte no Valão / Arte na Universidade
Cinema ao ar livre (campinho)	Sarau / Grupos de leitura	Feiras (comida, agricultor, parcerias com escolas)	Festival de música tipo open-music para bandas/artistas novos
Brechós	Gincana	Haitiano's Day	Beer day: tarde de exposição de cervejas e bares
Garage sale	Festa/rave		

Fonte: A autora (2018)

Figura 61 - Iniciativas voltadas para a prática esportiva



Fonte: A autora (2018)

Posteriormente, tendo em mente que a solução proposta para a Avenida Décio Martins Costa deve ser viável, barata e possível de replicar, conforme critério da metodologia Human Centered Design (IDEO, 2009), solicitou-se aos participantes que filtrassem ideias dos três grupos criados, baseando-se na facilidade e na possibilidade da solução ser implementada a curto prazo.

Por fim, discutiu-se no grupo alguns aspectos pertinentes em relação às ideias originadas, como: a necessidade de realizar alguma intervenção no Valão que esteja relacionada com a história e importância do local e não somente uma atividade qualquer que poderia ser promovida em qualquer outro espaço da cidade; a possibilidade de fazer algo que, além de mudar o nome do local, retirando a pejoratividade do apelido Valão, também torne-o memorável e agradável na cidade de Lajeado a longo prazo; alguns possíveis parceiros, nesse caso, especialmente escolas do bairro centro e a prefeitura; e, finalmente, a questão da gentrificação, uma vez que o grupo de pessoas envolvidas na oficina, bem como as soluções propostas, não têm ambição e sequer intenção de gerar qualquer elitização e/ou especulação imobiliária para aquele espaço.

7.4 Intervenção no contexto: colaboratividade para reviver o Valão

Diante das ideias originadas na oficina de cocriação executada na etapa *Create*, salientou-se a necessidade de projetar uma solução para o Valão que estivesse contextualizada neste determinado espaço, evitando propostas genéricas que pudessem ser desenvolvidas em outros lugares da cidade sem prejuízo de sentido. Ou seja, mesmo que algumas iniciativas sejam interessantes e possam ser atrativas para o local, como feiras, *shows* e outros eventos, buscou-se escolher uma alternativa que contemplasse toda a investigação realizada neste trabalho.

Desta forma, foi essencial considerar os aspectos históricos, ambientais e sociais abordados ao longo desta pesquisa e que caracterizam, hoje, a Avenida Décio Martins Costa como um não-lugar. A começar pelo levantamento realizado acerca do o arroio do Engenho, que tornou primordial envolvê-lo de alguma forma na proposta final, tendo em mente a relevância que o riacho já teve e sua precária situação atual.

Também levou-se em consideração os diversos temas abordados nas entrevistas, especialmente no que tange aspectos que os entrevistados disseram sentir falta em Lajeado e opiniões pertinentes sobre o espaço que compreende o Valão. Nesse sentido, foram propulsores à proposta final os diversos comentários que abordam a ausência ou pouca oferta de momentos culturais e atividades artísticas na cidade, bem como as falas que caracterizam o Valão como um lugar cinza, feio e sem atrativos.

Por fim, a proposta final também se caracteriza como extensão e aprimoramento de diversos pensamentos suscitados na oficina de cocriação, a exemplo das ideias destacadas na Figura 62.

Figura 62 - Ideias da oficina que convergem com a proposta final



Fonte: A autora (2018)

Tendo percorrido este caminho, levando em conta demais parâmetros como viabilidade, sustentabilidade e colaboratividade, a solução final se baseia em uma intervenção artística de caráter crítico.

A proposta consiste na pintura da cobertura do arroio do Engenho, iniciando na região do Valão, mas tendo a possibilidade de se estender para demais locais da cidade onde o arroio também encontra-se tapado. Para tal, pensa-se em uma ação conjunta entre artistas da região (pintores e grafiteiros) e comunidade. Neste caso, será apresentada a investigação feita neste trabalho entorno do arroio do Engenho e da Avenida Décio Martins Costa para os artistas, que terão a liberdade de desenvolver uma arte para o local conforme sua interpretação e repertório. A comunidade participará ao auxiliar estes artistas em suas pinturas, conforme instrução dos mesmos, uma vez que a extensão do espaço é longa e demandaria muito tempo de um único indivíduo, além de que, acredita-se ser importantíssimo o envolvimento coletivo da população em ações como essa. Também propõem-se que a solução seja custeada por financiamento coletivo ou doações, contudo buscando também uma parceria com empresas e poder público.

