

2026

**LABORATÓRIO
URBANO
OSWALDO CRUZ**

RELATÓRIO FINAL DE ATIVIDADES
FINAL ACTIVITY REPORT



RESUMO

O Laboratório Urbano Oswaldo Cruz, através do Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT), do PROURB-FAU/UFRJ, tem por objetivo dar continuidade ao Projeto Piloto de Corredores de Sustentabilidade, em atendimento ao Plano de Desenvolvimento Sustentável e Ação Climática da Cidade do Rio de Janeiro (PDS), implementado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, através da coordenação do EPL/SUBPAR, com apoio financeiro do BID e Rede C40 e de diversos órgãos municipais, como CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz, SMAC e Subprefeitura da Zona Norte, em 2024.

Durante o piloto, o escritório Superwien Urbanism foi contratado pelo BID e C40 para criação de uma metodologia replicável que integra processo participativo, oficinas de cocriação e ações de Urbanismo Tático para tornar os bairros mais verdes e saudáveis.

Neste contexto, o PROURB-FAU/UFRJ submeteu uma proposta de continuidade das ações de Urbanismo Tático no Bairro, e recebeu o prêmio do Concurso Internacional Healthy Cities Challenge, organizado por Novo Nordisk e C40 Cities. A proposta foi uma das 3 vencedoras, recebendo recursos para a implementação de novas ações de urbanismo tático.

Desta forma, o Laboratório Urbano Oswaldo Cruz, configurando a segunda fase do projeto piloto de Oswaldo Cruz, implementa ações de Urbanismo Tático co-criadas em oficinas em conjunto com a comunidade local e conta com a participação de diversos órgãos da Prefeitura como EPL/SUBPAR, Subprefeitura, CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz e Guardiões do Rio (SMAC) no apoio e implementação de ações como plantio de árvores, limpeza urbana, reforço de iluminação pública, operação tapa-buracos, aberturas de golgas de árvores e implementação de melhorias e nova sinalização de trânsito para garantir maior segurança viária.

Realização:



Apoio:



Parceria:



ABSTRACT

The Oswaldo Cruz Urban Lab, through the Laboratory of Temporary Interventions and Tactical Urbanism (LabIT) at PROURB-FAU/UFRJ, aims to continue the Sustainability Corridors Pilot Project, in alignment with the Sustainable Development and Climate Action Plan of the City of Rio de Janeiro (PDS). This plan is implemented by the City Hall of Rio de Janeiro through the coordination of EPL/SUBPAR, with financial support from the Inter-American Development Bank (IDB) and the C40 Cities Network, as well as several municipal agencies such as CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz, SMAC, and the North Zone Subprefecture, in 2024.

During the pilot phase, the firm Superwien Urbanism was hired by the IDB and C40 to develop a replicable methodology integrating participatory processes, co-creation workshops, and Tactical Urbanism actions aimed at making neighborhoods greener and healthier.

In this context, PROURB-FAU/UFRJ submitted a proposal to continue Tactical Urbanism actions in the

neighborhood and received the Healthy Cities Challenge International Award, organized by Novo Nordisk and C40 Cities. The proposal was one of the three winning initiatives, receiving funding for the implementation of new Tactical Urbanism actions.

Thus, the Oswaldo Cruz Urban Laboratory, representing the second phase of the Oswaldo Cruz pilot project, implements Tactical Urbanism actions co-created in workshops together with the local community. The initiative also counts on the participation of several municipal agencies, such as EPL/SUBPAR, the Subprefecture, CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz, and Guardiões do Rio (SMAC), supporting and implementing actions such as tree planting, urban cleaning, reinforcement of public lighting, pothole repair operations, opening tree pits, and the implementation of improvements and new traffic signage to ensure greater road safety.

Produced by:



Supported by:



Partnered by:



SUMÁRIO



TABLE OF CONTENTS

| | | | |
|---|-----------|--|-----------|
| RESUMO | 2 | COCRIAÇÃO | 13 |
| ABSTRACT | 3 | CO-CREATION | 13 |
| SUMÁRIO | 4 | FERRAMENTAS DE PARTICIPAÇÃO | 14 |
| TABLE OF CONTENTS | 4 | PARTICIPATORY TOOLS | 14 |
| LISTA DE SIGLAS INSTITUCIONAIS | 6 | ESPAÇOS DE ENGAJAMENTO | 15 |
| LIST OF INSTITUTIONAL ACRONYMS | 6 | ENGAGEMENT SPACES | 15 |
| INTRODUÇÃO | 7 | OFICINAS DE COCRIAÇÃO | 16 |
| INTRODUCTION | 8 | CO-CREATION WORKSHOPS | 16 |
| LINHA DO TEMPO | 9 | LIÇÕES APRENDIDAS | 41 |
| TIMELINE | 9 | LESSONS LEARNED | 41 |
| PROPOSTA E VISÃO | 10 | REUNIÕES | 42 |
| PROPOSAL AND VISION | 10 | MEETINGS | 42 |
| REUNIÕES E VISITAS TÉCNICAS | 11 | PROJETO | 43 |
| MEETINGS AND TECHNICAL SITE VISITS | 11 | DESIGN | 43 |

| | | | |
|---|-----------|---|------------|
| PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO | 44 | FEEDBACK | 97 |
| INTERVENTION PROPOSALS | 44 | OFICINAS DE AVALIAÇÃO | 99 |
| REUNIÕES | 49 | FEEDBACK WORKSHOP | 99 |
| MEETINGS | 49 | AVALIAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS | 108 |
| VALIDAÇÃO | 50 | FEEDBACK: LESSONS LEARNED | 108 |
| VALIDATION | 50 | REUNIÕES | 109 |
| OFICINAS DE VALIDAÇÃO | 51 | MEETINGS | 109 |
| VALIDATION WORKSHOPS | 51 | ATIVAÇÃO | 110 |
| LIÇÕES APRENDIDAS | 64 | ACTIVATION | 110 |
| LESSONS LEARNED | 64 | RESULTADOS | 115 |
| REUNIÕES | 67 | RESULTS | 115 |
| MEETINGS | 67 | PARTICIPAÇÃO CIDADÃ | 116 |
| IMPLEMENTAÇÃO | 70 | CITIZEN PARTICIPATION | 116 |
| IMPLEMENTATION | 70 | CONTAGENS DE TRÁFEGO | 118 |
| ATIVIDADES PRÉVIAS | 72 | TRAFFIC COUNTS | 118 |
| PRELIMINAR ACTIVITIES | 72 | TEORIA DA MUDANÇA | 136 |
| WORKSHOP DE FABRICAÇÃO DE MOBILIÁRIO | 73 | THEORY OF CHANGE | 136 |
| FURNITURE FABRICATION WORKSHOP | 73 | HEALTHY NEIGHBOURHOOD EXPLORER (HENEEX TOOL) | 140 |
| AÇÕES EXECUTADAS | 77 | HEALTHY NEIGHBOURHOOD EXPLORER (HENEEX TOOL) | 140 |
| ACTIONS EXECUTED | 77 | BALANÇO FINANCEIRO | 145 |
| MUTIRÕES DE IMPLEMENTAÇÃO | 84 | FINANCIAL OVERVIEW | 145 |
| COLLECTIVE IMPLEMENTATION ACTIONS | 84 | PREMIAÇÃO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL (IAB-RJ) | 147 |
| REUNIÕES E VISITAS TÉCNICAS | 95 | AWARD - INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL (IAB-RJ) | 147 |
| MEETINGS AND TECHNICAL VISITS | 95 | FICHA TÉCNICA | 149 |
| AVALIAÇÃO | 97 | TECHNICAL SHEET | 150 |

LISTA DE SIGLAS INSTITUCIONAIS

— LIST OF INSTITUTIONAL ACRONYMS

LabIT-PROURB

Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo
Tático do Programa de Pós-graduação em Urbanismo da
FAU/UFRJ

Laboratory of Temporary Interventions and Tactical
Urbanism of the Graduate Program in Urbanism
at FAU/UFRJ

EPL

Escritório de Planejamento da Prefeitura da Cidade do Rio
de Janeiro
Planning Office of the Rio de Janeiro City Hall

PDS

Plano de Desenvolvimento Sustentável e Ação Climática
Sustainable Development and Climate Action Plan

CET-Rio

Companhia de Engenharia de Tráfego do RJ
Traffic Engineering Company of RJ

FPJ

Fundação Parques e Jardins
Parks and Gardens Foundation

SECONSERVA

Secretaria Municipal de Conservação
Municipal Conservation Secretaria

Supervia

Concessionária que opera os trens do RJ
Concessionaire operating the trains in RJ

RIOLUZ

Companhia Municipal de Energia e Iluminação
Municipal Energy and Lighting Company

Fundação Rio-Águas

Subsecretaria de Gestão das Bacias Hidrográficas
Subsecretariat for Watershed Management

COMLURB

Companhia Municipal de Limpeza Urbana
Municipal Urban Cleaning Company

SZON

Subprefeitura da Zona Norte
North Zone Subprefecture

SMAC

Secretaria de Meio Ambiente e Clima
Environment and Climate Secretariat

LAID-UFRJ

Laboratório Aberto de Inovação e Design da Universidade
Federal do Rio de Janeiro
Open Laboratory of Innovation and Design at the Federal
University of Rio de Janeiro

INTRODUÇÃO

O Laboratório Urbano Oswaldo Cruz: Urbanismo tático para um bairro sustentável consiste na qualificação dos espaços públicos por meio da implementação de intervenções de urbanismo tático no bairro de Oswaldo Cruz, no Rio de Janeiro. Esta iniciativa é um desdobramento do Projeto Piloto de Corredores de Sustentabilidade da Prefeitura, alinhado ao Plano de Desenvolvimento Sustentável e Ação Climática (PDS 2030) do Rio de Janeiro. Seu objetivo central é empregar o conceito da “Cidade de 15 minutos” para enfrentar os principais desafios do bairro em relação ao desenvolvimento urbano sustentável, mobilidade, adaptação climática e infraestrutura verde.

Localizado na zona norte do Rio, Oswaldo Cruz é um bairro predominantemente residencial, de

classe média baixa, com cerca de 40 mil habitantes e reconhecido por seu valor cultural como berço da escola de samba Portela. Sua estrutura urbana é caracterizada por calçadas estreitas, pouca arborização e uma área excessiva de pavimento dedicada a automóveis, o que compromete a segurança dos pedestres. O bairro enfrenta alto risco de ondas de calor e inundações, de acordo com o PDS 2030. Os desafios-chave incluem a necessidade de espaços públicos seguros e com manutenção, a falta de condições para mobilidade ativa e a degradação do Rio das Pedras.

O projeto é liderado pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB-FAU/UFRJ) e conta com uma equipe multidisciplinar de 8 profissionais.

As parcerias estratégicas incluem a Superwien Urbanism (estúdio de planejamento urbano de Viena) e diversos órgãos da Prefeitura como EPL/SUBPAR, Subprefeitura, CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz e Guardiões do Rio (SMAC). O engajamento é amplo, envolvendo múltiplos atores locais, como escolas, quilombos, associações de moradores, centros comunitários e a Portela.

O método de intervenção combina projeto participativo com o urbanismo tático. O projeto participativo estabelece a co-responsabilidade entre poder público e sociedade, utilizando uma “caixa de ferramentas” para engajamento e cocriação, o que garante o protagonismo comunitário no diagnóstico e na espacialização das ideias. Já o urbanismo tático se baseia em ações de curto prazo, baixo custo e escaláveis para

promover transformações rápidas. Os objetivos cocriados visam: assegurar infraestrutura básica, estimular o comércio e serviços locais, melhorar a mobilidade ativa e a acessibilidade, e requalificar o Rio das Pedras por meio do incremento de vegetação urbana e áreas produtivas (como jardins de chuva e hortas comunitárias).

Para garantir a sustentabilidade, o projeto propõe parcerias entre o poder público e atores sociais locais para a manutenção dos espaços, além da realização de oficinas de capacitação e a criação de uma cartilha de manutenção, entregue à comunidade para conscientização sobre o bem comum. O urbanismo tático, em sua essência, facilita a articulação social que converte práticas comunitárias em políticas públicas eficientes e replicáveis.

INTRODUCTION

The Oswaldo Cruz Urban Lab: Tactical Urbanism for a Sustainable Neighborhood consists of upgrading public spaces through the implementation of tactical urbanism interventions in the neighborhood of Oswaldo Cruz, in Rio de Janeiro. This initiative builds upon the City Hall's Sustainability Corridors Pilot Project, aligned with Rio de Janeiro's Sustainable Development and Climate Action Plan (PDS 2030). Its central objective is to apply the "15-Minute City" concept to address the neighborhood's main challenges related to sustainable urban development, mobility, climate adaptation, and green infrastructure.

Located in the northern zone of Rio, Oswaldo Cruz is a predominantly lower-middle-class residential neighborhood, with approximately 40,000 inhabitants, and is recognized for its cultural

significance as the birthplace of the samba school Portela. Its urban fabric is characterized by narrow sidewalks, limited tree cover, and an excessive amount of paved space dedicated to automobiles, which compromises pedestrian safety. According to PDS 2030, the neighborhood faces a high risk of heat waves and flooding. Key challenges include the need for safe and well-maintained public spaces, inadequate conditions for active mobility, and the degradation of the Rio das Pedras.

The project is led by the Graduate Program in Urbanism at the Faculty of Architecture and Urbanism of the Federal University of Rio de Janeiro (PROURB-FAU/UFRJ) and is carried out by a multidisciplinary team of eight professionals. Strategic partnerships include Superwien Urbanism (an urban planning studio based in Vienna) and

several municipal agencies, such as EPL/SUBPAR, the Subprefeitura, CET-Rio, FPJ, SECONSERVA, COMLURB, Rio Luz, and Guardiões do Rio (SMAC). The engagement process is broad, involving multiple local stakeholders, including schools, quilombo communities, residents' associations, community centers, and Portela.

The intervention method combines participatory design with tactical urbanism. Participatory design establishes shared responsibility between public authorities and civil society, using a "toolbox" for engagement and co-creation that ensures community leadership in both diagnosis and the spatial translation of ideas. Tactical urbanism, in turn, is based on short-term, low-cost, and scalable actions that promote rapid transformation. The co-created objectives aim

to: ensure basic infrastructure; stimulate local commerce and services; improve active mobility and accessibility; and rehabilitate the Rio das Pedras through increased urban vegetation and productive areas (such as rain gardens and community gardens).

To ensure long-term sustainability, the project proposes partnerships between public authorities and local social actors for the maintenance of spaces, as well as training workshops and the creation of a maintenance handbook delivered to the community to raise awareness about collective stewardship. In essence, tactical urbanism facilitates social articulation that transforms community practices into effective and replicable public policies.

LINHA DO TEMPO

TIMELINE



PROPOSTA E VISÃO



(JANEIRO-FEVEREIRO 2025)

A Fase 0 consistiu no alinhamento institucional e na construção da visão do projeto. Entre janeiro e fevereiro de 2025, foram realizados encontros estratégicos com o EPL e uma visita técnica ao bairro para reconhecer o território, ajustar o cronograma, validar os pontos de intervenção e compreender as dinâmicas locais. Esse período inicial foi essencial para integrar aprendizados do projeto piloto, fortalecer parcerias e preparar as condições necessárias para o início da etapa de cocriação com os moradores de Oswaldo Cruz.

Phase 0 consisted of institutional alignment and the development of the project's vision. Between January and February 2025, strategic meetings were held with the EPL, along with a technical site visit to the neighborhood to assess the area, refine the schedule, validate the intervention sites, and understand local dynamics. This initial period was essential for incorporating lessons learned from the pilot project, strengthening partnerships, and preparing the necessary conditions to begin the co-creation phase with the residents of Oswaldo Cruz.

(JANUARY-FEBRUARY 2025)

PROPOSAL AND VISION



REUNIÕES E VISITAS TÉCNICAS



MEETINGS AND TECHNICAL SITE VISITS

Reunião com EPL

No dia 24 de janeiro de 2025 foi realizada uma reunião com o EPL, cuja pauta foi o alinhamento sobre o cronograma do projeto, definição dos pontos de intervenção e revisão do plano de trabalho. Na ocasião, o cronograma foi revisado de forma a se ajustar à agenda do EPL e demais órgãos.

Os pontos de intervenção colocados no Desafio promovido pelo Novo Nordisk e pela Rede C40 Cities foram apresentados e justificados pela equipe do LabIT-PROURB e debatidos com o EPL, levando em consideração a continuidade do projeto piloto. Vale ressaltar que em todos os três pontos, as intervenções propostas se baseiam nas definições dos Corredores de Sustentabilidade estabelecidos pelo Plano de Desenvolvimento Sustentável e Ação Climática (PDS).

O primeiro ponto selecionado foi a Estação de Trem de Oswaldo Cruz e seu entorno, por ser um eixo importante de corredor marrom, com atenção especial à praça em frente à estação (aqui denominada Praça da Estação) e à conexão com a travessia subterrânea que cruza a linha férrea margeando o Rio das Pedras. O segundo ponto, focado no

corredor azul, integra o cruzamento da Rua Frei Bento com a Travessa Capelão Antônio Avelino, onde o rio é presente no cotidiano dos moradores. Essas ruas apresentam potencial de recuperação por meio de intervenções táticas, além de reunirem moradores engajados, o que potencializa o impacto da intervenção. O terceiro ponto se consolidou como uma rota que conecta a Estação de Trem ao Parque de Madureira, o espaço público mais importante do bairro e relevante para o corredor verde. Foi acordado que a definição da rota aconteceria na etapa de cocriação, portanto, houve o comprometimento da equipe do LabIT-PROURB em utilizar uma ferramenta participativa para validar a rota criada no projeto piloto.

Quanto ao plano de trabalho, a conversa foi guiada pelas premissas do Healthy Cities Challenge e pelo planejamento estabelecido com o Novo Nordisk, que compreendeu oficinas de cocriação, ferramentas de medição de impactos e mutirões de implementação. Foi levado em consideração o aprendizado do projeto piloto para melhor adequação do plano de trabalho à realidade dos moradores de Oswaldo Cruz e às dinâmicas institucionais da prefeitura.

Meeting with EPL

On January 24, 2025, a meeting was held with the EPL, focused on aligning the project schedule, defining the intervention sites, and reviewing the work plan. During the meeting, the schedule was adjusted to accommodate the agendas of the EPL and other relevant bodies.

The intervention points proposed in the Challenge promoted by Novo Nordisk and the C40 Cities Network were presented and justified by the LabIT-PROURB team and discussed with the EPL, taking into account the continuity of the pilot project. It is worth noting that, for all three points, the proposed interventions are based on the Sustainability Corridors defined by the Sustainable Development and Climate Action Plan (PDS).

The first selected point was the Oswaldo Cruz Train Station and its surroundings, as it constitutes an important axis of the brown corridor, with special attention to the square in front of the station (here referred to as Praça da Estação) and the connection to the underground passage crossing the railway along the Rio das Pedras. The second point, focused on the blue corridor, covers the intersection

of Rua Frei Bento with Travessa Capelão Antônio Avelino, where the river is present in residents' daily lives. These streets have potential for recovery through tactical interventions and bring together engaged residents, which enhances the impact of the intervention. The third point emerged as a route connecting the Train Station to Parque de Madureira, the neighborhood's most important public space and significant for the green corridor. It was agreed that the route definition would occur during the co-creation phase; therefore, the LabIT-PROURB team committed to using a participatory tool to validate the route developed in the pilot project.

Regarding the work plan, the discussion was guided by the principles of the Healthy Cities Challenge and the planning established with Novo Nordisk, which included co-creation workshops, impact measurement tools, and collective implementation efforts. Lessons learned from the pilot project were considered to better adapt the work plan to the realities of Oswaldo Cruz residents and the institutional dynamics of the City Hall.

Reunião com equipe do PROURB-FAU/UFRJ

O Laboratório Urbano Oswaldo Cruz envolve, além da equipe do LabIT-PROURB, alguns professores do PROURB-FAU/UFRJ que contribuem em temas específicos, tais como: (1) fabricação digital do mobiliário urbano, cujo objetivo foi otimizar os recursos materiais além do potencial replicador que as ferramentas digitais de design e fabricação permitem; e (2) Soluções Baseadas na Natureza (SBNs), para relacionar as soluções aos corredores verde e azul. Com esta equipe houve uma agenda de reuniões específica, em função dos objetivos de cada etapa. Na reunião de 13 de fevereiro, foram apresentados os objetivos do Laboratório Urbano, para que cada um pudesse enquadrar sua colaboração.

Meeting with the PROURB-FAU/UFRJ Team

The Oswaldo Cruz Urban Lab involves, in addition to the LabIT-PROURB team, several professors from PROURB-FAU/UFRJ who contribute in specific areas, such as: (1) digital fabrication of urban furniture, aimed at optimizing material resources and leveraging the replicability potential offered by digital design and fabrication tools; and (2) Nature-Based Solutions (NbS), to link these solutions to the green and blue corridors. A dedicated schedule of meetings was organized with this team, tailored to the objectives of each project phase. During the February 13 meeting, the Lab's objectives were presented so that each member could align their contributions accordingly.

Reunião com Superwien Urbanism

Em 18 de fevereiro, foi realizada uma reunião com os parceiros do escritório austríaco Superwien Urbanism. Na ocasião, foi discutido quais seriam as melhores ferramentas para a fase participativa de cocriação, levando em consideração os erros e acertos do projeto piloto. A partir da reunião foram estabelecidas as ferramentas e a quantidade de oficinas a serem realizadas de modo a abarcar os três pontos de intervenção planejados. Os parceiros indicaram outras ferramentas que poderiam ser utilizadas, como o Jogo da Praça, que foi incorporado ao plano de trabalho da fase de cocriação.

Meeting with Superwien Urbanism

On February 18, a meeting was held with the partners from the Austrian firm Superwien Urbanism. The discussion focused on identifying the most effective tools for the participatory co-creation phase, taking into account the successes and shortcomings of the pilot project. Following the meeting, the tools and the number of workshops to be conducted were established to cover the three planned intervention points. The partners also suggested additional tools, such as the "Jogo da Praça," which was incorporated into the co-creation phase work plan.

Reunião com Novo Nordisk

Foi estabelecida uma agenda de reuniões com Novo Nordisk (trimestrais) e C40 (mensais) para acompanhamento do andamento do projeto, de forma a apresentar os resultados de cada etapa, receber feedbacks construtivos e esclarecer eventuais alterações de cronograma. No dia 5 de fevereiro houve uma reunião kick-off com Novo Nordisk, em que foi apresentado o cronograma de atividades e planejamento do projeto, considerando as alterações acordadas com o EPL no mês anterior.

Meeting with Novo Nordisk

An agenda of meetings was established with Novo Nordisk (quarterly) and C40 (monthly) to monitor the progress of the project, present the results of each phase, receive constructive feedback, and clarify any schedule adjustments. On February 5, a kick-off meeting was held with Novo Nordisk, during which the project's activity schedule and planning were presented, taking into account the adjustments agreed upon with the EPL the previous month.

Visita técnica e reconhecimento do local

No dia 8 de fevereiro, a equipe do LabIT-PROURB visitou o bairro para um reconhecimento da situação atual dos locais definidos para as intervenções. Foram analisadas as condições físicas e ambientais de cada lugar, e foi vistoriada a situação das intervenções realizadas no projeto piloto, de modo a compreender como estão sendo mantidas pelos moradores. Também ocorreu o contato com alguns moradores que se prontificaram a auxiliar na divulgação e a participar do Laboratório, como foi o caso da representante da Associação de Moradores da Travessa Capelão Antônio Avelino, que, posteriormente, articulou a participação bem sucedida de moradores nas atividades. Além disso, a partir da conversa com residentes, foram verificados os melhores dias e horários para realização das oficinas, para potencializar a participação, levando em conta a disponibilidade dos moradores.

Technical Site Visit and Area Assessment

On February 8, the LabIT-PROURB team visited the neighborhood to assess the current conditions of the sites designated for interventions. The physical and environmental conditions of each location were analyzed, and the status of the interventions implemented during the pilot project was inspected to understand how they were being maintained by residents. The team also engaged with some residents who volunteered to help with outreach and participate in the Lab, such as the representative of the Travessa Capelão Antônio Avelino Residents' Association, who later successfully coordinated resident participation in the activities. Additionally, discussions with residents helped identify the best days and times for conducting workshops to maximize participation, taking into account the residents' availability.

COCRIAÇÃO

1

(MARÇO-ABRIL 2025)

O Laboratório iniciou com a Cocriação. Esta fase teve por objetivo realizar atividades participativas com a comunidade, tendo como recorte os três pontos de intervenção selecionados, sendo eles: (1) o entorno da Estação de Trem Oswaldo Cruz, (2) o Rio das Pedras e (3) a rota de conexão entre a Estação de Trem e o Parque de Madureira.

As atividades buscaram coletar dos próprios moradores ideias para os três locais, tendo como diretrizes os Corredores de Sustentabilidade conceituados no PDS. Para tal, foram utilizadas ferramentas de cocriação que direcionam o trabalho de desenho e desenvolvimento para as demandas advindas da própria comunidade. Abaixo segue uma breve explicação das **ferramentas de participação** escolhidas para esta fase, e os **espaços de engajamento** adotados.

The Lab began with the Co-Creation phase. The objective of this phase was to carry out participatory activities with the community, focusing on the three selected intervention points: (1) the surroundings of the Oswaldo Cruz Train Station, (2) the Rio das Pedras, and (3) the connection route between the Train Station and Parque de Madureira.

The activities aimed to gather ideas directly from residents for each of the three locations, guided by the Sustainability Corridors defined in the PDS. To achieve this, co-creation tools were used to steer the design and development process based on the community's own needs. Below is a brief explanation of the **participatory tools** chosen for this phase, as well as the **engagement spaces** employed.

(MARCH-APRIL 2025)

CO-CREATION

1

FERRAMENTAS DE PARTICIPAÇÃO

PARTICIPATORY TOOLS

Mapa da Mobilidade

Essa ferramenta utiliza um mapa da região e tem como objetivo coletar dos moradores quais as rotas cotidianas utilizadas para chegar a determinados lugares, e com qual modal de transporte. O resultado dessa ferramenta foi a determinação de uma rota local para chegar ao Parque de Madureira adequada à vivência dos moradores, de forma a subsidiar as intervenções.

Mobility Map

This tool uses a map of the neighborhood to collect information from residents about the daily routes they take to reach specific destinations and the modes of transport they use. The outcome of this tool was the determination of a local route to reach Parque de Madureira that aligns with residents' everyday experiences, providing guidance for the interventions.

Pontos de interesse

Associada ao mapa da mobilidade, essa ferramenta busca compreender pontos de interesse coletivo do bairro, ou seja, pontos de referência que influenciam as escolhas por determinados caminhos em detrimento de outros. O resultado desta atividade foi associado ao do mapa de mobilidade, já que a determinação final da rota dependia dos pontos de interesse.

Points of Interest

Associada ao mapa da mobilidade, essa ferramenta busca compreender pontos de interesse coletivo do bairro, ou seja, pontos de referência que influenciam as escolhas por determinados caminhos em detrimento de outros. O resultado desta atividade foi associado ao do mapa de mobilidade, já que a determinação final da rota dependia dos pontos de interesse.

Mapeamento Afetivo

Essa ferramenta utiliza um mapa do bairro de modo a criar uma cartografia que demonstre os locais que os moradores gostam, não gostam e quais gostariam de melhorar. É uma ferramenta de introdução e reconhecimento do território, e buscou gerar reflexão crítica dos moradores acerca da qualidade de seus espaços públicos.

Affective Mapping

This tool uses a map of the neighborhood to create a cartography showing places that residents like, dislike, or wish to improve. It serves as an introductory tool for territory recognition and aims to foster residents' critical reflection on the quality of their public spaces.

Boas Práticas

A ferramenta de boas práticas reúne, além do mapa do bairro, referências de projetos sustentáveis e bem sucedidos em cidades ou regiões similares à área de intervenção. O objetivo da ferramenta foi localizar no mapa de Oswaldo Cruz onde essas Boas Práticas podem ser implementadas, além de mostrar outras possibilidades para os moradores sobre um futuro sustentável para seu bairro.

Good Practices

This tool combines the neighborhood map with references to sustainable and successful projects in cities or regions similar to the intervention area. Its objective was to identify on the Oswaldo Cruz map where these best practices could be implemented, while also presenting residents with alternative ideas for a sustainable future for their neighborhood.

Jogo da Rua

O jogo tem dois objetivos principais, divididos em dois momentos: o primeiro é incentivar os participantes a pensar como outra pessoa na vivência do espaço público. Assim, são convidados a projetar um espaço público como um idoso, uma criança ou uma mulher, que são grupos com diferentes demandas e experiências nos espaços públicos. O segundo objetivo, a partir desse olhar relacional, é instigar os participantes a colocar no tabuleiro elementos que julgam importantes para criar espaços públicos inclusivos, sustentáveis e agradáveis, levando em consideração os grupos que representam. Em Oswaldo Cruz, o tabuleiro do jogo foi a própria rua onde os participantes moram, de modo a gerar maior reconhecimento do local e de suas demandas.

Street Game

The game has two main objectives, carried out in two stages. The first is to encourage participants to view public spaces from the perspective of another person—such as an elderly person, a child, or a woman—representing groups with different needs and experiences in public spaces. The second objective, building on this relational perspective, is to prompt participants to place on the game board elements they consider important for creating inclusive, sustainable, and pleasant public spaces, taking into account the groups they represent. In Oswaldo Cruz, the game board was the participants' own street, enhancing local recognition and understanding of community needs.

Jogo do Lugar

Ferramenta utilizada na rota determinada pelo mapa de mobilidade. Seu objetivo é, a partir de uma caminhada com os participantes, levantar possibilidades de melhorias ao longo do trajeto, com um olhar situado. O objetivo é alcançado a partir de perguntas direcionadas à reflexão sobre o espaço público aliadas ao desenho livre sobre um mapa do local.

Place Game

Ferramenta utilizada na rota determinada pelo mapa de mobilidade. Seu objetivo é, a partir de uma caminhada com os participantes, levantar possibilidades de melhorias ao longo do trajeto, com um olhar situado. O objetivo é alcançado a partir de perguntas direcionadas à reflexão sobre o espaço público aliadas ao desenho livre sobre um mapa do local.

ESPAÇOS DE ENGAJAMENTO

ENGAGEMENT SPACES

1

Quiosque Urbano

O quiosque urbano funciona como um espaço de engajamento no espaço público, utilizando as ferramentas de participação adequadas ao contexto e aos objetivos de cada etapa do processo participativo (cocriação, validação e avaliação). Diferente das oficinas, que demandam articulação prévia com grupos organizados e atores locais (como associações de moradores), o quiosque permite a exposição do projeto no espaço público e capta a participação de um público espontâneo, diverso em idade, gênero e localidade, que está de passagem pelo local.

Urban Kiosk

The urban kiosk works as a public engagement space, using participatory tools appropriate to the context and objectives of each stage of the participatory process (co-creation, validation, and feedback). Unlike workshops, which require prior coordination with organized groups and local stakeholders (such as residents' associations), the kiosk allows the design to be presented directly in public space and captures the participation of a spontaneous audience—diverse in age, gender, and residence—passing through the area.

2

Roléficina

O termo Roléficina é um neologismo que combina “rolé” (gíria brasileira para passeio ou volta por lazer) e “oficina”. O objetivo é conferir um caráter mais lúdico a uma oficina participativa, exigindo que os participantes caminhem por um trajeto pré definido de forma a avaliá-lo. Durante o “rolé” (a caminhada), os participantes podem observar mais de perto as questões do local, discutir suas impressões com a equipe do projeto e utilizar ferramentas de participação, como o “Jogo do Lugar”

Roléficina (Walkshop)

The term Roléficina is a neologism combining “rolé” (a Brazilian slang term for a casual walk or leisure outing) and “oficina” (workshop). Its purpose is to give a more playful character to a participatory workshop, requiring participants to walk along a predefined route in order to evaluate it. During the rolé (walk), participants can closely observe local issues, discuss their impressions with the project team, and use participatory tools such as the Place Game.

OFICINAS DE COCRIAÇÃO

As ferramentas escolhidas foram agrupadas nos dois espaços de engajamento. Ao todo, foram realizadas quatro oficinas com ferramentas distintas que apresentaram objetivos adequados para cada público, local e horário definidos.

Para fomentar a cocriação e auxiliar na divulgação e engajamento do Laboratório nas redes sociais, elaborou-se uma moldura instagramável com a hashtag **#EuParticipo**. Os participantes foram incentivados a tirar fotos para marcar sua presença, tática que obteve grande aceitação, especialmente entre as crianças, que interagiram ativamente com a moldura. Tal receptividade sugere a importância de manter uma estratégia de divulgação virtual contínua ao longo das etapas seguintes do processo, incluindo os próprios participantes no registro das atividades.

SEXTA-FEIRA, DIA 11 DE ABRIL DE 2025, DAS 17H ÀS 19H

Quiosque Urbano Praça da Estação

A data da primeira oficina na Praça da Estação foi escolhida em função da observação da existência de atividades noturnas com comerciantes locais e muitos frequentadores às

sextas-feiras, o que poderia auxiliar na adesão de participantes.

Foram associadas duas ferramentas: Mapeamento Afetivo e Boas Práticas. Esta atividade é direcionada para um público espontâneo, ou seja, para os passantes do local, sem agendamento prévio. Como o público é diverso, a abordagem gera resultados mais plurais e ampliados do que quando realizada com um grupo focal específico.

Durante a atividade, é notável o interesse do público infantil e idoso na participação das atividades. Foram ao todo 23 participantes, cujas contribuições geraram um mapa diverso que ofereceu um direcionamento para os próximos passos. Partindo da suposição de que os participantes têm mais interesse pelas áreas que conhecem, acredita-se que grande parte dos respondentes era moradora do entorno imediato da praça, já que a concentração de círculos adesivados no mapa de boas práticas foi maior nessa área.

Entre as principais propostas indicadas pelos participantes para o entorno da praça estão: mobiliário urbano, redesenho viário, canteiros e hortas, mural artístico e ruas de pedestres.

CO-CREATION WORKSHOPS

The selected tools were organized across the two engagement spaces. In total, four workshops were held, each using different tools tailored to the specific audience, location, and schedule.

To foster co-creation and support the promotion and engagement of the Laboratory on social media, an Instagrammable frame with the hashtag **#EuParticipo** ("I Participate") was created. Participants were encouraged to take photos to mark their presence—a tactic that was highly successful, especially among children, who actively interacted with the frame. This positive reception highlights the importance of maintaining a continuous virtual outreach strategy throughout the subsequent phases of the process, including involving participants themselves in documenting the activities.

FRIDAY, APRIL 11, 2025, FROM 5:00 PM TO 7:00 PM

Urban Kiosk Praça da Estação

The date for the first workshop at Praça da Estação was chosen based on the observation

that Friday evenings feature local commerce and high pedestrian activity, which could facilitate participant turnout.

Two tools were used during this activity: Affective Mapping and Best Practices. This activity targeted a spontaneous audience—passersby—without prior registration. Because the audience was diverse, the approach generated broader and more plural results than when conducted with a specific focal group.

During the activity, notable interest was observed among children and elderly participants. A total of 23 people took part, whose contributions produced a diverse map that guided the next steps. Assuming that participants are more engaged with areas they know, it is believed that most respondents lived in the immediate surroundings of the square, as indicated by the concentration of markers on the Best Practices map in that area.

Among the main proposals suggested by participants for the square's surroundings were: urban furniture, street redesign, flowerbeds and community gardens, artistic murals, and pedestrianized streets.

SÁBADO, DIA 12 DE ABRIL DE 2025, DAS 10H ÀS 12H

Quiosque Urbano Parque de Madureira

A data da segunda oficina também foi escolhida pelo reconhecimento prévio de que nos finais de semana o parque é amplamente utilizado não apenas por moradores de Oswaldo Cruz, mas também por residentes de bairros vizinhos. Além disso, ao realizar a atividade no sábado, presume-se que a disponibilidade de tempo dos participantes pode ser um pouco maior do que em dias úteis. A atividade também foi direcionada para o público espontâneo que passeava pelo parque, totalizando 30 participantes.

O principal objetivo da oficina foi entender como as pessoas chegavam àquele espaço público tão importante, e qual caminho faziam. Para isso, foram escolhidas as ferramentas Mapa da Mobilidade e Pontos de Interesse para coletar a percepção dos usuários. Ambas ferramentas se complementam, uma vez que a da mobilidade evidencia por onde e como as pessoas chegam ao parque, enquanto a dos pontos de interesse justifica as escolhas sobre utilizar uma rota em detrimento de outra. O resultado da atividade

revelou o percurso mais utilizado para acessar o parque, validando a hipótese levantada em 2024 e, com isso, foi possível direcionar esforços para o terceiro ponto de intervenção - a rota.

Na ocasião, também foi utilizada a ferramenta das Boas Práticas, que tem se mostrado de fácil assimilação, gerando ótimos resultados. Em contraste com o Quiosque da Praça da Estação, o resultado da ferramenta no Quiosque do Parque mostrou a diversidade de público que o frequenta. Pelo mapa que consolida as informações de ambas oficinas, percebe-se uma constelação de adesivos distribuídos pelo bairro, em comparação aos adesivos concentrados ao redor da praça, na atividade realizada anteriormente. Partindo do entendimento de que os participantes se sentem mais à vontade para opinar sobre as áreas que mais conhecem, pode-se concluir que os participantes eram provenientes de diferentes lugares da cidade, colaborando com a pulverização de propostas no território.

Entre as principais propostas indicadas pelos participantes estão: criação de canteiros e hortas, ruas de pedestres, extensões de calçada e mobiliário urbano.

SATURDAY, APRIL 12, 2025, FROM 10:00 AM TO 12:00 PM

Urban Kiosk Parque de Madureira

The date for the second workshop was also chosen based on prior observation that the park is widely used on weekends, not only by Oswaldo Cruz residents but also by people from close neighborhoods. Additionally, holding the activity on a Saturday was expected to increase participants' availability compared to weekdays. The activity targeted spontaneous park visitors, totaling 30 participants.

The main objective of the workshop was to understand how people accessed this important public space and which routes they used. For this purpose, the Mobility Map and Points of Interest tools were employed to gather user perceptions. These tools complement each other: the mobility map reveals where and how people reach the park, while the points of interest map explains why certain routes are chosen over others. The activity results identified the most frequently used access route, confirming the hypothesis

raised in 2024 and allowing efforts to be directed toward the third intervention point—the connection route.

The Best Practices tool was also used, demonstrating ease of understanding and generating excellent results. In contrast to the Praça da Estação kiosk, the results from the Parque kiosk reflected the diversity of the park's visitors. On the consolidated map combining both workshops, the distribution of markers shows a dispersed pattern across the neighborhood, compared to the concentration of markers around the square in the previous activity. Based on the understanding that participants are more comfortable providing input about areas they know best, it can be concluded that participants came from different parts of the city, contributing to a wider spread of proposals across the territory.

Among the main proposals suggested by participants were: the creation of flowerbeds and community gardens, pedestrianized streets, sidewalk extensions, and urban furniture.

Moldura instagramável e flyers de divulgação da Cocriação

Instagrammable frame and promotional flyers from the Co-creation



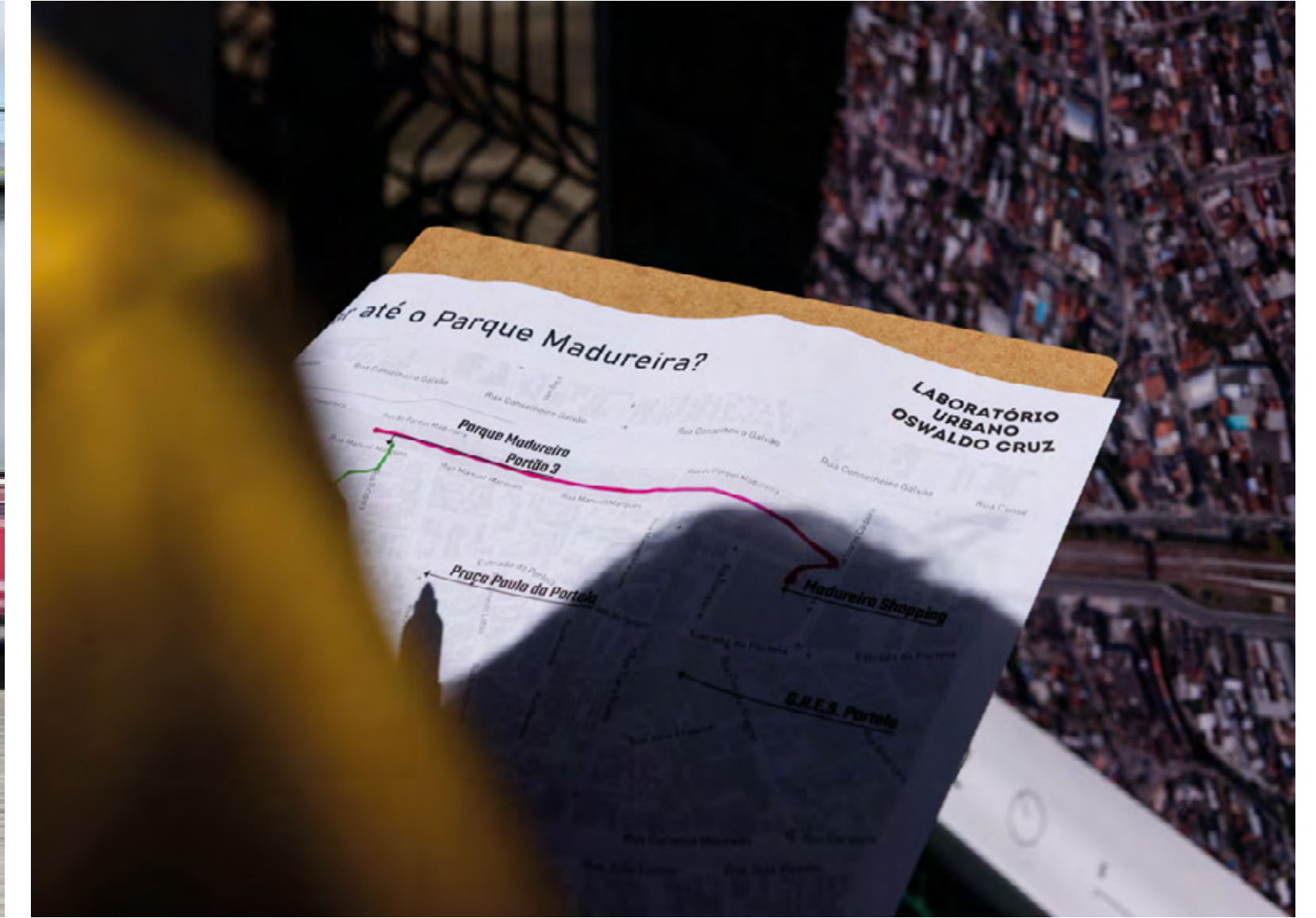
Fotos do Quiosque Urbano organizado na Praça da Estação

Photos of the Urban Kiosk set up at Praça da Estação



Fotos do Quiosque Urbano organizado no Parque de Madureira

Photos of the Urban Kiosk set up at Madureira Park



Quiosque Urbano Resultados

Mapa da mobilidade

O mapa da mobilidade resultante do Quiosque Urbano demonstra o percurso priorizado pelas pessoas para chegar a pé ao portão 3 do Parque de Madureira a partir da Estação de Trem. O mapa também mostra outros percursos utilizados por meio de outros modais, como transporte privado, transporte público e bicicleta. O que reforça a escolha dos participantes pela rota pode ser a presença de alguns pontos de interesse em sua extensão. Há uma concentração de comércio, serviços e espaços de lazer e cultura no percurso, que incluem bares, mercados, praças, padarias, entre outros.

Uma informação importante é a existência de outra concentração de percursos a pé em direção ao acesso do portão 1 do Parque de Madureira, próximo ao Madureira Shopping, edifício que atrai muita movimentação para a região. Vale lembrar que o bairro de Madureira, vizinho de Oswaldo Cruz, é uma das principais centralidades da Zona Norte do Rio de Janeiro, oferecendo empregos, serviços e comércio.

Urban Kiosk Results

Mobility Map

The mobility map resulting from the Urban Kiosk shows the route most commonly taken by pedestrians to reach Gate 3 of Parque de Madureira from the Train Station. The map also illustrates alternative routes used with other modes of transport, such as private vehicles, public transit, and bicycles. The preference for this route may be reinforced by the presence of several points of interest along its path. There is a concentration of commercial establishments, services, and leisure and cultural spaces along the route, including bars, markets, squares, and bakeries, among others.

An important observation is the existence of another concentration of pedestrian routes leading to Gate 1 of Parque de Madureira, near Madureira Shopping, a building that generates significant movement in the area. It is worth noting that the neighboring Madureira district is one of the main centralities in Rio de Janeiro's North Zone, offering employment, services, and commerce.



Boas Práticas

Os quiosques tiveram boa adesão dos participantes, que contribuíram para o melhor entendimento sobre as demandas para a região. Aos 55 participantes dos dois quiosques foram apresentadas onze boas práticas, enumeradas de 1 a 11, sendo (1) Redesenho Viário, (2) Plantio de Hortas, (3) Mural Artístico, (4) Criação de Canteiros, (5) Rua de pedestres, (6) Criação de praças, (7) Praças temporárias em lotes, (8) Recuperação ambiental, (9) Ciclovias, (10) Extensão de calçada e (11) Mobiliário urbano.