Esta ação tem por objetivo chamar a atenção para o arroio, torná-lo visível, redescobri-lo, salientando sua história e protestando sua situação atual através da arte de rua. Desta forma, ao propor a expressão artística em um espaço público acessível às diversas classes da população, também fomenta-se a cultura e a democracia. Ainda ressignifica-se este local, trazendo-lhe novas características e atratividades, o que potencializa sua transformação, não só visual, mas também perceptiva.

A proposta também se encaixa ao local no que se refere às enchentes, uma vez que, mesmo estando sujeita ao desgaste devido à sujeira provocada pelas inundações, ela não sofre significativas danificações e poderá ser renovada de tempos em tempos conforme a necessidade.

Para representar a ideia, convidou-se participantes da pesquisa a desenvolver uma arte, conforme sua livre interpretação do local e da situação, a ser colocada sobre a cobertura de concreto existente. Estas artes foram aplicadas sobre imagens aéreas da Avenida Décio Martins Costa e de outros locais por onde o arroio do Engenho também passa.

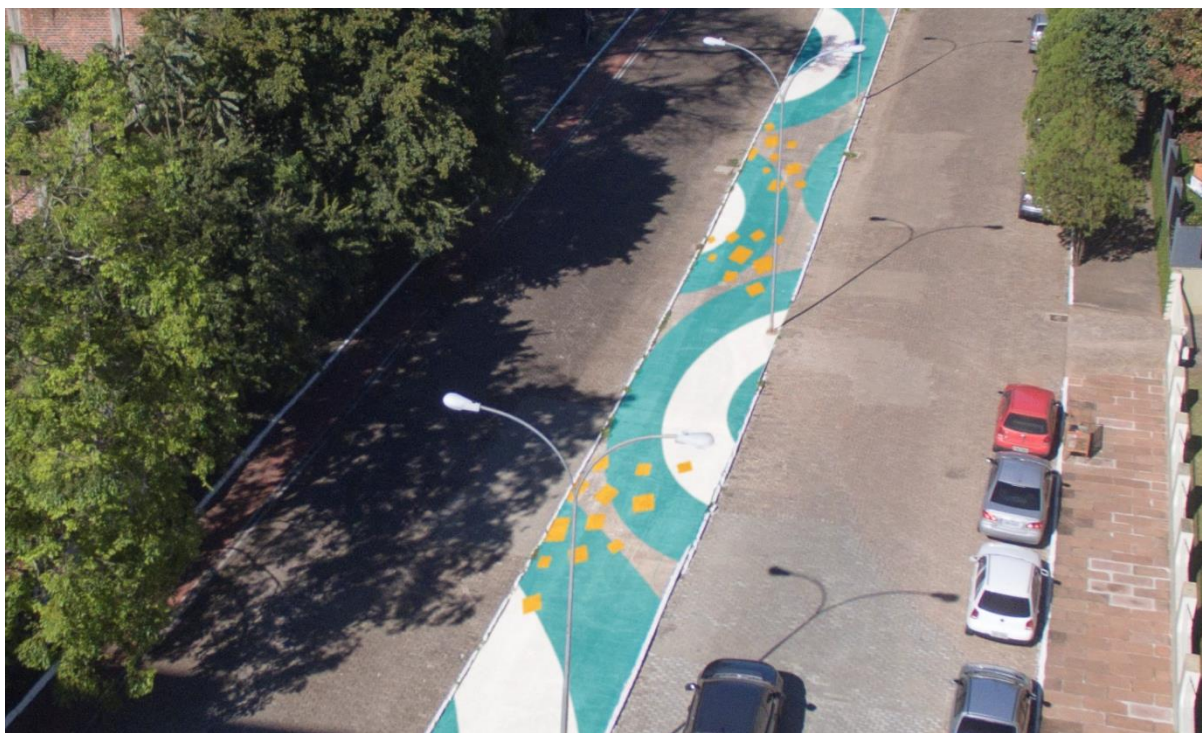
Nas Figuras 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 e 70 é possível observar as artes criadas e como se daria a solução proposta neste trabalho.