Com essa legenda e os exemplos de cada boa prática em mãos, cada participante foi convidado a colar no mapa um adesivo com o número da boa prática que gostaria que fosse implementada em cada local. Na compilação das duas oficinas, é possível perceber a variação na distribuição das propostas no bairro. Em vermelho aparece a contribuição dos participantes do Quiosque realizado no parque, enquanto o amarelo se refere à contribuição dos participantes do Quiosque da Estação.

Pode-se observar que, no Parque de Madureira, a origem dos participantes variou bastante, a julgar pela pulverização dos adesivos vermelhos no mapa. Em conversas no dia das oficinas, ficaram claras as diferentes procedências de público no parque. Por outro lado, a análise da concentração de adesivos amarelos no entorno imediato da Estação sugere que os participantes frequentam ou moram nesse entorno, uma vez que os participantes costumam opinar sobre os locais mais próximos de seu cotidiano.

Outro dado a observar é a quantidade de boas práticas inseridas no mapa. Isso evidencia os desejos da comunidade e ajuda a priorizar as ações a serem implementadas. No gráfico, pode-se observar que a criação de ciclovias foi a proposta mais recorrente e disseminada, com 13% do total de adesivos. A demanda por infraestrutura cicloviária é evidente durante as vistorias, visitas técnicas e conversas com atores locais. Por ser um bairro residencial, há muitos moradores que utilizam esse meio de transporte para pequenas distâncias, mesmo enfrentando dificuldades, principalmente nas vias de tráfego mais intenso: Rua João Vicente, Rua Carolina Machado e Estrada do Portela.

Empatados em segundo lugar, com 11,9%, estão os murais artísticos e a criação de canteiros, seguidos do plantio de hortas, com 10,8%. A grande adesão pelos murais artísticos pode ser compreendida pela sua facilidade de implementação, já que não altera lógicas nos fluxos de pedestres e automóveis. Ao mesmo tempo, os murais transformam a paisagem urbana, ressignificando áreas residuais e reforçando a identidade local. Sua espacialização variada no mapa evidencia a quantidade de locais com empenas cegas e muros extensos existentes.

A criação de canteiros e o plantio de hortas pode denotar o anseio por mais espaços verdes e produtivos no bairro, ações que foram associadas a áreas residuais ou pequenas praças. Em seguida, o mobiliário urbano também foi um item muito solicitado, sendo associado aos poucos espaços públicos consolidados na região, revelando uma demanda por mais espaços de permanência e descanso.

Good Practices

The kiosks saw strong participant engagement, which helped improve understanding of the community's needs in the region. A total of 55 participants across both kiosks were presented with eleven good practices, numbered 1 to 11: (1) Street Redesign, (2) Community Gardens, (3) Artistic Mural, (4) Flowerbeds, (5) Pedestrian Street, (6) Creation of Squares, (7) Temporary Squares on Vacant Lots, (8) Environmental Restoration, (9) Bike Lanes, (10) Sidewalk Extensions, and (11) Urban Furniture.

Using this legend and examples of each good practice, participants were invited to place a sticker on the map corresponding to the practice they would like to see implemented at each location. When compiling the results from both workshops, variations in the distribution of proposals across the neighborhood can be observed. Contributions from the Parque de Madureira kiosk are shown in red, while contributions from the Praça da Estação kiosk appear in yellow.

At Parque de Madureira, the origin of participants was quite diverse, as indicated by the dispersion of red stickers on the map. Conversations during the workshops confirmed the varied backgrounds of the park visitors. In contrast, the concentration of yellow stickers around the immediate surroundings of the station suggests that participants either live or regularly visit that area, as participants tend to provide input primarily on places familiar from their daily routines.

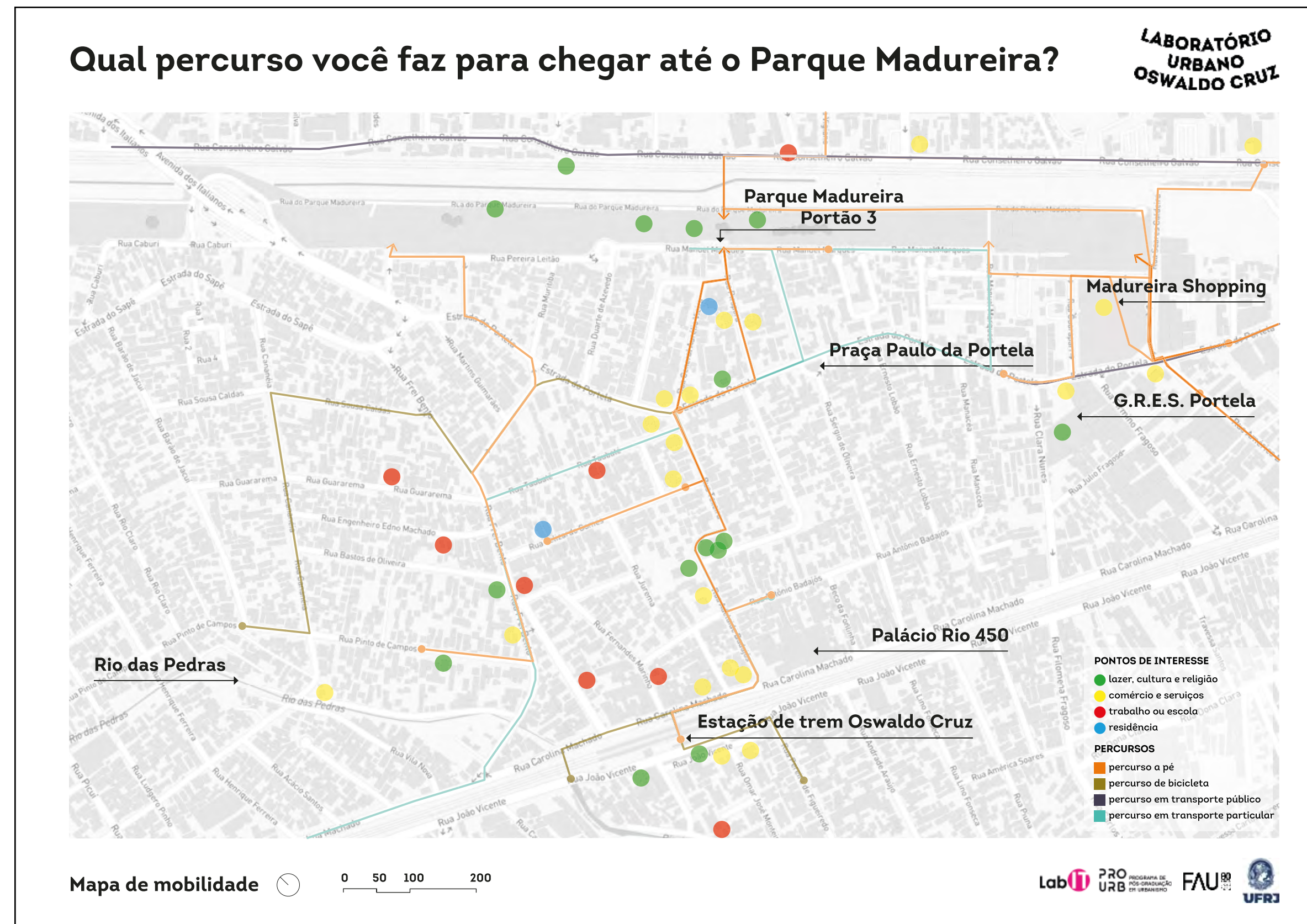
Another point to note is the number of good practices placed on the map. This highlights the community's priorities and helps guide the actions to be implemented. The chart shows that the creation of bike lanes was the most frequently proposed and widely distributed idea, accounting for 13% of all stickers. The demand for cycling infrastructure is evident from site inspections, technical visits, and conversations with local stakeholders. As a residential neighborhood, many residents use bicycles for short-distance trips, despite facing challenges—especially on busier streets such as Rua João Vicente, Rua Carolina Machado, and Estrada do Portela.

Tied for second place at 11.9% each were artistic murals and flowerbeds, followed by community gardens at 10.8%. The high preference for artistic murals can be understood due to their ease of implementation, as they do not disrupt pedestrian or vehicular flows. At the same time, murals transform the urban landscape, repurposing residual spaces and reinforcing local identity. Their varied placement on the map reflects the abundance of blank façades and long walls in the area.

The creation of flowerbeds and community gardens reflects a desire for more green and productive spaces in the neighborhood, often associated with residual areas or small squares. Urban furniture was also highly requested, linked to the few consolidated public spaces in the region, indicating a demand for more areas for rest and social gathering.

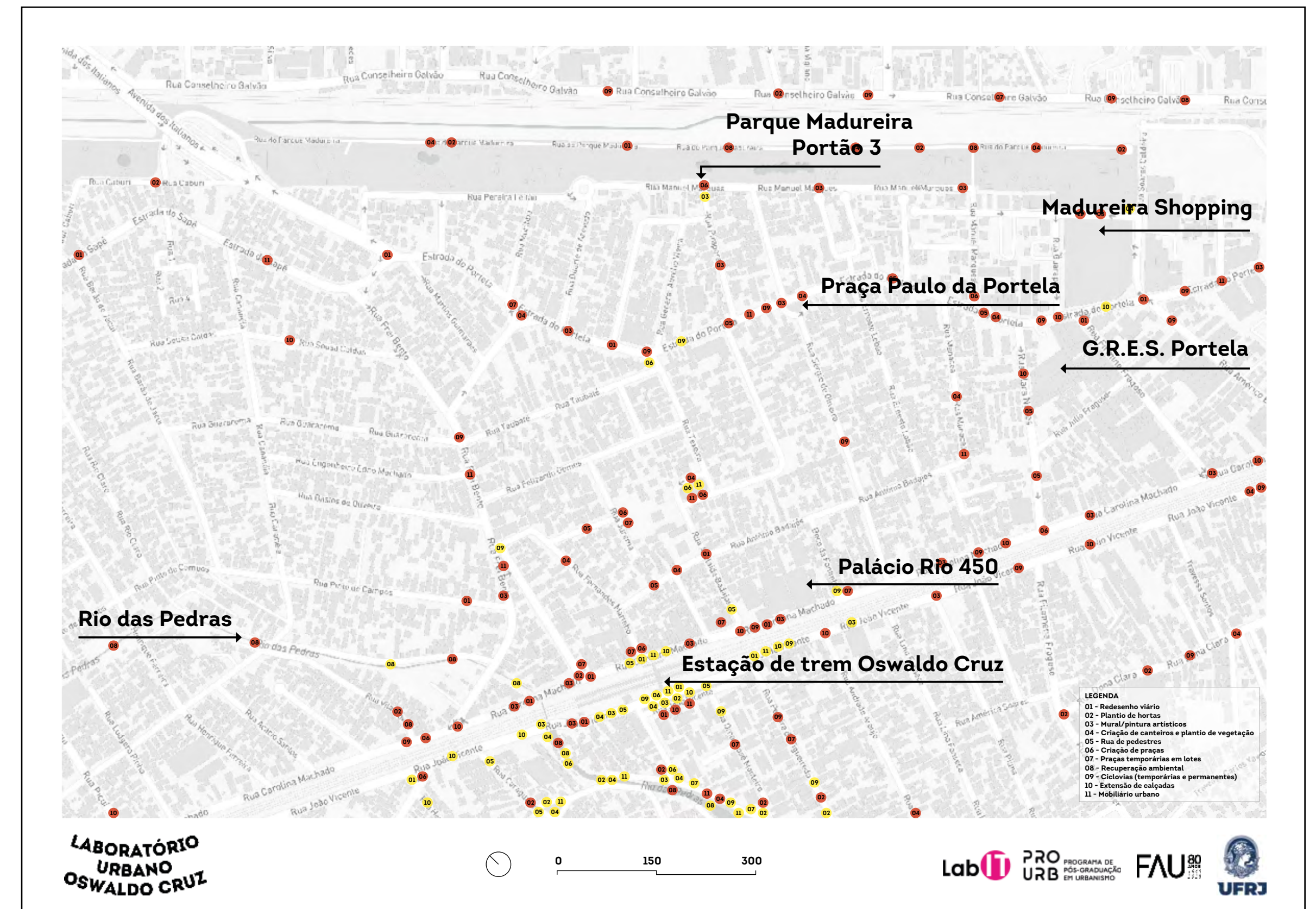
Compilação do resultado da ferramenta “Mapa da Mobilidade”

Compilation of the results from the “Mobility Map” tool



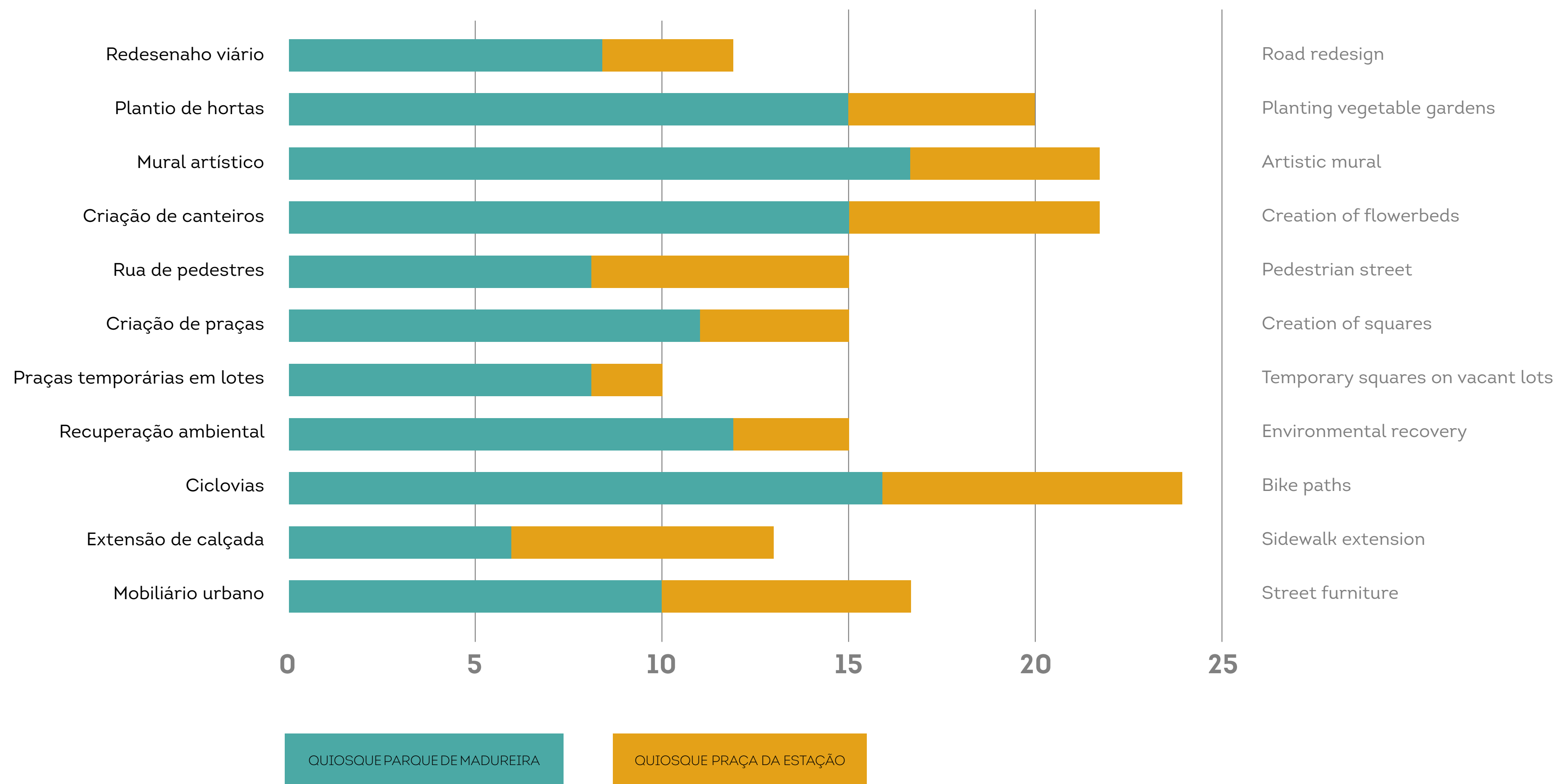
Compilação do resultado da ferramenta “Boas Práticas”, nos dois quiosques

Compilation of the results from the “Good Practices” tool at both kiosks



Compilação do resultado da ferramenta “Boas Práticas”, em ambos os quiosques

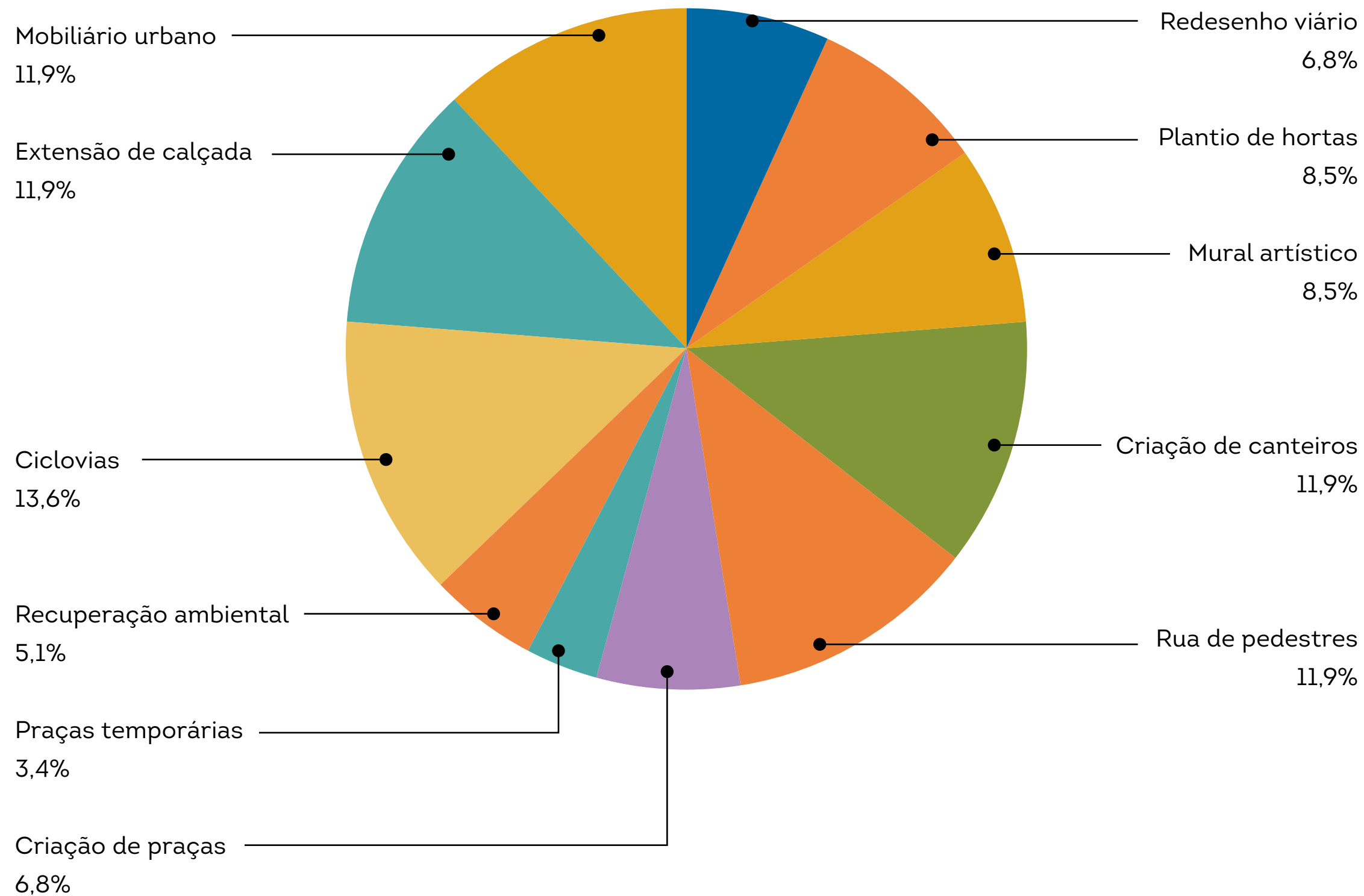
Compilation of the results from the “Good Practices” tool at both kiosks



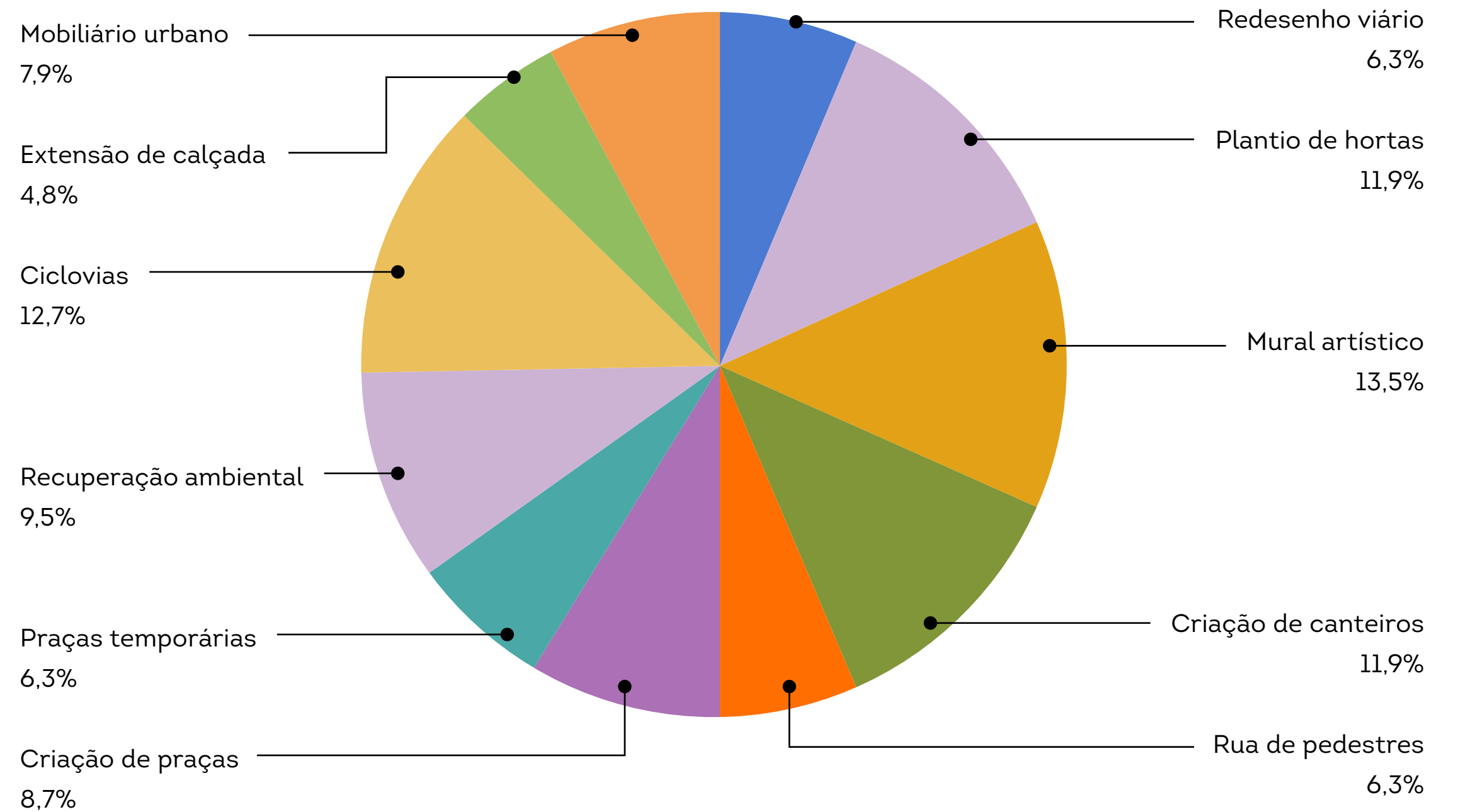
Porcentagem do resultado da ferramenta “Boas Práticas”, em cada quiosque