Figura 63 - Proposta visual de um dos participantes da oficina dá cor ao Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 64 - Simulação da proposta no Valão



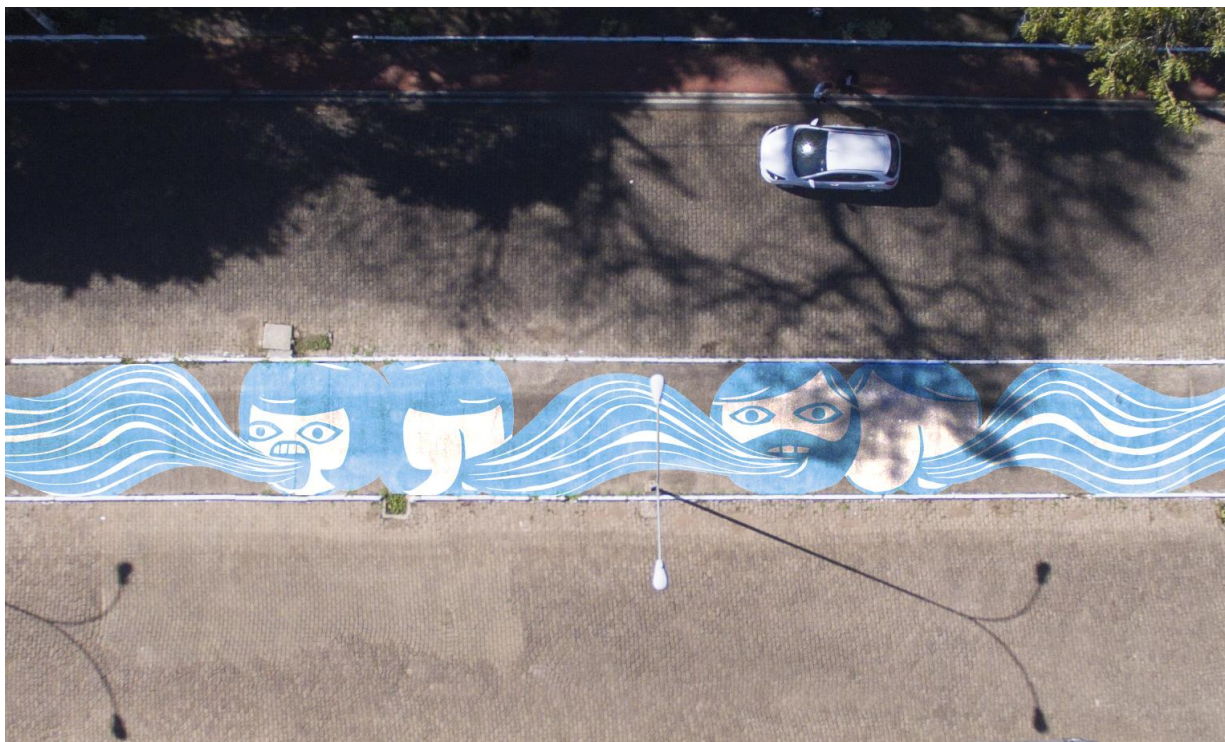
Fonte: A autora (2018)

Figura 65 - Proposta visual de um dos participantes da oficina para o Valão



Fonte: A autora (2018)

Figura 66 - Proposta do participante critica a situação atual do arroio



Fonte: A autora (2018)

Figura 67 - Proposta visual de um dos participantes da oficina no bairro Hidráulica



Fonte: A autora (2018)

Figura 68 - Simulação da proposta no bairro Hidráulica dá vida ao concreto cinza



Fonte: A autora (2018)

Figura 69 - Proposta visual de um dos participantes da oficina no bairro São Cristóvão



Fonte: A autora (2018)

Figura 70 - Simulação da proposta no bairro São Cristóvão



Fonte: A autora (2018)

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

"Eu acho que nunca ninguém ficou tanto tempo pensando sobre esse lugar". A fala de uma das participantes da oficina de cocriação, ao final do dia, resume a falta de atenção conferida a esta porção de espaço da cidade. A avaliação do processo de construção desta pesquisa, além de conduzir a um movimento sensível de revisitação deste arroio aprisionado, ainda remonta memórias afetivas da própria pesquisadora, que teve em sua construção imaginária, desde criança, a ideia do Valão como um lugar perigoso. Assim como os demais participantes do trabalho, a autora também conviveu com este espaço como um não-lugar, visitando-o sempre acompanhada, de carro ou bicicleta, sempre adotando o espaço como um trajeto para ir a outros lugares, nunca como um lugar para efetivamente "estar".