Percentage results of the “Good Practices” tool at each kiosk

Quiosque Praça da Estação

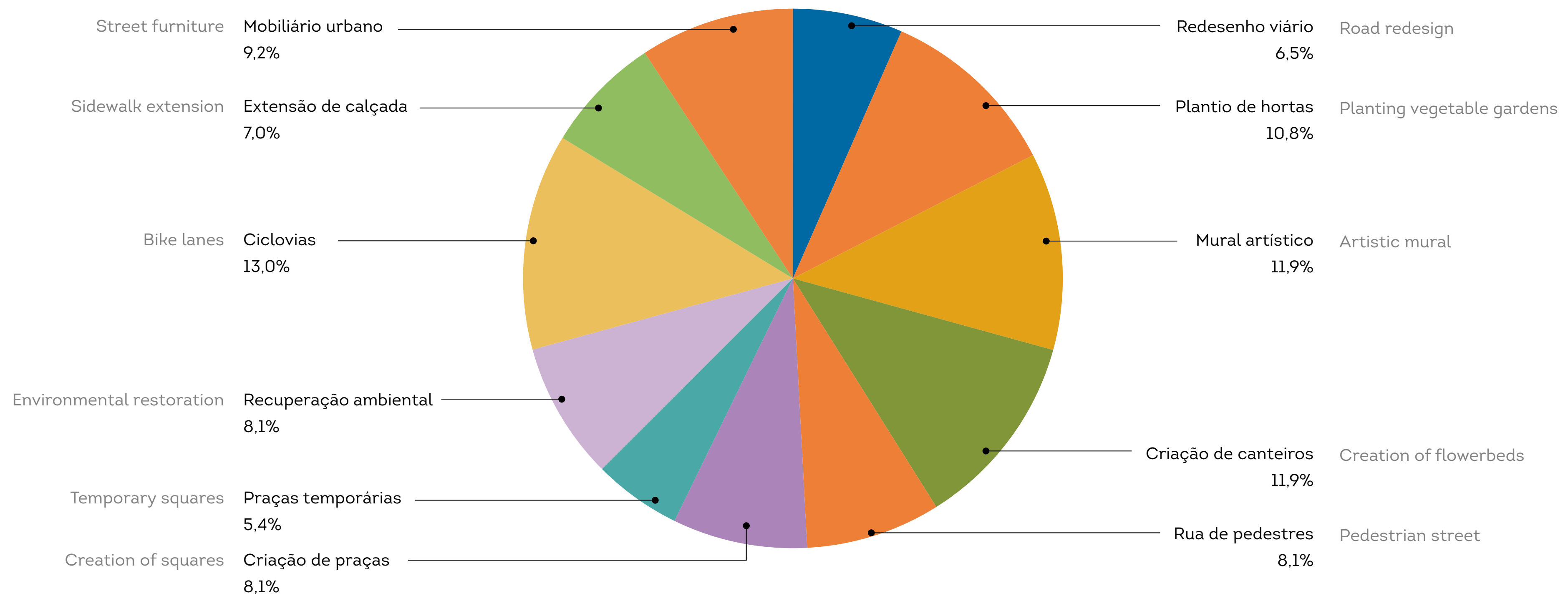


Quiosque Parque de Madureira



Compilação do resultado da ferramenta “Boas Práticas”, em ambos os quiosques

Compilation of the results from the “Good Practices” tool at both kiosks



SÁBADO, DIA 12 DE ABRIL DE 2025, DAS 14H ÀS 16H

Roléficina Rota

A terceira oficina, com horário e data combinados previamente, foi direcionada a um grupo focal, o Quilombo Urbano Agbara Dudu. O Quilombo foi um importante parceiro no projeto piloto e ainda se mostra como um articulador local, uma vez que seus participantes se reúnem para discutir pautas contemporâneas. A convite da equipe do LabIT-PROURB, o quilombo participou da Roléficina, que utilizou a ferramenta Jogo do Lugar.

O grupo, composto de 5 participantes, fez o percurso a partir da Estação de Trem até o Parque de Madureira, parando em pontos estratégicos para uma avaliação mais detalhada dos espaços públicos ao longo da rota. Apenas 3 dos 5 participantes se dispuseram a responder o questionário por completo. Foram questionadas as qualidades dos passeios, arborização, demandas urgentes e potencialidades futuras, entre outras questões.



SATURDAY, APRIL 12, 2025, FROM 2:00 PM TO 4:00 PM

Walkshop Route

The third workshop, scheduled in advance, was aimed at a focal group: the Quilombo Urbano Agbara Dudu. The Quilombo had been an important partner in the pilot project and continues to serve as a local facilitator, as its members regularly meet to discuss contemporary community issues. At the invitation of the LabIT-PROURB team, the Quilombo participated in the Roléficina, which employed the Place Game tool.

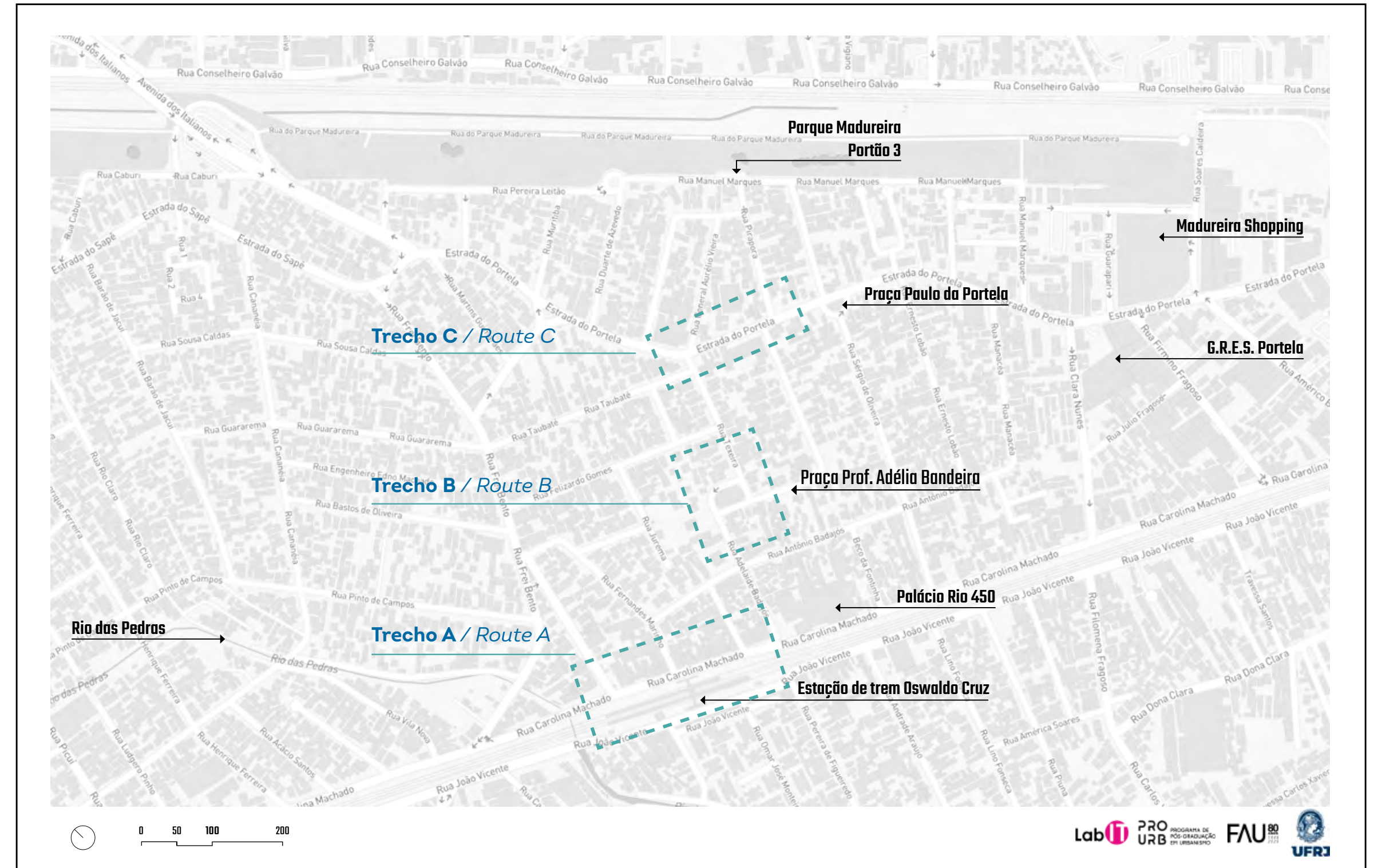
The group, composed of five participants, walked the route from the Train Station to Parque de Madureira, stopping at strategic points to conduct a more detailed assessment of the public spaces along the path. Only three of the five participants completed the full questionnaire. Questions addressed the quality of sidewalks, tree cover, urgent needs, and future potential, among other topics.

Fotos da Roléficina, durante o trajeto na Estação Oswaldo Cruz e Estrada do Portela

Walkshop photos, during the route at Oswaldo Cruz Station and Estrada do Portela

Trechos da rota analisados na Roléficina

Sections of the route analyzed during the Walkshop



Questionário Jogo do Lugar

Place Game Questionnaire

| CATEGORIA | PERGUNTA |
|--------------------------------|---|
| Infraestrutura e Conforto | 1. Existem lugares para sentar e descansar? |
| | 2. Existe sombra adequada? |
| | 3. Existem vendedores e quiosques? |
| Conectividade | 1. O espaço público é facilmente acessível? |
| | 2. Existem passeios (calçadas) adequadas? |
| | 3. Existem pontos de transporte nas proximidades? |
| | 4. Os percursos de pedestres são bem sinalizados? |
| Segurança Pública | 1. Existe iluminação adequada? |
| | 2. Você se sente inseguro(a)? |
| | 3. Há vegetação alta ou sem manutenção que esconde a visibilidade? |
| Ocupação | 1. Existem pessoas usando o espaço público? Em que horários? Quais atividades? Qual a faixa etária dos ocupantes? |
| | 2. Quais são as áreas que as pessoas mais usam? |
| | 3. Existe uma mistura de homens, mulheres, meninas e meninos usando o espaço público? Que idades? |
| | 4. O espaço é acessível a pessoas com deficiência ou baixa mobilidade? |
| Identificação de oportunidades | O que você mais gosta nesse lugar? |
| | O que você menos gosta nesse lugar? |
| | Liste três coisas que gostaria de melhorar neste lugar que poderiam ser feitas neste momento de maneira rápida e que não tivessem um custo elevado. |
| | "Quais seriam três mudanças que gostaria que acontecesse, a longo prazo, que acredita que teriam um grande impacto nesse espaço?" |
| | "Que parcerias locais ou talentos locais pode identificar que poderia ajudar a implementar algumas dessas propostas de melhoria?" |

| RESPOSTAS - TRECHO A | | |
|--|--|---|
| AVALIADOR 1 | AVALIADOR 2 | AVALIADOR 3 |
| ruim | ruim - LA / LB | regular |
| ruim | ruim - LA / LB | ruim |
| regular | LA regular / LB ruim | ruim |
| ruim | regular | ruim |
| ruim | ruim | ruim |
| bom | bom | bom |
| bom | ruim | ruim |
| regular | ruim | ruim |
| bom | regular | bom |
| ruim | ruim / não há | regular |
| não | sim / Atividades de bar e comida. Lado A: idosos e crianças, tarde e noite. Lado B: Vazio, só passagem | sim / do lado aposto á noite. Beber e samba, adulto +20 |
| não / se usar, vai ser os quiosques do outro lado da rua | Trem / Lado A: Praça. Lado B: Comércio | Praça |
| sim / adulto (botequim), crianças brincando na rua | sim . Todes | sim |
| não | não | não |
| as pessoas; transporte publico | os moradores | bebida e samba |
| insegurança | falta de sombra; espaço de permanência; acessibilidade | estamos largados; falta infraestrutura; comércio; lazer; |
| posicionamento; segurança pública | vegetação; espaço de permanência; sombra; travessias; | rampa; arborização; |
| acessibilidade; | acessibilidade; criação de espaço público; rio; arborização | quadra poliesportiva; despoluição do rio; moradira para casas irregulares na beira rio; |
| samba da rampa; quilombo | Agbara dudu; buraco do galo; escola de samba portela | - |

| RESPOSTAS - TRECHO B | | |
|---|---|---|
| AVALIADOR 1 | AVALIADOR 2 | AVALIADOR 3 |
| bom | regular | ruim |
| bom | regular | regular |
| bom | ruim | ruim |
| bom | regular | bom |
| bom | regular | ruim |
| bom | regular | bom |
| bom | ruim | ruim |
| bom | regular | ruim |
| ruim | bom | bom |
| ruim | bom | ruim |
| sim / batalha de rap e espigão, esportes. 3° idade, crianças, adolescente e adultos | sim / praça, esporte e crianças | sim / à noite, futebel, adolescente |
| quadra e botequim | Quadra/ falta brinquedos, crianças usam academia | quadra |
| sim / crianças acompanhadas até adultos | sim / + crianças, todes | não / homens |
| não | sim, + pode melhorar | não |
| sempre ta cheio; segurança; | moradores; lazer; descanso ; | comunicação entre as pessoas |
| nada | falta espaço para sentar; casinha da CEDAE; crianças não tem onde brincar ; | a circulação; sinalização |
| - | brinquedos para crianças; sombreamento; uma travessia no encontro com a rua mais movimentada; hortinha; | sinalização; arborização ; iluminação ; |
| - | mobiliario urbano; arborização; aumentar a calçada; modificiar a casa da CEDAE; | creche (nesse lado do bairro |
| - comerciantes unidos, fazer samba, poderia ser polo de cultura | associação de moradores local; agbara;comércio local; portela | velha guarda da portela |

| RESPOSTAS - TRECHO C | | |
|--|---|---|
| AVALIADOR 1 | AVALIADOR 2 | AVALIADOR 3 |
| regular | ruim | regular |
| ruim | ruim | ruim |
| regular | ruim | regular |
| bom | ruim | ruim |
| regular | regular | ruim |
| bom | regular | regular |
| bom | ruim | bom |
| bom | ruim / sim | regular |
| ruim | ruim | não |
| sim / manhã e noite. Feira e portelinha, comércio. Criança, adulto e idoso | não / só passagem, sem permanência | sim / a partir das 18h, crianças brincando e idosos |
| Praça e praça paulo da portela | no cruzamento nenhum / portelinha fica perto | crianças nas ruas, Joaquim Teixeira e Sergio Oliveira |
| sim / diversos | sim / passagem, todes | sim |
| sim | não | não |
| feira dos yabás; quilombo | nada | proximidade com o parque; transporte; shopping |
| desrespeito ao pedestre no trânsito | caminhabilidade; falta de sombreamento; iluminação | as pessoas que sujam (lixo); eventos degraçam |
| CCA - rio / Avanço de sinal | arborização; melhoria de curvas e esquinas; | mais lixeira; pardal para facilitar a travessia; |
| desapropriar galpões abandonados para criarem algo | calçamento; sinalização; arborização; priorizar o pedestre; | atenção a Praça Paulo da Portela; mobiliário de academia de idosos; |
| Quilombo | Velha guarda da portela; Assoc. de moradores; escola local; | Portelinha; Velha Guarda ; |

Questionário Jogo do Lugar

Place Game Questionnaire

RESPONSES - ROUTE A

EVALUATOR 1 EVALUATOR 2 EVALUATOR 3

| | | |
|------|---------------------------|------|
| poor | poor - Side A / Side B | fair |
| poor | poor - Side A / Side B | poor |
| fair | Side A fair / Side B poor | poor |

| | | |
|------|------|------|
| poor | fair | poor |
| poor | poor | poor |
| good | good | good |
| good | poor | poor |

| | | |
|------|-------------|------|
| fair | poor | poor |
| good | fair | good |
| poor | poor / none | fair |

| | | |
|---|---|---|
| no | yes / Bar and food activities. Side A: seniors and children, afternoon and night. Side B: Empty, just passing through | yes / on the opposite side at night. Drinking and samba, adults 20+ |
| no / if used, it will be the kiosks across the street | Train / Side A: Square. Side B: Commerce | Square |
| yes / adults (bar), children playing in the street | yes . Everyone | yes |
| no | no | no |

| | | |
|------------------------------|---|--|
| the people; public transport | the residents | drinking and samba |
| insecurity | lack of shade; spaces to stay; accessibility | we are abandoned; lack of infrastructure; commerce; leisure; |
| positioning; public safety | vegetation; spaces to stay; shade; pedestrian crossings; | ramp; tree planting; |
| accessibility; | accessibility; creation of public space; river; tree planting | multi-sports court; river decontamination; housing for irregular homes on the riverbank; |
| samba da rampa; quilombo | Agbara dudu; buraco do galo; Portela samba school | - |

RESPONSES - ROUTE B

EVALUATOR 1 EVALUATOR 2 EVALUATOR 3

| | | |
|------|------|------|
| good | fair | poor |
| good | fair | fair |
| good | poor | poor |

| | | |
|------|------|------|
| good | fair | good |
| good | fair | poor |
| good | fair | good |
| good | poor | poor |

| | | |
|------|------|------|
| good | fair | poor |
| poor | good | good |
| poor | good | poor |

| | | |
|---|--|-------------------------------------|
| yes / rap battle and espigão, sports, seniors, children, teenagers and adults | yes / square, sports and children | yes / at night, football, teenagers |
| court and bar | Court / lack of toys, children use the gym | court |
| yes / accompanied children to adults | yes / mostly children, everyone | no / men |
| no | yes, but could improve | no |

| | | |
|--|---|--|
| it's always full; safety; | residents; leisure; rest; | communication between people |
| nothing | lack of space to sit; CEDAE house; children have nowhere to play; | circulation; signage |
| - | children's toys; shading; a crossing at the intersection with the busiest street; small vegetable garden; | signage; tree planting; lighting; |
| - | urban furniture; tree planting; widening the sidewalk; modifying the CEDAE house; | daycare (on this side of the neighborhood) |
| - united merchants, playing samba, could be a cultural hub | local residents' association; agbara; local commerce; portela | Portela's old guard |

RESPONSES - ROUTE C

EVALUATOR 1 EVALUATOR 2 EVALUATOR 3

| | | |
|------|------|------|
| fair | poor | fair |
| poor | poor | poor |
| fair | poor | fair |

| | | |
|------|------|------|
| good | poor | poor |
| fair | fair | poor |
| good | fair | fair |
| good | poor | good |

| | | |
|------|------------|------|
| good | poor | good |
| good | poor / yes | fair |
| poor | poor | no |

| | | |
|--|---|---|
| yes / morning and night. Fair and portelinha, commerce. Children, adults and seniors | no / just passing through, no lingering | yes / from 6 pm, children playing and seniors |
| Square and Paulo da Portela square | none at the intersection / portelinha is nearby | children in the streets, Joaquim Teixeira and Sergio Oliveira |
| yes / diverse | yes / passing through, everyone | yes |
| yes | no | no |

| | | |
|--|---|---|
| Feira das Yabás; quilombo | nothing | proximity to the park; transport; shopping mall |
| disrespect for pedestrians in traffic | walkability; lack of shading; lighting | people who litter; events degrade it |
| CCA - rio / running red lights | tree planting; improvement of curves and corners; | more trash cans; speed camera to facilitate crossing; |
| expropriate abandoned warehouses to create something | paving; signage; tree planting; prioritize pedestrians; | attention to Paulo da Portela Square; senior gym furniture; |
| Quilombo | Portela's old guard; Residents' assoc.; local school; | Portelinha; Old Guard ; |

Em geral, as avaliações demonstraram a falta de espaços de estar ao longo da rota. Entre as contribuições dos participantes, as mais destacadas foram: necessidade de arborização, instalação de mobiliário urbano de permanência e elementos de acessibilidade e sinalização.

A planilha contém avaliações qualitativas de três avaliadores, distribuídas em três segmentos (trechos A, B e C) e quatro categorias: “Infraestrutura e Conforto”; “Conectividade”; “Segurança Pública” e “Ocupação”, esta última com respostas qualitativas. As respostas objetivas, que ranquearam os itens, foram padronizadas em “bom”, “regular” ou “ruim” para esta análise.

A avaliação geral do espaço público, nos três trechos, é predominantemente negativa, com a maioria das respostas classificadas como “ruim”.

- **RUIM: 41 AVALIAÇÕES (45,5%)**
- **BOM: 26 AVALIAÇÕES (28,8%)**
- **REGULAR: 23 AVALIAÇÕES (25,5%)**

As categorias “Conectividade” e “Segurança Pública” são as que registram as piores avaliações, enquanto “Infraestrutura e Conforto” apresenta o melhor desempenho.

O segmento C é o que apresenta o maior índice de avaliações negativas, registrando 53,6% (15 de 28) de respostas “ruim”, enquanto os trechos A e B tiveram ambos 43,3% (13 de 30) de respostas “ruim”.

A análise sugere que os esforços de melhoria devem ser direcionados prioritariamente para as áreas de “Conectividade” e “Segurança Pública”. Adicionalmente, o segmento “C” deve ser alvo de investigação específica, pois concentra a maior proporção de percepções negativas. O bom desempenho de “Infraestrutura e Conforto” pode ser uma base para replicar as práticas positivas em outras áreas.

Ocupação

Sobre a “Ocupação” dos três pontos visitados, as crianças foram o público ocupante mais citado e o horário de uso foi o noturno. As atividades que ocorrem nos locais foram diversas e pulverizadas, possivelmente por conta da diversidade morfológica entre eles. As áreas mais utilizadas também tiveram respostas diluídas, sendo a “praça” a mais falada, possivelmente porque há praças em dois dos três pontos visitados.

Overall, the assessments highlighted a lack of seating areas along the route. Among the participants’ contributions, the most notable were the need for tree planting, installation of permanent urban furniture, and accessibility and signage elements.

The spreadsheet contains qualitative evaluations from three evaluators, divided into three segments (Sections A, B, and C) and four categories: “Infrastructure and Comfort,” “Connectivity,” “Public Safety,” and “Occupation,” the last including qualitative responses. Objective responses, which ranked items, were standardized as “good,” “fair,” or “poor” for this analysis.

The overall evaluation of public space across the three segments is predominantly negative, with most responses classified as “poor.”

- **POOR: 41 EVALUATIONS (45.5%)**
- **GOOD: 26 EVALUATIONS (28.8%)**
- **FAIR: 23 EVALUATIONS (25.5%)**

The categories “Connectivity” and “Public Safety” recorded the lowest scores, while “Infrastructure and Comfort” performed the best.

Segment C shows the highest proportion of negative evaluations, with 53.6% (15 out of 28) rated as “poor,” whereas Segments A and B both recorded 43.3% (13 out of 30) of “poor” responses.

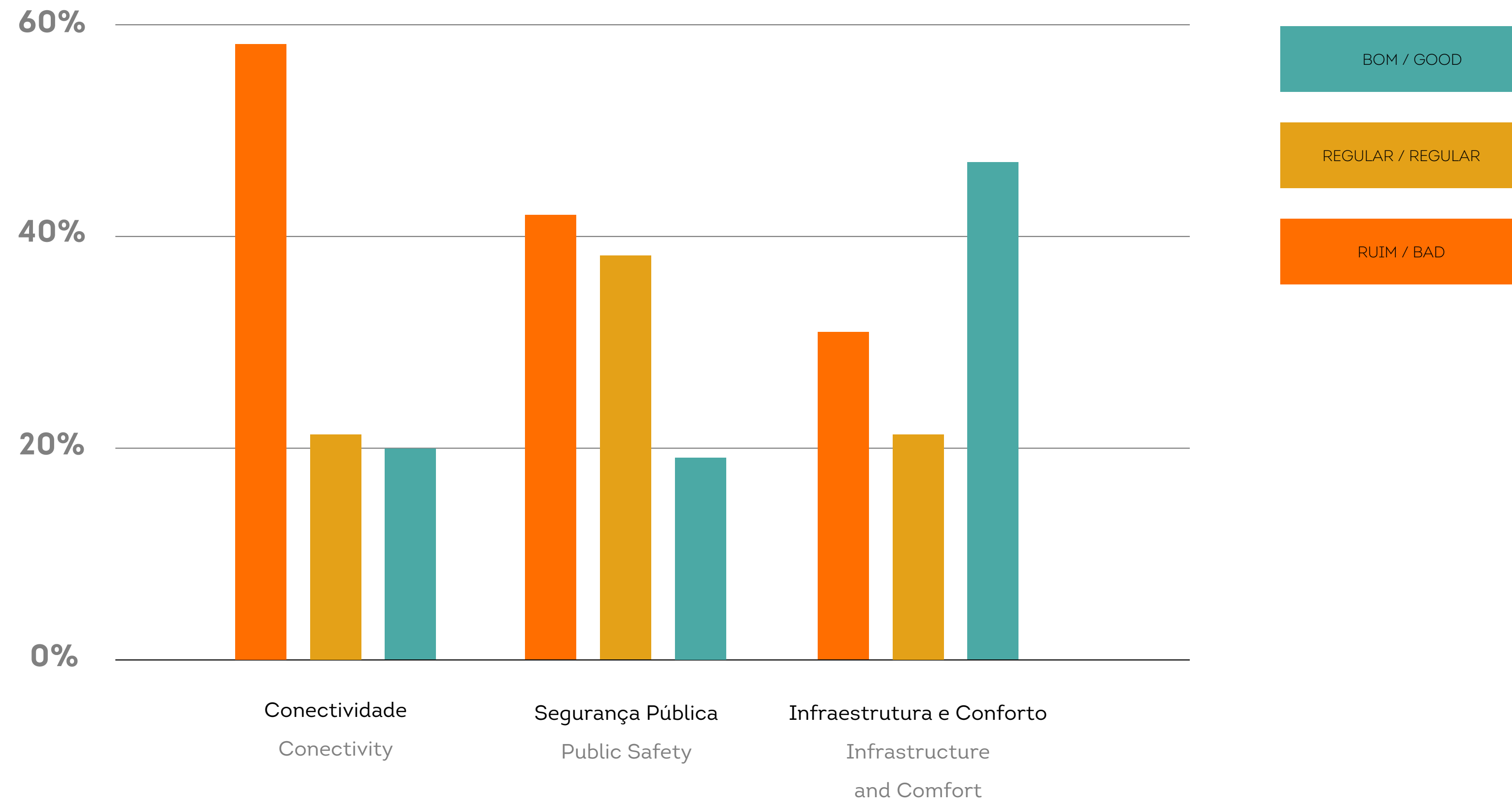
The analysis suggests that improvement efforts should be prioritized in “Connectivity” and “Public Safety.” Additionally, Segment C warrants focused investigation, as it concentrates the highest proportion of negative perceptions. The strong performance of “Infrastructure and Comfort” can serve as a foundation to replicate positive practices in other areas.

Occupation

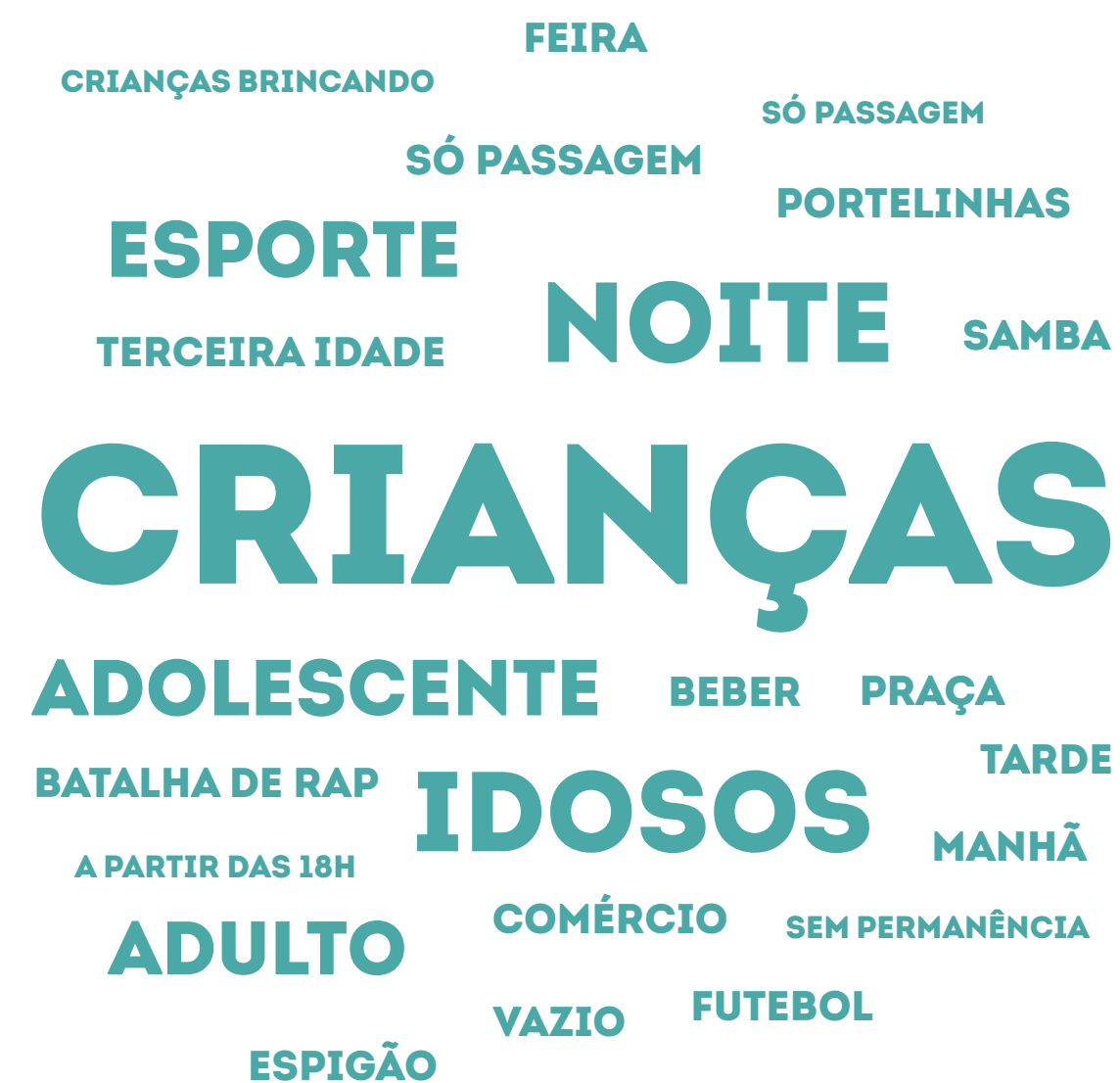
Regarding the “Occupation” of the three visited sites, children were the most frequently cited user group, and evening was the most common time of use. Activities taking place in these locations were varied and dispersed, likely due to the morphological differences between the sites. The most frequently used areas also received diffuse responses, with “square” being the most mentioned—probably because two of the three sites included squares.

Avaliação dos trechos A, B e C analisados na Roléficina pelos participantes

Evaluation of sections A, B, and C analyzed during the Walkshop by participants



Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item **Ocupação: Existem pessoas usando o espaço público? Em que horários? Quais atividades? Qual a faixa etária dos ocupantes?**



Word cloud with responses to the question in the Occupation item: **Are there people using the public space? At what times? Which activities? What is the age group of the users?**



Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item **Ocupação: Quais são as áreas que as pessoas mais usam?**



Word cloud with responses to the question in the Occupation item: **Which areas do people use the most?**



Identificação de oportunidades

Com relação ao que os participantes mais gostam nos lugares percorridos, “transporte público” e “moradores” foram os itens mais citados. O primeiro pode indicar a importância e o funcionamento da conexão com outros locais, especialmente através do trem, e o segundo pode ser reflexo das boas relações entre as pessoas, especialmente por conta do caráter residencial do bairro.

Já o que os participantes menos gostam é a falta de sombra, o que é comum em áreas periféricas da cidade. Os outros pontos comentados foram mais diversificados, como acessibilidade (especialmente no entorno da estação de trem), insegurança, falta de espaços de permanência, circulação, caminhabilidade, dentre outros.

Os participantes também listaram temas que gostariam que melhorassem no local, no curto prazo e com baixo custo. A resposta mais citada foi “sombra”, seguida de “arborização”, o que indica uma conscientização dos participantes. Também foram citados temas relacionados à moderação de tráfego e à caminhabilidade, como travessias, o controle ao avanço de semáforos, pardais e mudança de raios de esquinas. Alguns destes pontos também são respostas aos problemas levantados anteriormente.

Sobre mudanças de longo prazo com grande impacto, foi novamente a arborização, seguida da acessibilidade. Também foram citados o Rio das Pedras, tanto com relação à sua despoluição quanto à regularização de moradias em sua margem, e outros temas relativos à caminhabilidade, como as calçadas e a priorização do pedestre.

Por fim, dentre os possíveis parceiros/talentos locais que poderiam ajudar a implementar algumas dessas propostas, o principal foi o Quilombo Agbara Dudu, possivelmente porque os participantes tinham conexão com o mesmo. Também foi citada a Velha Guarda da Portela, cuja sede fica próxima ao Quilombo, a Associação de Moradores e o comércio local.

Identification of Opportunities

Regarding what participants liked most about the places they visited, “public transportation” and “residents” were the most frequently mentioned. The first likely reflects the importance and functionality of connections to other locations, particularly via the train, while the second may indicate the positive relationships among people, reinforced by the neighborhood’s residential character.

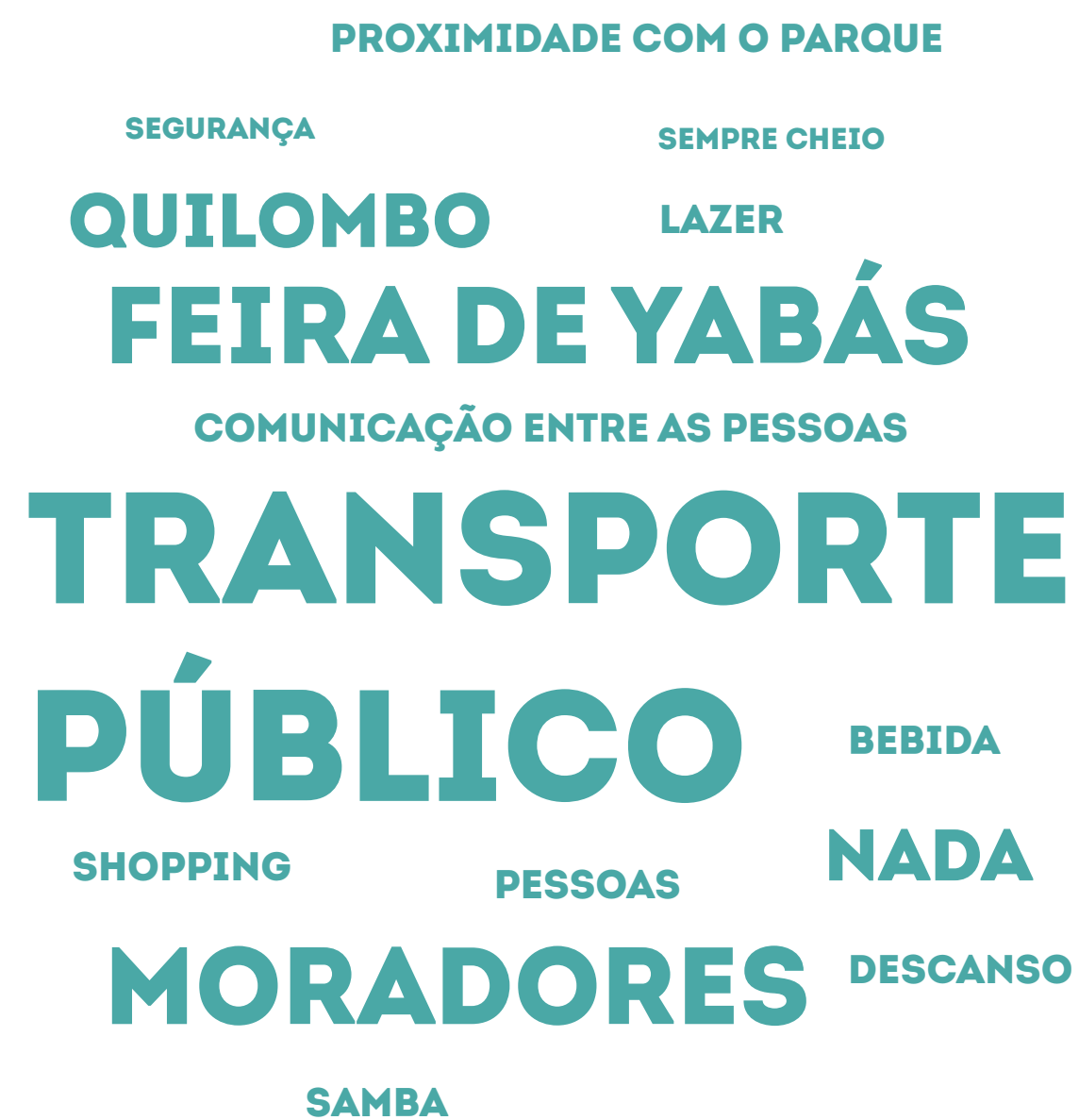
As for what participants liked least, the lack of shade was most commonly cited, a common issue in peripheral areas of the city. Other concerns were more diverse, including accessibility (especially around the train station), safety, lack of seating areas, circulation, walkability, and similar issues.

Participants also identified issues they would like to see improved in the short term and at low cost. The most frequently mentioned was “shade,” followed by “tree planting,” indicating a strong awareness among participants. Other topics included traffic calming and walkability measures, such as pedestrian crossings, traffic light control, speed bumps, and modifications to street corner radii. Some of these suggestions directly address problems noted in earlier discussions.

Regarding long-term, high-impact changes, tree planting again emerged as the top priority, followed by accessibility improvements. Other issues raised included the Rio das Pedras, both in terms of pollution remediation and the formalization of riverside housing, as well as additional walkability concerns such as sidewalk improvements and prioritizing pedestrians.

Finally, among the potential local partners or talents who could help implement some of these proposals, the Quilombo Agbara Dudu was the most frequently mentioned, likely because participants had a direct connection with the group. Other frequently cited partners included the Velha Guarda da Portela, whose headquarters is located near the Quilombo, the Residents’ Association, and local businesses.

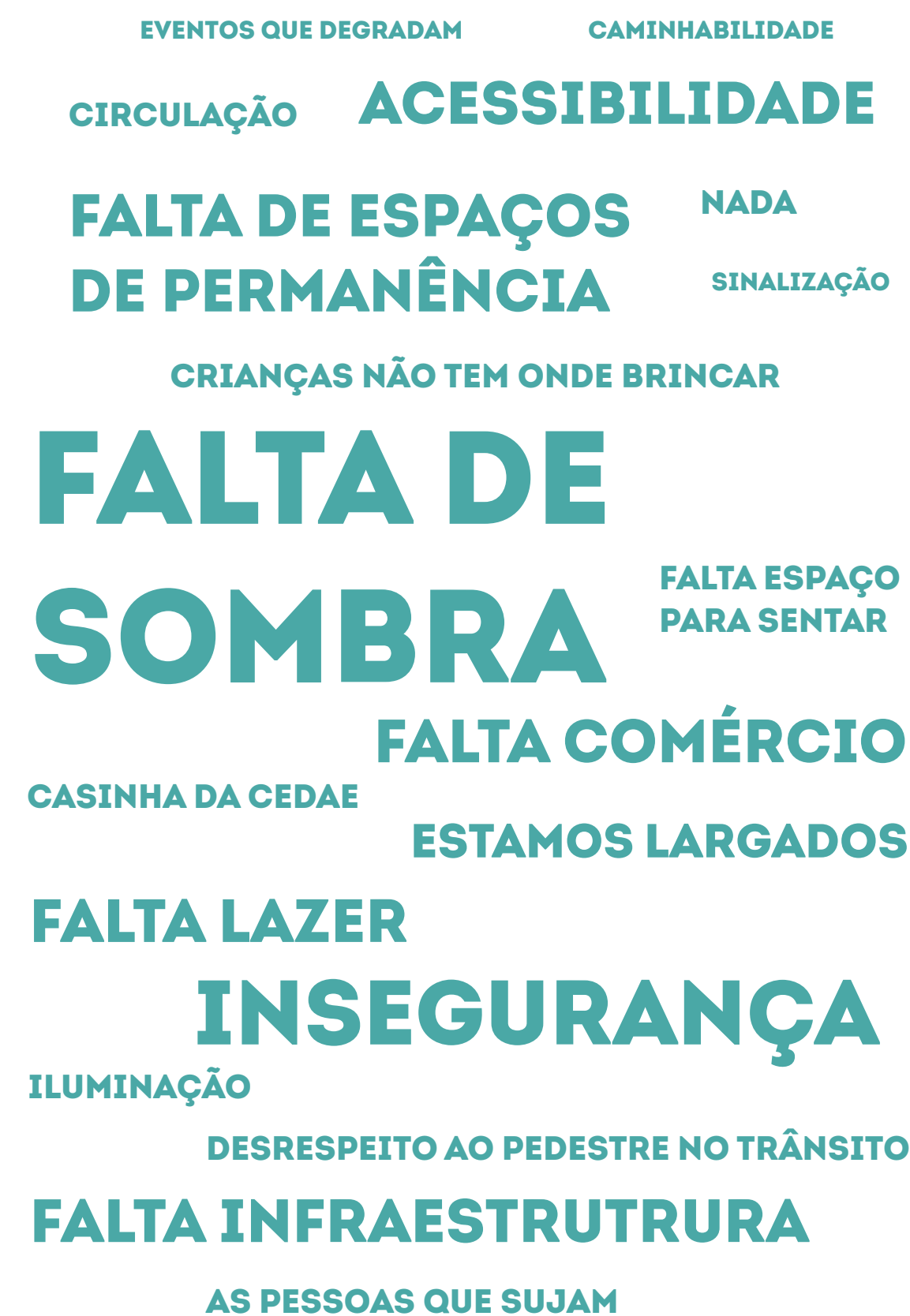
Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item Identificação de Oportunidades: O que você mais gosta nesse lugar?



Word cloud with responses to the question in the Opportunities Identification item: What do you like most about this place?



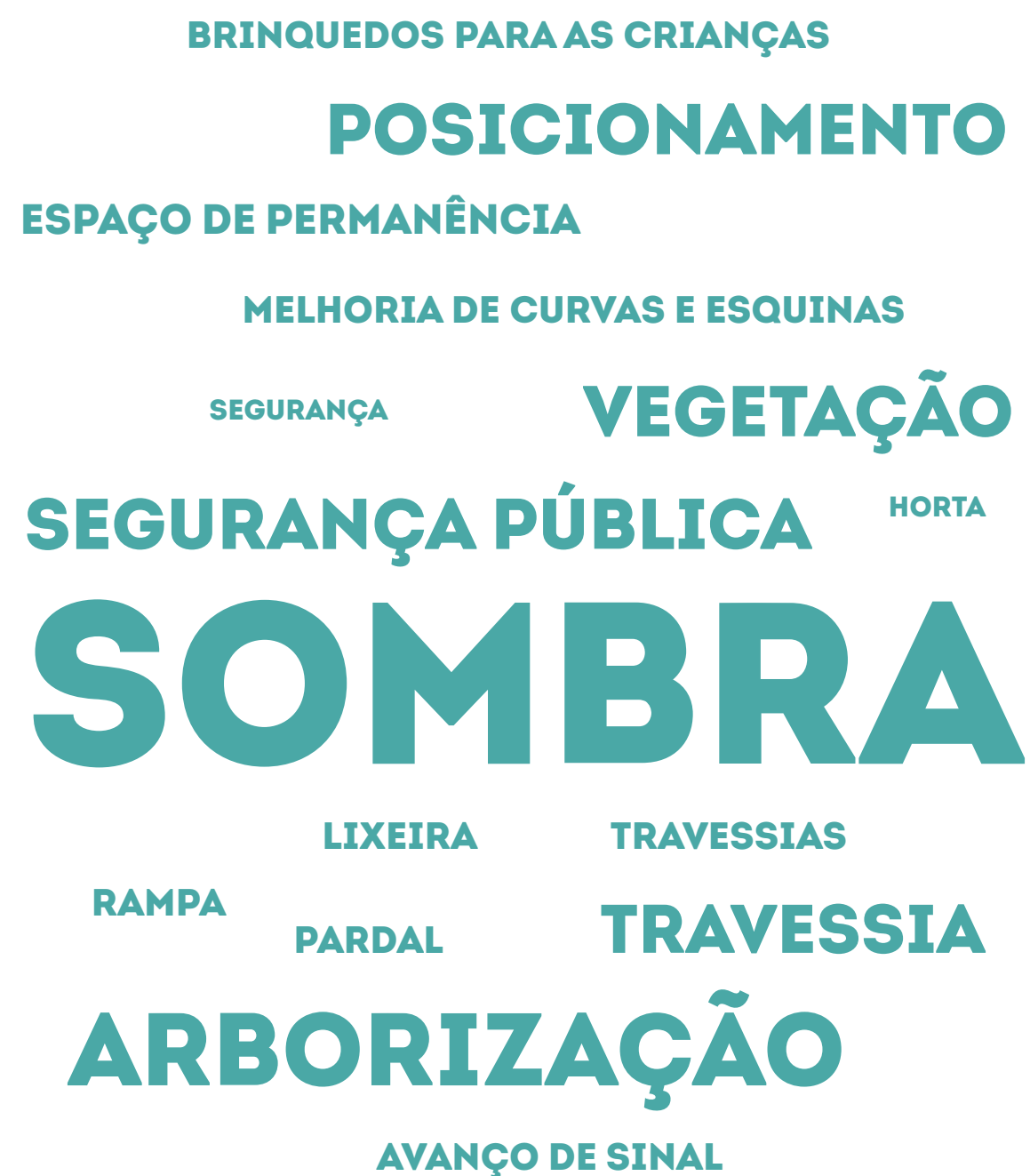
Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item Identificação de Oportunidades: O que você menos gosta nesse lugar?