Nas simultaneidades da vida que sua relação com o local se transformou. Por conta da mudança de endereço da empresa onde trabalha, que transferiu-se para uma sala muito próxima da Avenida Décio Martins Costa, a pesquisadora iniciou um contato diário com este espaço justamente no decorrer deste trabalho. A partir disso, uma série de aspectos lhe chamaram a atenção e fizeram-na se questionar, especialmente o fato de se sentir segura ali, apesar da percepção negativa que lhe pertenceu a vida inteira.

Hoje, após o processo desta pesquisa, cabem à autora diversas memórias afetivas que envolvem o Valão. Memórias que encontram vínculo com muitas das lembranças boas deste espaço evocadas pelos entrevistados. Lembranças que, mesmo muito antigas, demonstram a relevância que o local já teve e toda a afetividade que um dia já esteve envolvida: histórias de criança, de como tomava-se banho no arroio com os amigos, pescava-se com os pais ou andava-se de bicicleta dentro da própria água, que ainda era limpa.

Inquietação e perguntas de como e quando isso se perdeu levaram à autora a uma investigação por vezes dolorida. A cada descoberta, também lhe veio choque, indignação e principalmente um sentimento de impotência muito grande diante da dimensão da situação atual.

Ao final, percebe-se a dificuldade de encontrar responsáveis ou culpar pessoas específicas por tudo que aconteceu - além de que a autora não se sente no direito de fazer tal

juízo. A compreensão que se tem é de que o lugar se perdeu aos poucos, num período que levou anos, por diversas circunstâncias. O que de fato coube a esta pesquisa, e sempre caberá à autora como *designer* e ser humano, é refletir, observar, questionar mas, acima de tudo, encontrar formas de tornar melhor - os visuais, os serviços, os ambientes, o mundo e, em consequência disso, a vida. Perceber a amplitude que a profissão tem atualmente e a responsabilidade social e ambiental que vem com ela; de fazer algo, de dialogar e de encontrar soluções para os problemas de hoje - bem como de prevenir os problemas de amanhã, afinal, projetar também se trata disso. E ainda, diante de todo o processo apresentado neste trabalho, explicar como o *design*, acompanhado de metodologias e ferramentas, tem a contribuir com o espaço urbano.

Nesse sentido, também foi pertinente perceber como alguns espaços fazem as pessoas se sentirem melhores do que em outros. Como hospitais, por exemplo, tendem a provocar frieza, enquanto que o quarto de cada indivíduo tende a lhe acolher, lhe proporcionando aconchego e segurança. É compreensível que exista um conjunto de coisas inajustáveis que influenciam o bem-estar pessoal, como o dia, a noite, o sol, a chuva, o frio ou o calor. Mas também é interessante perceber como muitas das coisas construídas, projetadas, também tem poder sobre a forma como as pessoas se sentem. As coisas físicas e as sensações. A cor que se escolheu pintar as paredes, a forma com que se distribuiu os objetos pelo ambiente, a música que costuma-se ouvir ali, o cheiro já característico e, além disso, no inconsciente profundo, todas as coisas já vividas nesse espaço e as relações feitas por trás disso.

Ao final deste trabalho, não se executou algo físico no Valão, mas pensou-se e falou-se muito nele. Diversas pessoas envolveram-se nesse processo que redescobriu a história deste espaço, ao mesmo tempo em que criou novas histórias. Juntas, foi possível recordar, discutir e vivenciar a Avenida Décio Martins Costa, além de projetar e idealizar infinitas coisas nela. Colocou-se em pauta, tirou-se tempo, deu-se atenção à algo que até então era território despercebido, não-lugar.

Hoje se apresenta uma proposta e a vontade colocá-la em prática. Tem-se o perceptível interesse da comunidade em transformar esse espaço, um grupo de pessoas envolvidas e dispostas a mediar tal transformação e um diálogo entusiasmado à respeito deste projeto com representantes do governo de Lajeado.