Word cloud with responses to the question in the Opportunities Identification item: What do you dislike most about this place?



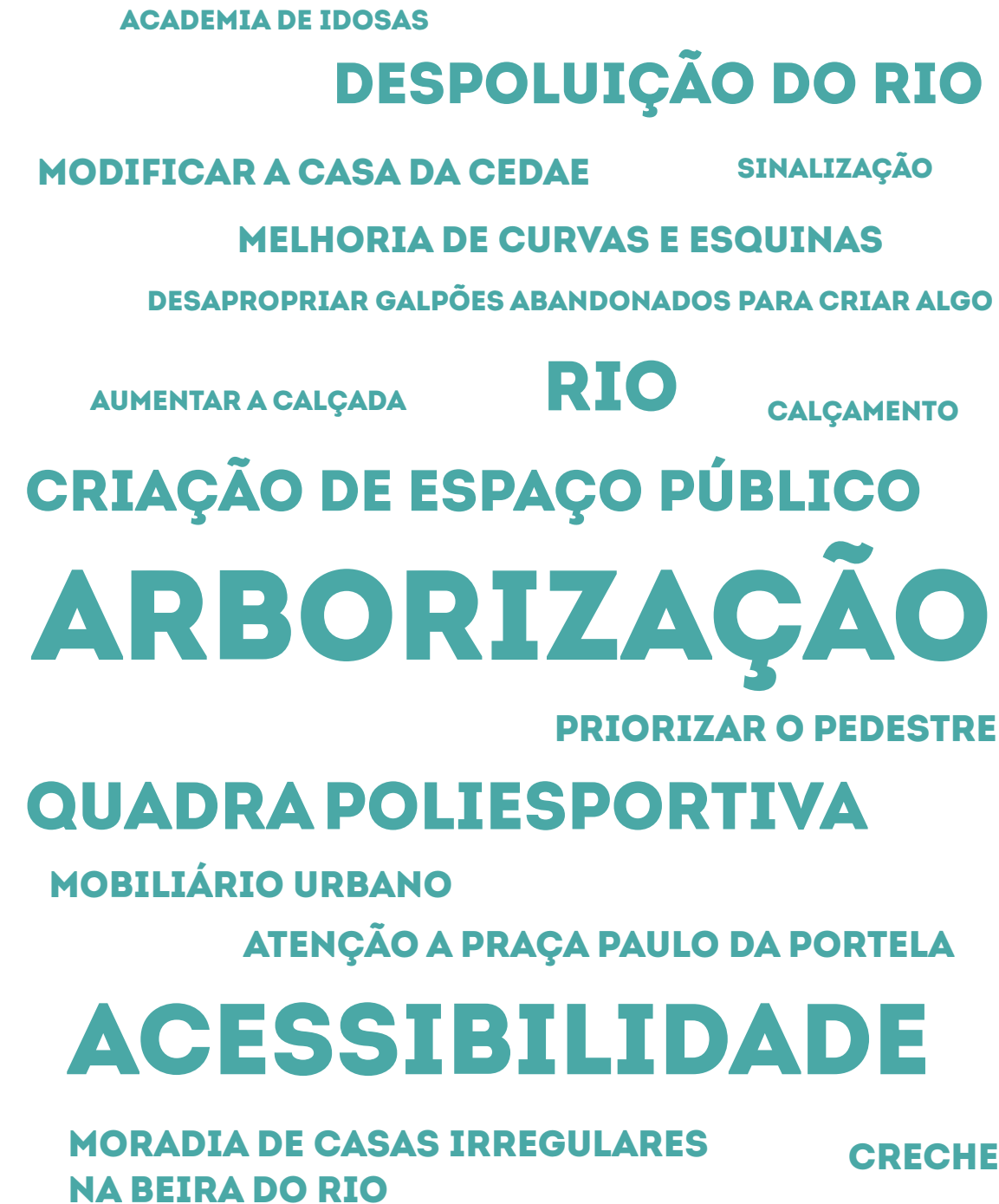
Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item Identificação de Oportunidades: Liste três coisas que gostaria de melhorar neste lugar que poderiam ser feitas neste momento de maneira rápida e que não tivessem um custo elevado.



Word cloud with responses to the question in the Opportunities Identification item: List three things you would like to improve in this place that could be done quickly and at low cost.



Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item Identificação de Oportunidades: Quais seriam três mudanças que gostaria que acontecessem a longo prazo e que teriam um grande impacto nesse espaço?



Word cloud with responses to the question in the Opportunities Identification item: What would be three changes you would like to see happen in the long term that would have a major impact on this space?



Nuvem de palavras com as respostas da pergunta do item Identificação de Oportunidades: Que parcerias locais ou talentos locais você identifica que poderiam ajudar a implementar algumas dessas propostas de melhoria?

ASSOCIAÇÃO DE MORADORES

SAMBA DE RAMPA PORTELINHHA

COMÉRCIO BURACO DO GALO

QUILOMBO

AGBARA DUDU

ESCOLA LOCAL PORTELA

FAZER SAMBA

VELHA GUARDA DA

PORTELA

Word cloud with responses to the question in the Opportunities Identification item: Which local partnerships or local talents do you identify that could help implement some of these improvement proposals?

RESIDENTS' ASSOCIATION

RAMP SAMBA PORTELINHHA GALO'S HOLE

COMMERCE

QUILOMBO

AGBARA DUDU

LOCAL SCHOOL PORTELA

MAKE SAMBA

VELHA GUARDA DA

PORTELA

DOMINGO, DIA 13 DE ABRIL DE 2025, DAS 17H ÀS 19H

Jogo da Rua

A quarta oficina também foi direcionada a um grupo específico de participantes. A presidente da Associação de Moradores da Travessa Capelão Antônio Avelino, Maria Augusta, disponibilizou o horário e dia de uma de suas reuniões para que a equipe do LabIT-PROURB pudesse realizar a atividade. Para este caso, foi utilizada a ferramenta Jogo da Rua.

Tanto a Roléficina com o quilombo quanto o Jogo da Rua foram feitos com agendamento prévio, entretanto, esta última teve receptividade e engajamento muito superiores do que a primeira, contando com 16 moradores da Travessa. Acredita-se que isso ocorreu porque a atividade foi realizada in loco, no entorno imediato das moradias dos participantes, e contou com a mobilização da liderança da Associação.

Com uma participação majoritariamente de mulheres e crianças, o jogo foi dinâmico e proveitoso para fomentar a discussão sobre a pluralidade de opiniões, a empatia em relação a grupos vulneráveis, além do espírito de coletividade.

As principais demandas pontuadas pelos participantes foram: um local para reuniões da associação, que atualmente se encontra na esquina da rua e não possui espaço adequado; hortas comunitárias; parquinho para crianças; bancos e elementos de sombreamento. Outros elementos também aparecem como sugestões, tais como murais artísticos e quadras de esportes. A maior concentração de itens propostos acontece no trecho onde a rua se alarga. Foram feitas sugestões para a esquina, assim como para o terreno livre na margem oposta do rio.

SUNDAY, APRIL 13, 2025, FROM 5:00 PM TO 7:00 PM

Street Game

The fourth workshop was also directed at a specific group of participants. Maria Augusta, president of the Residents' Association of Travessa Capelão Antônio Avelino, offered the time and date of one of her meetings so that the LabIT-PROURB team could conduct the activity. For this session, the Street Game tool was used.

Both the Roléficina with the Quilombo and the Street Game were scheduled in advance; however, the latter had much higher engagement and participation, involving 16 residents from the street. This higher receptivity is believed to be due to the activity taking place on-site, in the immediate surroundings of the participants' homes, and the active mobilization by the Association's leadership.

With participation primarily from women and children, the game was dynamic and effective in fostering discussion about diverse opinions, empathy for vulnerable groups, and a sense of community.

The main demands identified by participants were: a proper meeting space for the association, which currently occupies a corner of the street without adequate facilities; community gardens; a playground for children; benches and shaded areas. Other suggestions included artistic murals and sports courts. The highest concentration of proposed elements was located in the section where the street widens. Suggestions were made for the corner as well as for the open lot on the opposite side of the river.

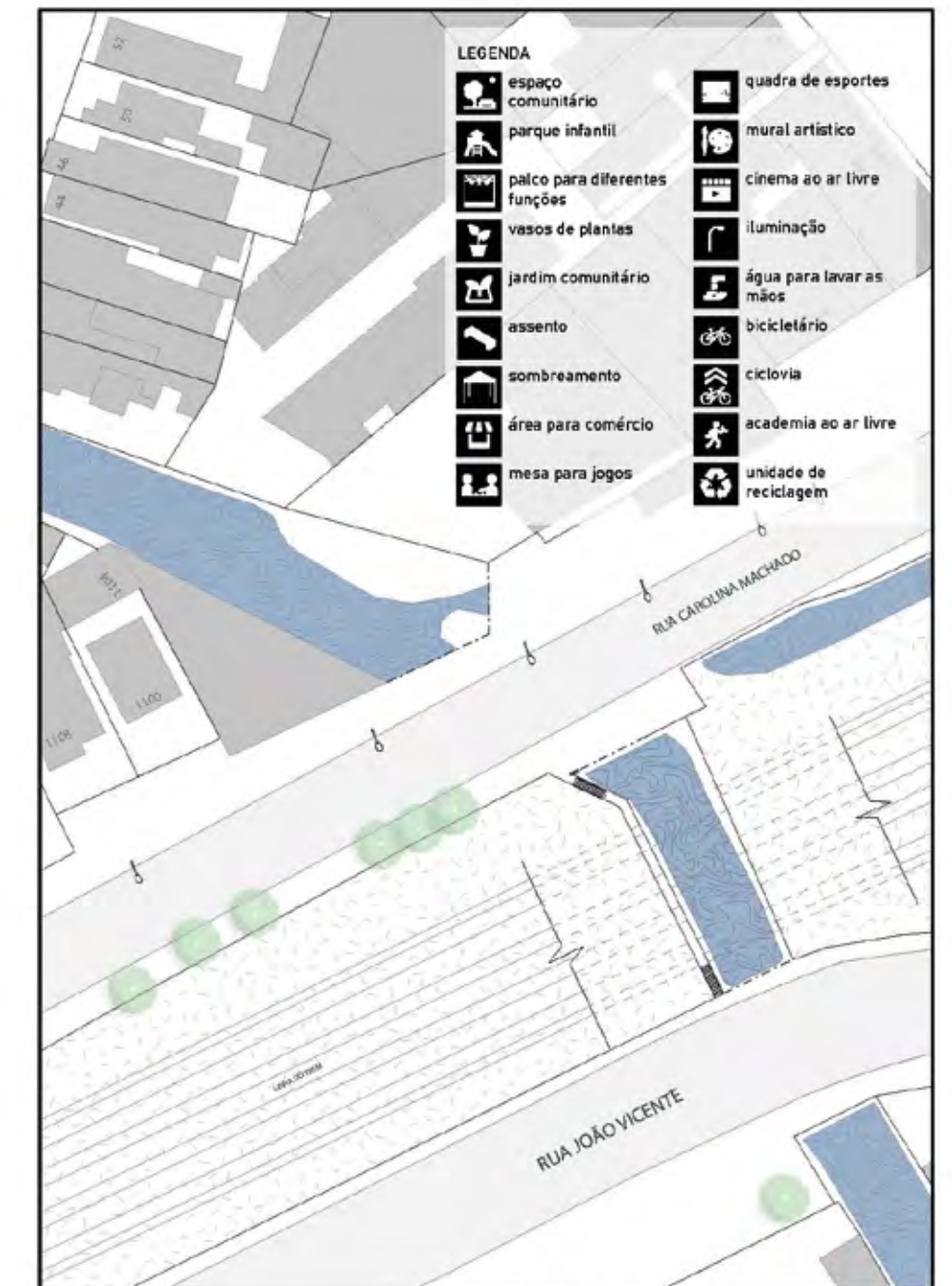
Jogo da Rua com moradores da Travessa Capelão Antônio Avelino

Street Game with residents of Travessa Capelão Antônio Avelino



Resultado Jogo da Rua da Travessa Capelão Antônio Avelino

Street Game Results from Travessa Capelão Antônio Avelino



LIÇÕES APRENDIDAS

A pesquisa prévia e as visitas técnicas foram fundamentais para compreender os melhores dias e horários para as oficinas. Um aspecto essencial para a adesão do público foi a informação de que o trabalho estava sendo realizado no âmbito universitário, pelo PROURB-FAU/UFRJ. Essa identificação ajuda a evitar desconfiança ou cobranças inadequadas por parte da população.

Embora ações noturnas nas ruas apresentem maior complexidade, o horário escolhido para o **Quiosque Urbano** da praça se mostrou acertado, permitindo a presença de um público numeroso e diverso, tanto em quantidade quanto em perfil. No entanto, é importante que a equipe esteja preparada para imprevistos, sobretudo para lidar com reações ríspidas, conflitos ou obstáculos. Um exemplo ocorreu durante a ação na Praça da Estação, onde um pastor pregava com uma caixa de som alta próximo ao local planejado para a oficina. Ou mesmo, um comerciante que se recusou a ceder espaço para a equipe, argumentando que isso prejudicaria sua clientela. Apesar da tentativa de diálogo, a equipe optou por instalar-se em outro ponto, reconhecendo que não se deve confrontar,

mas sim buscar soluções respeitosas.

Ainda sobre a relação com os atores locais, demonstrou-se essencial que a equipe mantivesse uma postura aberta e acolhedora, disposta a ouvir diferentes públicos. A participação espontânea de crianças demonstra um interesse genuíno e trouxe contribuições sinceras de quem não estava presente por imposição, mas por vontade própria.

Outro ponto observado foi que, ao abordar sobre melhorias para o bairro, muitas pessoas tendem a extrapolar o escopo da atividade, aproveitando o momento para expressar insatisfações pessoais ou reclamar. Nesses casos, é importante que a equipe saiba conduzir a conversa com delicadeza, encerrando o diálogo no momento oportuno para que o tempo seja bem administrado e, ao mesmo tempo, o interlocutor se sintá ouvido.

Para ampliar o repertório do público e estimular sua imaginação em relação ao bairro, a ferramenta de **Boas Práticas** se mostrou uma importante estratégia. Muitas vezes, as referências dos moradores são mais focadas no contexto local ou em soluções habituais, o que

LESSONS LEARNED

Preliminary research and technical visits were essential for identifying the best days and times to hold the workshops. A key factor in ensuring public engagement was emphasizing that the work was conducted under the university framework, through the PROURB-FAU/UFRJ. This affiliation helped prevent distrust or inappropriate demands from the community.

Although nighttime street activities are more complex, the timing chosen for the **Urban Kiosk** at the square proved effective, attracting a large and diverse audience in both number and profile. However, it is crucial for the team to be prepared for unforeseen events, particularly to handle conflicts, strong reactions, or obstacles. For example, during the Praça da Estação activity, a pastor was preaching with a loudspeaker near the planned workshop area. Similarly, a local merchant refused to provide space for the team, arguing it would interfere with his customers. Despite attempts at dialogue, the team chose to relocate respectfully, recognizing the importance of seeking solutions rather than confrontation.

Regarding relationships with local actors, maintaining an open and welcoming attitude, ready to listen to diverse participants, proved essential. The spontaneous participation of children demonstrated genuine interest and resulted in sincere contributions from those present by choice rather than obligation.

Another observation was that when asked about improvements for the neighborhood, many participants tend to go beyond the scope of the activity, using the moment to express personal dissatisfaction or complaints. In these cases, the team must skillfully guide the conversation, ending it at an appropriate moment to manage time efficiently while ensuring the participant feels heard.

To broaden participants' perspectives and stimulate their imagination about the neighborhood, the **Best Practices** tool proved to be a valuable strategy. Residents' references are often limited to local context or habitual solutions, which can restrict their expectations regarding potential future transformations.

Activities conducted in the park, particularly

pode limitar suas expectativas sobre possíveis transformações futuras.

As atividades realizadas no parque, especialmente nos finais de semana, também contribuíram para a pluralidade dos conteúdos, em função da diversidade do público presente. Pessoas com mais tempo livre tendem a estar mais dispostas para aderir às atividades.

O **Jogo da Rua**, apesar de muito interativo, apresentou uma fragilidade em seu material gráfico: percebeu-se a dificuldade dos participantes no entendimento dos pictogramas utilizados para representar as soluções. Para próximas experiências, será necessário repensar a gráfica de modo a torná-la mais inclusiva.

A experiência anterior da **Roléficina**, em 2024, já havia indicado a dificuldade de engajar o público espontâneo para a caminhada. Por

isso, foi realizado o agendamento prévio com um grupo específico, no caso, o Quilombo. Ainda que esta estratégia seja mais eficaz, a adesão segue sendo um desafio. Quando o grupo possui uma sede localizada no próprio bairro, isso pode funcionar como ponto de encontro e facilitar a concentração e a realização da atividade, mas tampouco é uma garantia de amplo público.

Para fortalecer o engajamento também no meio digital, a equipe do LabIT-PROURB desenvolveu uma moldura instagramável, permitindo que a divulgação do Laboratório ocorresse de forma contínua e incentivando o sentimento de pertencimento dos participantes. Elementos visuais como o uniforme da equipe e a própria moldura funcionaram como atrativos para os passantes, além de reforçarem o caráter institucional do grupo.

on weekends, also contributed to a diversity of inputs due to the varied audience present. Participants with more free time were generally more willing to engage in the activities.

The **Street Game**, while highly interactive, showed a weakness in its graphic materials: participants struggled to understand the pictograms used to represent solutions. Future iterations will need to rethink the graphics to make them more inclusive.

The previous **Roléficina** experience in 2024 had already highlighted the difficulty of engaging spontaneous participants for the walk. Therefore, scheduling in advance with a specific

group—in this case, the Quilombo—proved more effective. However, participation still remains a challenge. When the group has a headquarters located in the neighborhood, it can serve as a meeting point and facilitate participation, but it does not guarantee broad engagement.

To strengthen digital engagement, the LabIT-PROURB team created an Instagrammable frame, enabling continuous promotion of the Lab and fostering a sense of belonging among participants. Visual elements such as team uniforms and the frame itself acted as attractions for passersby, while reinforcing the group's institutional presence.

REUNIÕES

MEETINGS

Reuniões com C40

Na etapa de Cocriação foram realizadas duas reuniões com a C40 (28 de março e 24 de abril). Na primeira foram discutidos os objetivos de cada oficina, levando em consideração as metas de impacto do projeto. Nesta ocasião, a C40 se disponibilizou a auxiliar com informações e apoio sobre o monitoramento e estratégias de medição pré e pós intervenções, por meio de uma ferramenta da rede. Na segunda reunião, foram apresentados os resultados das oficinas de cocriação.

Meetings with C40

During the Co-creation phase, two meetings were held with C40 (March 28 and April 24). In the first meeting, the objectives of each workshop were discussed, taking into account the project's impact goals. On this occasion, C40 offered support and information regarding monitoring and pre- and post-intervention measurement strategies, using a network tool. In the second meeting, the results of the co-creation workshops were presented.

PROJETO

2

(MAIO-JUNHO 2025)

A Fase 2 correspondeu ao desenvolvimento dos projetos de intervenção, etapa em que a equipe do LabIT-PROURB transformou os resultados da cocriação em propostas concretas para os três pontos definidos. Esse momento foi dedicado à sistematização das ideias, ao desenho das soluções e à organização estratégica dos dispositivos e ações urbanas, garantindo coerência com as demandas da comunidade e com os objetivos estruturantes do projeto. Para garantir a implementação total dos projetos, foi necessária a participação intensa da Prefeitura, tanto na aprovação dos projetos quanto nas ações prévias e ao longo do processo de implementação. Para isso, esta fase também envolveu alinhamentos institucionais com o EPL.

Phase 2 corresponded to the development of the intervention design, a stage in which the LabIT-PROURB team transformed the results of the co-creation process into concrete proposals for the three selected sites. This phase focused on the systematization of ideas, the design of solutions, and the strategic organization of urban devices and actions, ensuring alignment with both community demands and the structuring objectives of the project. To ensure the full implementation of the proposals, strong involvement from the Municipality was required, both in the approval of the proposals and in the preparatory actions and activities carried out throughout the implementation process. For this reason, this phase also included institutional coordination and alignment with EPL.

(MAY-JUNE 2025)

DESIGN

2

O processo de projeto partiu de uma reunião de brainstorming e croquis para elencar uma lista de soluções que, apesar de pensadas em consonância com os resultados da cocriação e específicas para o bairro de Oswaldo Cruz, possuem potencial replicável. As soluções foram categorizadas em dois tipos: as sistêmicas e as pontuais. A primeira categoria abarca o redesenho viário, extensões de calçada, ciclorrotas e arborização, enquanto a segunda se relaciona ao que foi chamado de dispositivo. Cada dispositivo possui um objetivo específico: vaga-lumes - dispositivo de iluminação por sensores; cata-latas - para recolhimento de latas para reciclagem; superfícies - peça de mobiliário para sentar-se ou deitar-se; depave - pensado para criar pontos de plantio próximos a muros; marquise verde - dispositivo de acoplamento de vegetação em muros residenciais que contribuem para o sombreamento do passeio público; murais artísticos; paraciclos; e totens - dispositivo de sinalização.

O plano estratégico das intervenções contempla a localização diagramática das ações e dos dispositivos e, para cada ponto de intervenção, foram desenvolvidos desenhos ampliados.

As principais ações de projeto foram:

REDESENHO VIÁRIO: A ação contemplou extensões de calçada e criação de ruas compartilhadas com pintura, novas travessias,

ajustes de raios de giro, balizamento, ordenação dos estacionamentos e food trucks e uma ciclorrota, nas seguintes localidades: entorno da estação; entorno da passagem subterrânea; Travessa Capelão Antônio Avelino; rota entre a estação e o parque de Madureira e Praça Profa. Adélia Bandeira.