A partir desta proposta, espera-se acionar o ativismo da população local, ou seja, colocá-la em contato com o espaço público e impulsioná-la a transformar e ocupar estes territórios. Também se espera que esta intervenção inicie um processo de ressignificação do

Valão no imaginário coletivo dos lajeadenses e que com isso lhe caibam novas vivências e criações.

Por fim, ainda é essencial lembrar que não se executou algo físico no Valão - sua estética continua exatamente a mesma. Contudo, a participação das pessoas e a passagem por esse processo deixa algo pertinente: este lugar foi praticado e a ele foram atribuídos novos valores sociais - o que, na visão de Augé (2001), Guattari (2012) e Santos (2006), já lhe confere, por si só, uma transformação e a configuração de espaço. Isso demonstra que, tanto para a autora quanto para as demais pessoas que se envolveram no projeto, o Valão já ganhou uma nova gama de significações e relações devido às experiências proporcionadas ao longo deste trabalho. Ou seja, para alguns, este já não se estabelece mais como um não-lugar, pois há memórias, há vínculos, há significados. Há um lugar.

REFERÊNCIAS

- A HORA. **Dois morrem em um mês no Parque dos Dick**, 22 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.jornalahora.com.br/2012/02/22/dois-morrem-em-um-mes-no-parque-dos-dick/>>. Acesso em: 25 abr. 2018.
- A HORA. **Lajeado tem 1,4 habitante por veículo**, 19 jan. 2012. Disponível em: <<http://www.jornalahora.com.br/2012/01/19/lajeado-tem-14-habitante-por-veiculo/>>. Acesso em: 9 set. 2017.
- A HORA. **Fluxo piora e exige planos duradouros**, 4 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.jornalahora.com.br/2013/11/04/fluxo-piora-e-exige-planos-duradouros/>>. Acesso em: 5 out. 2017.
- A HORA. **Executivo inicia obras na Alberto Müller**, 17 jul. 2014. Disponível em: <<http://www.jornalahora.com.br/2014/07/17/executivo-inicia-obras-na-alberto-muller/>>. Acesso em: 5 out. 2017.
- A HORA. **Executivo prepara licitação para reforma**, 18 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.jornalahora.com.br/2016/05/18/executivo-prepara-licitacao-para-reforma/>>. Acesso em: 6 out. 2017.
- A HORA. **Morte de peixes espelha descaso com o Engenho**, 27 dez. 2016. Disponível em: <https://issuu.com/jornalahoraltda1/docs/capa_27_12>. Acesso em: 25 abr. 2018.
- A HORA. **Morte de peixes na foz do Arroio do Engenho é recorrente**, 15 mai. 2018. Disponível em: <https://issuu.com/jornalahoraltda1/docs/principal_15-05>. Acesso em: 20 mai. 2018.
- ALOMÁ, Patricia Rodríguez. **O espaço público, esse protagonista da cidade**, 19 dez. 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade>>. Acesso em: 4 out. 2017.
- ALVES, Alencar Wissmann. **Planejamento e crescimento urbano: um estudo sobre os planos diretores da cidade de Lajeado, Rio Grande do Sul**. 2010. 158 p. f. Dissertação (Pós-Graduação em Ambiente e Desenvolvimento), Centro Universitário Univates, Lajeado, RS, 2010.
- ARCHDAILY. **6 cidades que trocaram suas rodovias por parques urbanos**, 25 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/601277/6-cidades-que-trocaram-suas-rodovias-por-parques-urbanos>>. Acesso em: 15 set. 2017.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 2. ed. Campinas: Papirus, 2001.

BROD, Rodrigo de Azambuja. **O lugar identitário**: circulações e narrativas na significação do ambiente urbano. 2014. Dissertação (Mestrado) – Curso de Ambiente e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Taquari - Univates, Lajeado, 22 ago. 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10737/725>>.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber de experiência. **Revista Brasileira de Educação**, 2002, n. 19, p. 20-28. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>>.

CARDOSO, Rafael. **Design para um mundo complexo**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

DEBORD, Guy-Ernest. Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional, 1957. In: INTERNACIONAL SITUACIONISTA. **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p. 43.

DÍAZ, Rodrigo. **A estupidez do estacionamento gratuito**, 22 jul. 2017. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/876156/a-estupidez-do-estacionamento-gratuito>>. Acesso em: 23 set. 2017.