PLANTIO: A ação compreendeu diferentes tipos de plantio: anéis de concreto (manilhas), canteiros, hortas, solução “depave” e novas árvores. Todas as soluções, com exceção das hortas, foram propostas para o entorno da estação. Para a rota foi proposta nova arborização, além dos anéis de concreto para o entorno da Praça Profa. Adélia Bandeira. As hortas se concentraram na Travessa, que também teve como proposta uma nova arborização.

MOBILIÁRIO URBANO: Foi proposto mobiliário para todas as novas intervenções, consistindo em 5 tipos de elementos de madeira sobre bases de concreto cumprindo diferentes funções: bancos, protetores de árvores e de canteiro.

MURAI ARTÍSTICOS: Os murais artísticos foram propostos para muros e empenas cegas em dois pontos de intervenção: no entorno da estação e na Travessa.

Os dispositivos pontuam a rota de forma a criar identidade visual, e são instalados em função da necessidade e adequação.

PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

The design process began with a brainstorming session and sketches to create a list of solutions that, while tailored to the Oswaldo Cruz neighborhood and based on the co-creation results, have replicable potential. The solutions were categorized into two types: systemic and site-specific devices. Systemic solutions included street redesign, sidewalk extensions, bike routes, and tree planting. Site-specific devices each have a particular function: Vaga-lumes - sensor-based lighting device; Cata-latas - for collecting cans for recycling; Superfícies - furniture piece for sitting or lying down; Depave - designed to create planting spots near walls; Marquise Verde - vegetation attachment for residential walls to provide shade on sidewalks; Artistic murals; Bike racks; Totems - signage devices.

The strategic plan for the interventions included a diagrammatic layout of actions and devices, with detailed drawings developed for each site.

Main design actions included:

STREET REDESIGN: Included sidewalk extensions, creation of shared streets with paint, new crossings, corner radius adjustments,

INTERVENTION PROPOSALS

lane markings, organization of parking and food trucks, and a bike route in the following locations: around the station, around the underground passage, Travessa Capelão Antônio Avelino, the route between the station and Parque de Madureira, and Praça Profa. Adélia Bandeira.

PLANTING: Comprised various types of greenery: concrete rings, flowerbeds, community gardens, the “depave” solution, and new trees. All solutions except the gardens were proposed for the station area. The route received additional tree planting and concrete rings around Praça Profa. Adélia Bandeira, while the gardens were concentrated along the Travessa, which also received new trees.

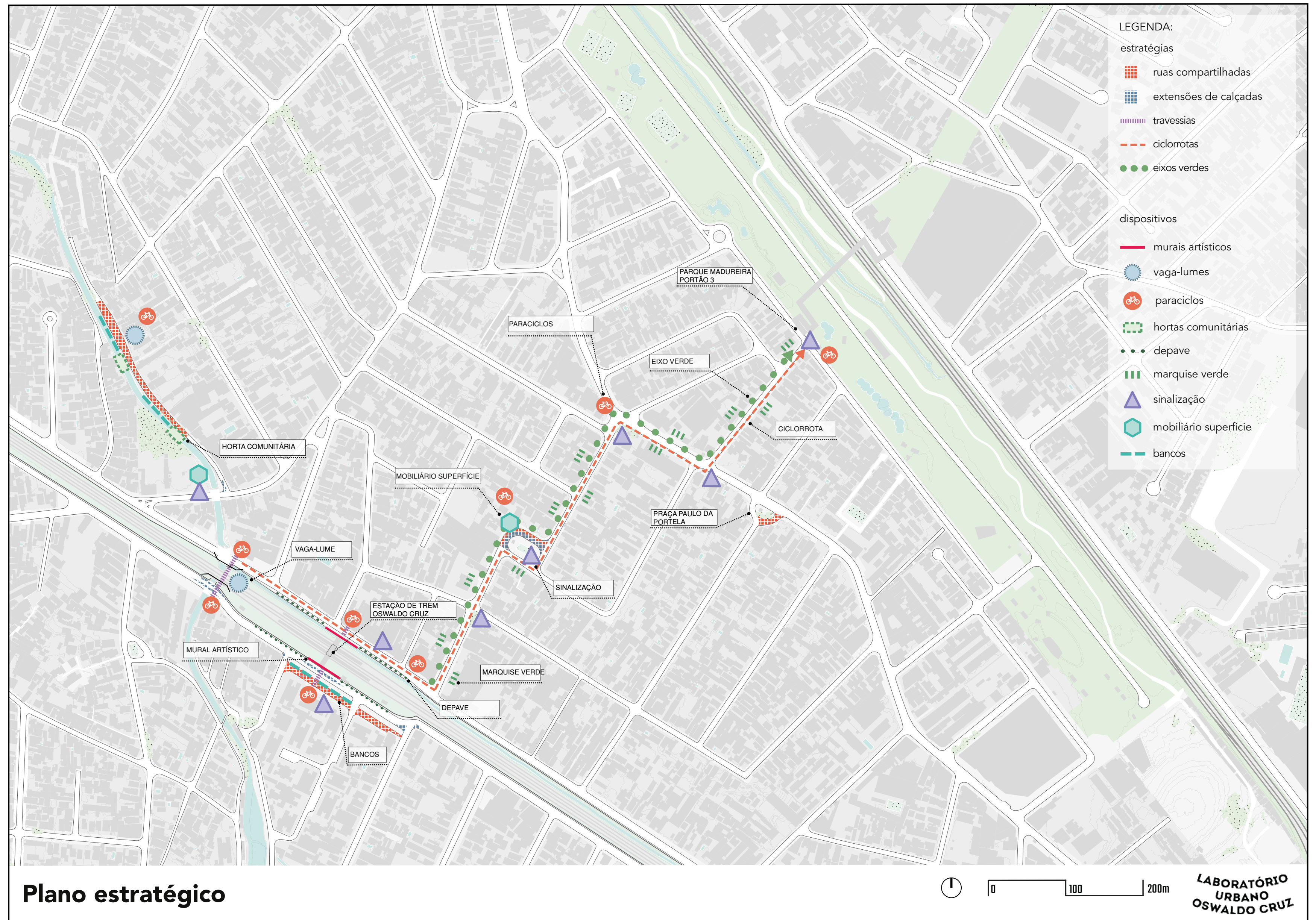
URBAN FURNITURE: Furniture was proposed for all new interventions, consisting of five types of wooden elements on concrete bases serving different functions: benches, tree guards, and planter protections.

ARTISTIC MURALS: Proposed for walls and blind façades at two intervention points: around the station and along the Travessa.

The devices punctuate the route to create a visual identity and are installed according to need and suitability.

Plano estratégico de intervenções propostas para os três pontos

Strategic plan of proposed interventions for the three locations



Praça da Estação

Praça da Estação



ILUSTRAÇÃO: SUPERWIEN URBANISM

ILLUSTRATION: SUPERWIEN URBANISM

Axonométrica do projeto de intervenção para a Praça da Estação e seu entorno

Axonometric view of the intervention design for Praça da Estação and its surroundings

No projeto para a Rua João Vicente, em frente à estação de trem de Oswaldo Cruz, a proposta previu a remodelação da travessia existente, transformando-a em uma travessia acessível em dois tempos, e a criação de uma segunda travessia alinhada à outra escada da estação, também em dois tempos, para evitar que pedestres ativessem fora da faixa.

Foram inseridos dois murais artísticos nos trechos centrais dos muros da estação, tanto voltados para a Rua João Vicente quanto para a Rua Carolina Machado, e previstos trechos de depave para plantio de trepadeira ao longo do muro da ferrovia para ampliar a permeabilidade do solo e acrescentar verde na paisagem.

No interior da praça e na rua interna, o projeto reorganizou os food trucks, realocando-os de forma alinhada ao meio-fio da praça, sobre uma extensão de calçada criada. Nesse mesmo alinhamento, foram pensados canteiros resultantes da abertura do asfalto (canteiros vaga-verde), além de bancos dupla-face posicionados entre os food trucks e a vegetação.

O redesenho viário incluiu a revisão das esquinas de acesso à rua interna, com a implantação de faixas de pedestres e redução dos raios de curvatura para diminuir a velocidade dos veículos. No lado oposto, foi feita a reorganização do estacionamento e da entrada das garagens. Foi prevista também uma pintura lúdica ao longo de toda a via, para reforçar o conceito de rua compartilhada e diferenciar as áreas permitidas para veículos e as extensões de calçada para pedestres.

In the design for Rua João Vicente, in front of the Oswaldo Cruz train station, the proposal included redesigning the existing crossing into a two-stage accessible crosswalk, as well as creating a second crossing aligned with another station staircase, also in two stages, to prevent pedestrians from crossing outside the crosswalk.

Two artistic murals were installed on the central sections of the station walls, facing both Rua João Vicente and Rua Carolina Machado. Sections of depave planting were planned along the railway wall to increase soil permeability and add greenery to the landscape.

Within the square and on the internal street, the design reorganized food trucks, aligning them along the curb over a newly created sidewalk extension. Along the same alignment, planter beds (vaga-verde planters) were created by opening sections of asphalt, along with double-sided benches positioned between the food trucks and vegetation.

The street redesign included a review of the corners accessing the internal street, with the installation of pedestrian crossings and reduction of corner radii to slow vehicle speeds. On the opposite side, parking and garage entrances were reorganized. A playful pavement design was also planned along the entire street to reinforce the shared street concept and distinguish areas for vehicles from sidewalk extensions for pedestrians.

Praça Profa. Adélia Bandeira

Praça Profa. Adélia Bandeira

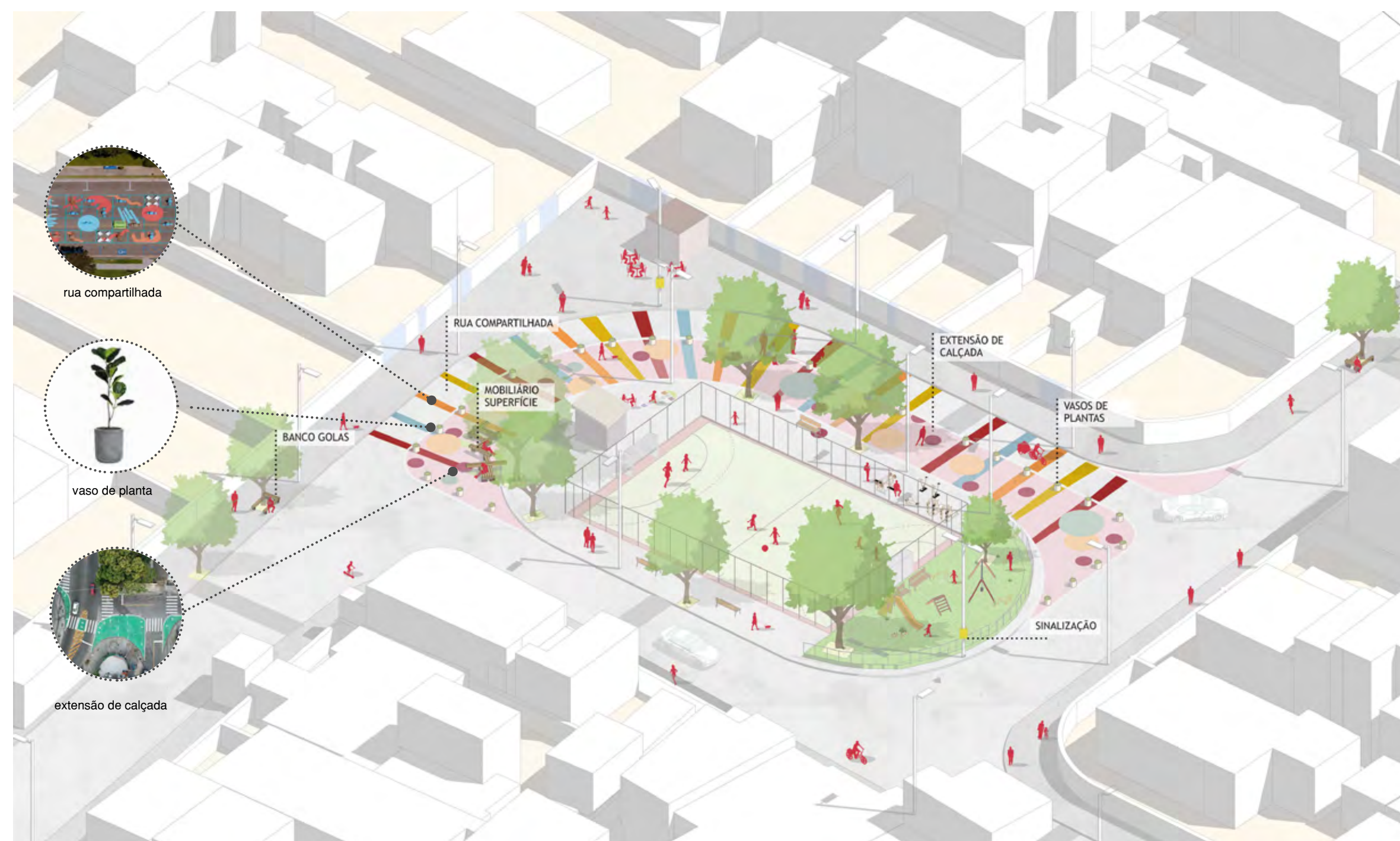


ILUSTRAÇÃO: SUPERWIEN URBANISM

ILLUSTRATION: SUPERWIEN URBANISM

**Axonométrica do projeto de
intervenção para a Praça Profa.
Adélia Bandeira**

**Axonomic view of the
intervention design for Praça
Profa. Adélia Bandeira**

Para a Praça Profa. Adélia Bandeira, foi criada uma rua compartilhada ao longo de toda a via interna que a contorna. A seção destinada aos veículos foi reduzida por meio de uma extensão de calçada balizada por anéis de concreto com plantio, ampliando a área da praça e garantindo organização e aumento da vegetação no espaço. Sobre essa extensão, foi prevista a instalação de um banco-superfície, permitindo a permanência. Também foram incluídos elementos de sinalização e bancos-gola, uma vez que esse trecho integra a rota do Plano Estratégico.

For Praça Profa. Adélia Bandeira, a shared street was created along the entire internal roadway surrounding the square. The vehicular lane was reduced through a sidewalk extension bordered with concrete rings containing plantings, expanding the square's area while organizing the space and increasing vegetation. On this extension, a surface-bench was planned to allow people to stay and gather. Signage elements and collar benches were also included, as this section is part of the route defined in the Strategic Plan.

Travessa Capelão Antônio Avelino

Travessa Capelão Antônio Avelino



ILUSTRAÇÃO: SUPERWIEN URBANISM

ILLUSTRATION: SUPERWIEN URBANISM

Axonométrica do projeto de intervenção da Travessa Capelão Antônio Avelino

Axometric view of the intervention design of Travessa Capelão Antônio Avelino

O projeto para a Travessa Capelão Antônio Avelino envolveu a criação de diferentes intervenções ao longo de toda a via, considerando suas distintas características espaciais. Antes da entrada da Travessa, na Rua Frei Bento, foi proposta uma pintura fazendo referência ao Rio das Pedras, dando continuidade à intervenção realizada no ano anterior na Rua Carolina Machado. Na esquina de acesso, previu-se ainda a criação de um mural artístico no muro de uma residência. No ponto utilizado para as reuniões comunitárias, foi proposta a instalação de um banco-superfície para qualificar o espaço de permanência.

Ao longo da Travessa, adotou-se uma estratégia projetual baseada na modulação definida em planta, criada a partir do parcelamento das edificações. Esse sistema gerou zonas de pintura com áreas preenchidas maiores, alternadas ao longo de toda a via para criar trechos destinados à apropriação pelos pedestres. Também foram previstas extensões de calçada balizadas por anéis de concreto com plantio, conformando chicanas ao longo da rua. Sobre essas extensões, foram propostas hortas comunitárias intercaladas com vagas de estacionamento ao longo do lado da rua voltado para o rio.

Em um trecho onde houve o desabamento do muro, na margem do rio, o projeto previu a criação de um jardim de chuva, acompanhado do plantio de árvores. Mais adiante, onde a rua se alarga e funciona parcialmente como estacionamento de uma oficina mecânica, foi prevista a reorganização do uso viário, com redirecionamento do fluxo de veículos, liberando uma área adequada para a criação de uma pintura lúdica representando um campo de futebol. Todas as pinturas foram planejadas com a utilização de anéis de concreto com plantio como elementos de delimitação.

The design for Travessa Capelão Antônio Avelino involved implementing various interventions along the entire street, considering its distinct spatial characteristics. Before entering the Travessa, on Rua Frei Bento, a pavement painting referencing the Rio das Pedras was proposed, continuing the intervention carried out the previous year on Rua Carolina Machado. At the street corner, an artistic mural was planned on a residential wall. At the spot used for community meetings, a surface-bench was proposed to enhance the area for staying and gathering.

Along the Travessa, the design strategy was based on a modular layout derived from the parceling of buildings. This system created painted zones with larger filled areas, alternated along the street to define segments for pedestrian appropriation. Sidewalk extensions bordered with concrete rings containing plantings were also planned, forming chicanes along the street. On these extensions, community gardens were proposed, interspersed with parking spaces along the side of the street facing the river.

In a section where a wall had collapsed along the riverbank, the design proposed the creation of a rain garden accompanied by tree planting. Further along, where the street widens and is partially used as a parking area for a mechanic workshop, a reorganization of vehicular circulation was planned, redirecting traffic and freeing up an area suitable for a playful pavement painting depicting a soccer field. All the paintings were designed using concrete rings with plantings as delimiting elements.

Reunião com C40 e Novo Nordisk

No dia 19 de maio foi realizada uma reunião coletiva com Novo Nordisk e C40 para apresentação dos resultados da cocriação e das propostas preliminares para cada um dos três pontos de intervenção. Houve uma preocupação por parte dos interlocutores sobre como garantir a continuidade do envolvimento comunitário. A equipe do LabIT-PROURB se comprometeu a levar as propostas para a comunidade para uma nova rodada de discussão, nas oficinas de validação.

Na reunião do dia 26 de junho com a C40 foi discutida a utilização da Health Neighborhood Explorer Tool (Heneex Tool) para avaliação das intervenções. Trata-se de uma ferramenta que reúne indicadores de impacto e índices para as cidades participantes da rede.

Meetings with C40 and Novo Nordisk

On May 19, a joint meeting was held with Novo Nordisk and C40 to present the results of the co-creation phase and the preliminary proposals for each of the three intervention points. The interlocutors expressed concern about how to ensure the continuity of community engagement. The LabIT-PROURB team committed to taking the proposals back to the community for a new round of discussion during the validation workshops.

In the meeting on June 26 with C40, the use of the Health Neighborhood Explorer Tool (Heneex Tool) was discussed to evaluate the interventions. This tool compiles impact indicators and indexes for cities participating in the network.

Reunião com equipe do PROURB-FAU/UFRJ

Em uma segunda reunião realizada com a equipe do PROURB-FAU/UFRJ, no dia 20 de maio, foram apresentadas as propostas preliminares desenvolvidas após a etapa de cocriação. Nessa reunião, o mobiliário urbano foi batizado em cinco tipologias - banco dupla-face, banco-gola, banco-superfície, banco-canteiro e protetor de gola. Essas tipologias foram posteriormente desenvolvidas em projeto, avaliando os custos, tempo e mão-de-obra para a fabricação.

Meeting with the PROURB-FAU/UFRJ Team

In a second meeting with the PROURB-FAU/UFRJ team, held on May 20, the preliminary proposals developed after the co-creation phase were presented. During this meeting, the urban furniture was classified into five typologies: double-sided bench, collar bench, surface bench, planter bench, and collar protector. These typologies were later developed in the design stage, evaluating costs, time, and labor for fabrication.

REUNIÕES

MEETINGS

Reunião com EPL

A reunião com o Escritório de Planejamento, ocorrida no dia 30 de maio, teve o objetivo de apresentar as propostas desenvolvidas após a fase de cocriação. A apresentação ocorreu antes das oficinas de validação, para que houvesse alinhamento entre a prefeitura e a equipe do LabIT-PROURB.

No encontro, foi questionada a quantidade de elementos propostos, tendo em vista o tempo e o orçamento para sua execução. Outras ideias também surgiram de modo a potencializar o caráter transformador do projeto não apenas no curto prazo. Entre as propostas trazidas, em especial para a Praça da Estação, foi a retirada de trecho de asfalto para a criação de canteiro, dispositivo que foi denominado como vaga-verde, além do plantio de mais árvores. Essas duas propostas não haviam sido inseridas no primeiro momento, dado que sua execução demandava maior apoio da prefeitura. Após a reunião foi possível incorporar a proposta nos desenhos e na implementação.

Como encaminhamento, ficou decidido que as propostas seriam primeiro apresentadas para a comunidade em oficinas de validação, e depois, caso aprovadas, seriam separadas por temas, de modo a direcionar as solicitações para cada órgão responsável pela aprovação e implementação das mesmas.

Meeting with EPL

The meeting with the Planning Office (EPL), held on May 30, aimed to present the proposals developed after the co-creation phase. This presentation took place prior to the validation workshops, to ensure alignment between the municipal office and the LabIT-PROURB team.

During the meeting, questions were raised about the quantity of proposed elements, considering the time and budget for their implementation. Other ideas emerged to enhance the transformative potential of the proposal beyond the short term. Notably, for Praça da Estação, a section of asphalt was proposed to be removed to create a planter, referred to as vaga-verde, along with the planting of additional trees. These two proposals were not included initially because their implementation required greater municipal support. After the meeting, it was possible to incorporate these proposals into the drawings and subsequent implementation.

As a follow-up, it was decided that the proposals would first be presented to the community during validation workshops, and, if approved, later organized by theme to direct requests to the responsible agencies for approval and implementation.

Reuniões com Superwien Urbanism

Após as oficinas de cocriação, outras reuniões foram realizadas com a Superwien Urbanism. No dia 13 de maio, o intuito foi apresentar os resultados da primeira fase, o novo plano estratégico e o estudo preliminar das intervenções. O principal retorno dos parceiros foi a preocupação com o engajamento comunitário e a longevidade das intervenções planejadas. Ficou combinado o retorno da equipe do LabIT-PROURB ao território para realização de oficinas de validação, com o objetivo de debater com a comunidade quais intervenções seriam prioritárias, tendo em vista a responsabilidade com a manutenção e a resposta adequada às demandas trazidas durante a cocriação.

Nas reuniões subsequentes de 11 de junho e 4 de agosto, os parceiros contribuíram com a produção de material gráfico para a apresentação do projeto para a comunidade nas oficinas de validação. Nas ocasiões, foram discutidas as melhores formas de comunicação do projeto, optando-se por apresentar os desenhos utilizando axonométricas, aproveitando-se da vasta experiência da Superwien em apresentação de projetos para diversos públicos. As ilustrações axonométricas foram fundamentais para a adequação da linguagem técnica para uma linguagem mais compreensível para o público leigo.