ESTADÃO. **Beco do Batman é atração turística na Vila Madalena**, 18 dez. 2014. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,beco-do-batman-e-atracao-turistica-na-vila-madalena,1609152>>. Acesso em: 10 mai. 2017.

GAÚCHAZH. **Vila Flores é o representante gaúcho na Bienal de Arquitetura de Veneza**, 20 mai. 2016. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/artes/noticia/2016/05/vila-flores-e-o-representante-gaucha-na-bienal-de-arquitetura-de-veneza-5805216.html>>. Acesso em: 25 out. 2017.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOOGLE MAPS, Google. **Centro de Lajeado, RS**. Disponível em: <<https://goo.gl/maps/yWTrmk8p7np>>. Acesso em: 14 mai. 2018.

GUATTARI, Félix. **Caosmose**: um novo paradigma estético. 2. ed. São Paulo: 34, 2012.

GUEDES, Ellida Neiva. **Espaço público contemporâneo**: pluralidade de vozes e interesses, 2010. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt/pag/guedes-ellida-espaco-publico-contemporaneo.pdf>>.

G1. Projeto **prevê transformar ciclovias em estacionamento em Lajeado**, 16 set. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/09/projeto-preve-transformar-ciclovias-em-estacionamento-em-lajeado.html>>. Acesso em: 5 out. 2017.

HYPERALLERGIC. **LED Street Art Lights Up a Dark, Dodgy Alley in Philadelphia**, 6 set. 2016. Disponível em: <<https://hyperallergic.com/320309/led-street-art-lights-up-a-dark-dodgy-alley-in-philadelphia/>>. Acesso em: 26 out. 2017.

IBGE. **Brasil / Rio Grande do Sul / Lajeado - Panorama**, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/lajeado/panorama>>. Acesso em: 10 set. 2017.

IBGE. **Brasil / Rio Grande do Sul / Lajeado – Pesquisa, Frota**, 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/lajeado/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 10 set. 2017.

IDEO. **Human Centered Design Toolkit**, 2009. Disponível em: <https://hcd-connect-production.s3.amazonaws.com/toolkit/en/portuguese_download/ideo_hcd_toolkit_complete_portuguese.pdf>.

JAQCUES, Paola Berenstein. **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

KRUCKEN, Lia. **Design e território**: valorização de identidades e produtos locais. São Paulo: Studio Nobel, 2009.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes**: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência pública na experiência urbana contemporânea. São Paulo: Unicamp, 2004.

MANZINI, Ezio. **Design para a inovação social e sustentabilidade**: comunidades criativas, organizações colaborativas e novas redes projetuais. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

MANZINI, Ezio. **Design, when everybody designs**: an introduction to design for social innovation. Massachusetts: MIT Press, 2015.

METROPOLIS. **The 10 Best Cities to Live In (2016)**, 6 set. 2016. Disponível em: <<http://www.metropolismag.com/cities/the-best-cities-to-live-in/>>. Acesso em: 15 set. 2017.

MORAES, Dijon de. O papel atual do design. In: KRUCKEN, Lia. **Design e território**: valorização de identidades e produtos locais. São Paulo: Studio Nobel, 2009, p. 9.

O ALTO TAQUARI. **Inauguração do viaduto deve ter presença de Tarso Genro**, 27 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.oaltotaquari.com.br/portal/2012/04/inauguracao-do-viaduto-deve-ter-presenca-de-tarso-genro/>>. Acesso em: 4 out. 2017.

O INFORMATIVO. **Fechamento do Dick para veículos é aprovado por comunidade**, 7 set. 2014. Disponível em: <<http://informativo.com.br/geral/fechamento-do-dick-para-veiculos-e-aprovado-por-comunidade,22136.jhtml>>. Acesso em: 8 out. 2017.

O INFORMATIVO. **Estacionamento no Pico do 8 está proibido nos sábados e domingo**, 6 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.informativo.com.br/tema-do-dia/estacionamento-no-pico-do-8-esta-proibido-nos-sabados-e-domingo,39368.jhtml>>. Acesso em: 6 out. 2017.

O INFORMATIVO. **Mulher é assaltada no estacionamento público**, 12 jan. 2016. Disponível em: <<https://www.informativo.com.br/policia/mulher-e-assaltada-no-estacionamento-publico,34017.jhtml>>. Acesso em: 4 mai. 2018.

O INFORMATIVO. **Frota Lajeadense é a sexta maior do Estado**, 26 jan. 2017. Disponível em: <<https://www.informativo.com.br/geral/frota-lajeadense-e-a-sexta-maior-do-estado,40081.jhtml>>. Acesso em: 9 set. 2017.

O INFORMATIVO. **Ciclistas pedem mais atenção à ciclofaixa**, 15 set. 2015. Disponível em: <<https://www.informativo.com.br/tema-do-dia/ciclistas-pedem-mais-atencao-a-ciclofaixa,31634.jhtml>>. Acesso em: 12 mai. 2018.

PEREIRA, José Ramón Alonso. **Introdução à história da arquitetura**: das origens ao século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2012.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Prefeito Roberto Cláudio inaugura Projeto Cidade da Gente**, 17 set. 2017. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-inaugura-projeto-cidade-da-gente>>. Acesso em: 25 out. 2017.

REGIÃO DOS VALES. **Lajeado se destaca como 7ª melhor cidade para se viver após 60 anos em todo Brasil**, 7 mar. 2017. Disponível em: <<http://www.regiaodosvales.com.br/lajeado-se-destaca-como-7a-melhor-cidade-para-se-viver-apos-60-anos-em-todo-brasil/>>. Acesso em: 4 out. 2017.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2012.

ROSSI, Aldo; BRANDÃO, Eduardo. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SCHIERHOLT, José Alfredo. **Lajeado I**: povoamento, colonização e história política. Lajeado: Prefeitura Municipal, 1992.

TAVARES, Aristides Voltaire Mello. **Acervo de fotografias**. Consultado em: 9 mai. 2018.

THE ARCHITECTURAL LEAGUE OF NEW YORK. **Little Free Library/NYC**, 6 mai. 2013. Disponível em: <<http://archleague.org/2013/07/little-free-library/>>. Acesso em: 25 out. 2017.

THE CITY FIX. **Fortaleza and São Paulo Experiment with Street Transformations**, 18 out. 2017. Disponível em: <<http://thecityfix.com/blog/fortaleza-and-sao-paulo-experiment-with-street-transformations-bruno-felin/>>. Acesso em: 26 out. 2017.

THE INQUIRER. **Can art fight crime? South Philly installation aims to find out**, 6 jul. 2016. Disponível em: <http://www.philly.com/philly/news/20160707_Can_art_fight_crime__South_Philly_installation_aims_to_find_out.html>. Acesso em: 27 out. 2017.

UNITED NATIONS. Nosso futuro comum, 1987. In: LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes**: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012, p. 29.

UNITED NATIONS. **World Urbanization Prospects**, 2014. Disponível em: <<https://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>>. Acesso em: 5 set. 2017.

VILA FLORES. **Sobre o Vila Flores**, 2017. Disponível em: <<https://vilaflores.wordpress.com/about/>>. Acesso em: 25 out. 2017.

WHYY. **‘Electric Street’ lights up overlooked alley with color, possibility**, 17 ago. 2016. Disponível em: <<https://whyy.org/articles/electric-street-lights-up-overlooked-alley-with-color-possibility/>>. Acesso em: 26 out. 2017.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Termo de Consentimento e Participação em Pesquisa

Aceito participar da pesquisa sobre a Avenida Décio Martins Costa, da acadêmica Marina Helena Müller, do curso de *Design* da Universidade do Vale do Taquari – UNIVATES.

Declaro que fui informado(a) que a pesquisa pretende discutir a relação entre o espaço em questão e a comunidade, tomando em análise o ambiente urbano através das práticas sociais de quem o vivencia.

Como participante da pesquisa declaro que concordo em ser entrevistado pelo pesquisador em local e duração previamente ajustados, (☐) permitindo / (☐) não permitindo a gravação das entrevistas.

Fui informado(a) pela pesquisadora que tenho a liberdade de deixar de responder a qualquer questão ou pergunta, assim como recusar, a qualquer tempo, participar da pesquisa, interrompendo minha participação, temporária ou definitivamente.

(☐) Autorizo / (☐) Não autorizo que meu nome seja divulgado nos resultados da pesquisa, comprometendo-se, a pesquisadora, a utilizar as informações que prestarei somente para os propósitos da pesquisa.

Lajeado, ____ de _____ de 2018

Nome: _____

CPF: _____

Assinatura: _____