Meetings with Superwien Urbanism

After the co-creation workshops, additional meetings were held with Superwien Urbanism. On May 13, the purpose was to present the results of the first phase, the new strategic plan, and the preliminary study of the interventions. The main feedback from the partners was concern regarding community engagement and the longevity of the planned interventions. It was agreed that the LabIT-PROURB team would return to the neighborhood to conduct validation workshops, aiming to discuss with the community which interventions should be prioritized, considering responsibility for maintenance and responding adequately to the demands raised during co-creation.

In the subsequent meetings on June 11 and August 4, the partners contributed to the production of graphic material for presenting the proposals to the community during the validation workshops. During these sessions, the best forms of design communication were discussed, and it was decided to present the drawings using axonometric illustrations, leveraging Superwien's extensive experience in presenting proposals to diverse audiences. These axonometric illustrations were essential to translate technical language into a format more understandable to the general public.

VALIDAÇÃO

3

(JUNHO-AGOSTO 2025)

A Fase 3 correspondeu ao processo de validação das propostas, momento em que as ideias construídas na cocriação foram apresentadas à comunidade para confirmação, ajustes e aprofundamento coletivo. Foram quatro dias de oficinas, nos dias 26, 27 e 29 de junho e 20 de agosto, na Associação de Moradores, Praça da Estação, Travessa Capelão Antônio Avelino e Praça Profa. Adélia Bandeira, respectivamente. As atividades tiveram como base os dados coletados dos moradores por meio das ferramentas de participação, na fase de cocriação.

Para todas as oficinas, foram utilizadas duas formas de apresentação: um banner em tamanho A0, contendo planta baixa, axonométrica com simulações das propostas em escala, imagens esquemáticas e referências ilustrativas das soluções pensadas; e colagens em tamanho A3, que simulavam o antes e depois das intervenções sobre fotos da situação atual. Durante as atividades, foram disponibilizados post-its e adesivos coloridos, cuja utilização pelos participantes foi incentivada pela equipe para sinalizar, com as cores verde e vermelha, o que gostavam e o que não gostavam, e para anotar sugestões.

Phase 3 corresponded to the validation process of the proposals, a moment when the ideas developed during co-creation were presented to the community for confirmation, adjustments, and collective deepening. The validation workshops took place over four days: June 26, 27, 29, and August 20, held at the Association of Residents, Praça da Estação, Travessa Capelão Antônio Avelino, and Praça Profa. Adélia Bandeira, respectively. The activities were based on the data collected from residents using the participatory tools during the co-creation phase.

For all workshops, two forms of presentation were used: an A0-sized banner, containing a floor plan, axonometric drawings with scaled simulations of the proposals, schematic images, and illustrative references of the planned solutions; and A3-sized collages, which simulated the before-and-after conditions of the interventions over photos of the current situation. During the activities, post-its and colored stickers were provided, and participants were encouraged by the team to use them to indicate, with green and red colors, what they liked and did not like, as well as to write down suggestions.

(JUNE-AUGUST 2025)

VALIDATION

3

OFICINAS DE VALIDAÇÃO

QUINTA-FEIRA, DIA 26 DE JUNHO DE 2025, DAS 19H ÀS 20H30

Associação de Moradores do Conjunto de Oswaldo Cruz - Nova Geração

A oficina de validação do projeto para a Praça da Estação foi estruturada em dois dias: um dedicado à escuta dos moradores do conjunto residencial situado em frente à praça, e outro realizado na própria praça, com a finalidade de coletar as percepções de outros residentes e frequentadores do espaço.

A partir da apresentação do banner e das colagens, foram destacadas soluções como: extensão de calçada ao longo da praça com mobiliário e canteiros; criação de uma rua compartilhada na via interna ao lado da praça; reorganização dos quiosques na nova extensão e limitação do estacionamento apenas no lado oposto da rua; criação de uma travessia em dois tempos conectando a estação de trem à praça; pintura de um mural artístico e implantação de depave com plantio de trepadeiras ao longo do muro da estação.

A primeira oficina ocorreu dentro da associação, com o apoio do presidente Lelo,

que disponibilizou o local e o horário em que os moradores costumam se reunir. Ao todo, participaram 18 moradores, incluindo vários responsáveis pelos quiosques que ocupam a praça, o que foi muito benéfico para o diálogo, pois uma das propostas apresentadas foi a realocação desses quiosques. Os proprietários concordaram com a mudança, contanto que ficassem organizados ao lado da praça, já que anteriormente ocupavam posições alternadas.

Os moradores demonstraram empolgação com as propostas e aprovaram o projeto. Suas dúvidas e preocupações concentraram-se principalmente na travessia em dois tempos próxima ao ponto de ônibus, questionando se poderia gerar engarrafamentos nos horários de maior fluxo. Durante a reunião, o presidente também destacou o pedido de um parquinho infantil, uma demanda antiga dos moradores que, segundo ele, nunca foi atendida.

VALIDATION WORKSHOPS

THURSDAY, JUNE 26, 2025, FROM 7:00 PM TO 8:30 PM

Association of Residents of the Oswaldo Cruz Complex - Nova Geração

The validation workshop for the Praça da Estação design was structured in two sessions: one dedicated to listening to the residents of the housing complex in front of the square, and another held in the square itself to gather the perceptions of other residents and visitors to the space.

Based on the presentation of the banner and collages, the following solutions were highlighted: extension of the sidewalk along the square with furniture and planters; creation of a shared street in the internal road adjacent to the square; reorganization of the kiosks along this new extension, with parking limited to the opposite side of the street; creation of a two-stage pedestrian crossing connecting the train station to the square; painting of an artistic mural; and implementation of depave with trellis plantings along the station wall.

The first workshop took place inside the association, with the support of the president,

Lelo, who provided the space and the usual meeting time for residents. A total of 18 residents participated, including several kiosk owners who operate in the square. Their participation was very beneficial for the discussion, as one of the proposed changes involved relocating the kiosks. The owners agreed to the move, provided they were organized along the side of the square, as they had previously occupied alternating positions.

Residents expressed enthusiasm for the proposals and approved the design. Their questions and concerns focused mainly on the two-stage crossing near the bus stop, questioning whether it could cause traffic congestion during peak hours. During the meeting, the president also emphasized a request for a children's playground, an old demand of the residents that, according to him, had never been met.

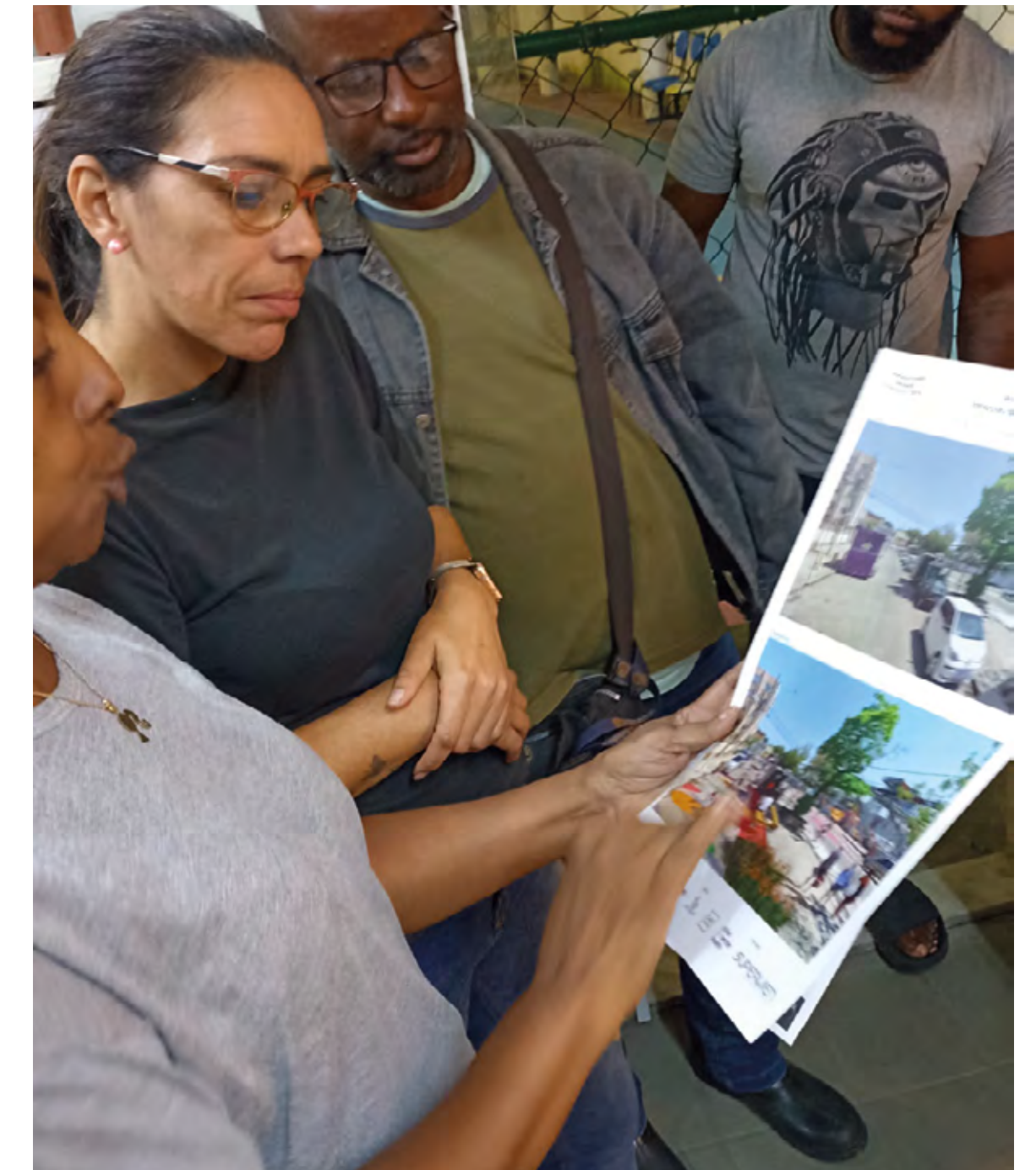
Moldura instagramável e flyers de divulgação da Validação

Instagrammable frame and promotional flyers from the Validation



Primeira validação na Associação dos Moradores do Conjunto de Oswaldo Cruz

First validation at the Oswaldo Cruz Housing Complex Residents' Association



SEXTA-FEIRA, DIA 27 DE JUNHO DE 2025, DAS 18H ÀS 19H30

Praça da Estação

A segunda oficina para a Estação ocorreu em data e horário definidos a partir do reconhecimento prévio feito pela equipe do LabIT-PROURB, e contou com a participação de 22 moradores. A dinâmica realizada revelou que os participantes aprovaram as intervenções apresentadas. O mobiliário proposto recebeu forte apoio, assim como a reorganização dos quiosques. Houve também valorização das ideias que ampliavam a segurança no trânsito, especialmente no trecho entre a praça e o conjunto habitacional, onde a redução da presença de veículos foi vista como fundamental para transformar a área em um espaço de lazer mais seguro.

A demanda pelo parquinho infantil surgiu novamente, desta vez, reforçada por crianças que participaram da oficina. De modo geral, a principal preocupação manifestada pelos presentes esteve relacionada à segurança viária. Além disso, foi sugerido que o mural artístico incluísse uma representação da negritude e do samba do bairro. Essa sugestão foi levada para os artistas responsáveis pelos murais.

As interações com os desenhos do projeto indicaram que 26 participantes aprovaram o redesenho viário proposto, 10 aprovaram as propostas de plantio, 9 destacaram o mobiliário e 5, os murais. Não houve nenhuma interação desaprovando as propostas.

FRIDAY, JUNE 27, 2025, FROM 6:00 PM TO 7:30 PM

Praça da Estação

The second workshop for the Station took place on a date and time defined based on prior reconnaissance by the LabIT-PROURB team, and included the participation of 22 residents. The activities conducted showed that the participants approved the proposed interventions. The proposed furniture received strong support, as did the reorganization of the kiosks. There was also positive reception of ideas that enhanced traffic safety, especially in the stretch between the square and the residential complex, where reducing vehicle presence was seen as essential to transform the area into a safer leisure space.

The demand for a children's playground arose again, this time reinforced by children participating in the workshop. Overall, the main concern expressed by participants was road safety. Additionally, it was suggested that the artistic mural include a representation of Black culture and the neighborhood's samba heritage. This suggestion was forwarded to the artists responsible for the murals.

Interactions with the drawings indicated that 26 participants approved the proposed road redesign, 10 approved the planting proposals, 9 highlighted the furniture, and 5 the murals. There was no disapproval of the proposals.

Segundo dia de validação na Praça da Estação

Second day of validation at Praça da Estação

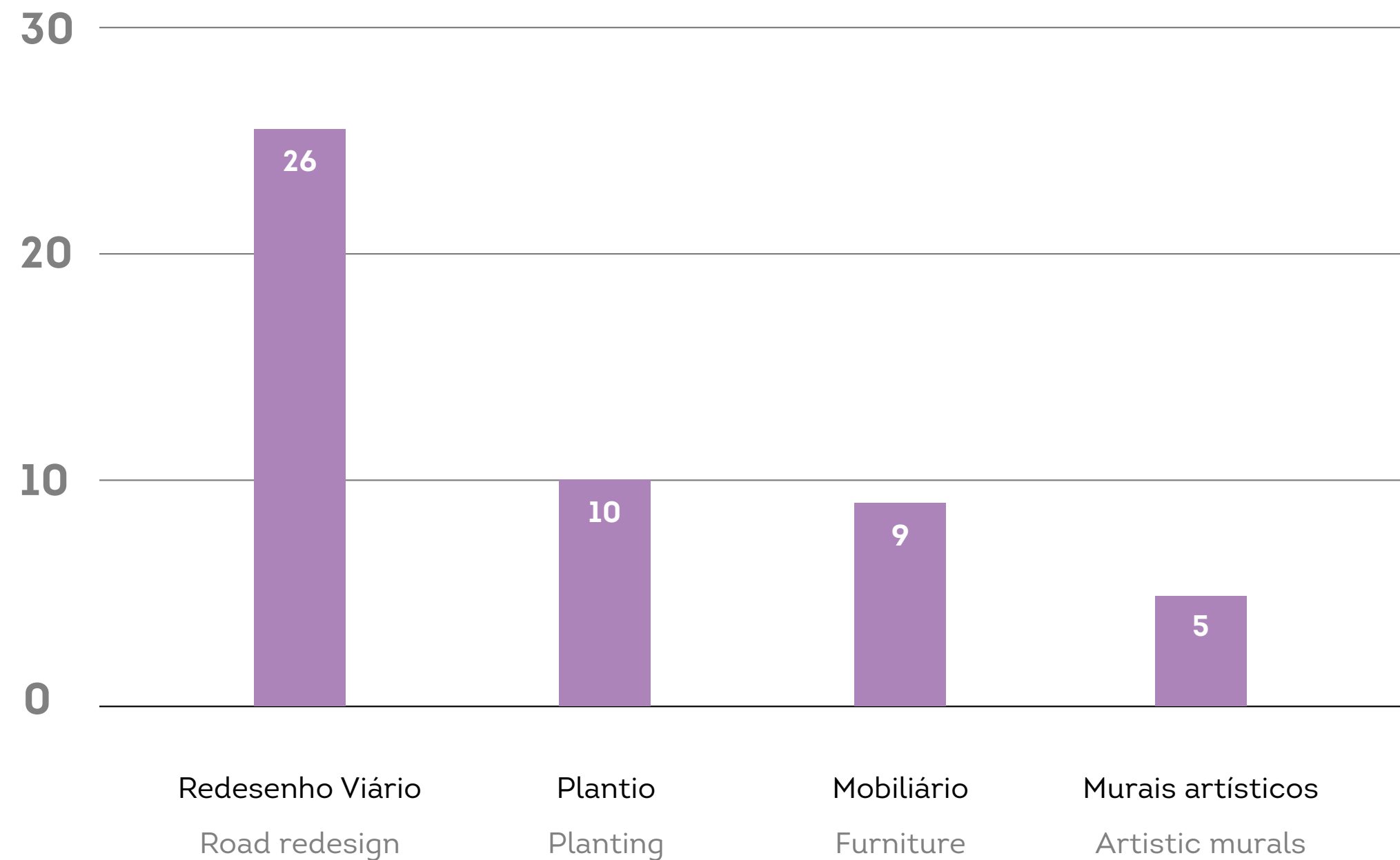


Gráfico da avaliação dos moradores para as ações de projeto na Praça da Estação

Residents' evaluation chart of the design actions at Praça da Estação

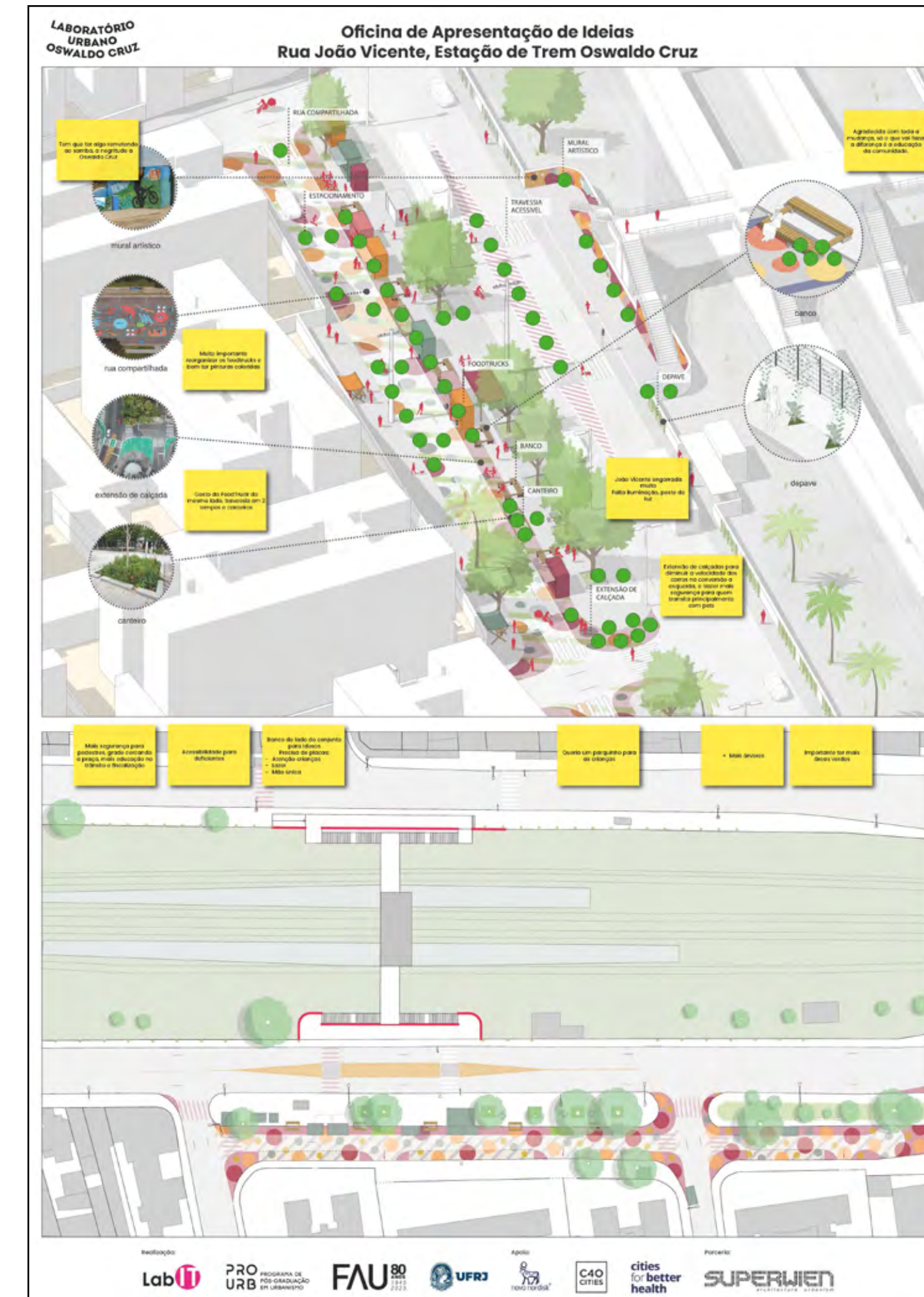
Resultado da Oficina de Apresentação de ideias na Praça da Estação

Results of the Idea Presentation Workshop at Praça da Estação



GOSTO / I LIKE IT

NÃO GOSTO / I DON'T LIKE IT



DOMINGO, DIA 29 DE JUNHO DE 2025, DAS 15H30 ÀS 17H

Travessa Capelão Antônio Avelino

A oficina contou com a participação de 10 moradores, e sua data foi definida pela presidente da associação, assim como ocorreu na fase de cocriação. Para esta atividade, foram apresentados um banner A0 com a demonstração do projeto e colagens em tamanho A3 simulando o antes e depois das intervenções. Esses materiais destacaram propostas como: pintura de mural artístico em muro na entrada da travessa; extensão de calçada com hortas ao longo da rua; redesenho viário incorporando chicanas para diminuição da velocidade dos automóveis; áreas de rua compartilhada; criação de uma área de quadra de esportes pintada sobre a extensão de calçada; implantação de um jardim de chuva em um trecho da margem do rio em processo de erosão, onde ocorreu o desabamento do muro, e instalação de mobiliário superfície no espaço onde ocorrem as reuniões da associação.

Embora tenham demonstrado satisfação geral pelo projeto, os moradores manifestaram grande preocupação com a redução da largura da via decorrente da extensão da calçada. Muitos acreditavam que o caminhão de lixo não conseguiria circular pelo espaço reduzido. Também se posicionaram totalmente contrários à instalação do banco-superfície ou qualquer outro banco ao longo da travessa, argumentando que esses espaços de

permanência poderiam atrair usuários de drogas. Além disso, solicitaram a diminuição da quantidade de hortas distribuídas ao longo da rua, a fim de evitar a redução das vagas de estacionamento e respeitar a dinâmica interna já adotada pelos moradores, que costumam estacionar em frente às próprias residências.

Os moradores também informaram que não seria possível realizar a pintura do mural no muro inicialmente previsto, pois a proprietária do imóvel não permitiria a intervenção. Ela não participou das reuniões, o que inviabilizou avançar com a proposta naquele local.

Durante o diálogo, a equipe do LabIT-PROURB esclareceu que a passagem do caminhão de lixo seria garantida mesmo com a extensão da calçada. Ficou acordado, ainda, que seria feito um levantamento da quantidade de veículos dos moradores, possibilitando ajustes no projeto para assegurar as vagas necessárias. Assim, tornou-se necessária a realização de uma nova oficina de validação após a incorporação dessas adaptações.

Ainda que algumas propostas tenham desagradado alguns moradores, as posições foram favoráveis ao projeto, como demonstra o gráfico, que aponta que 6 participantes aprovaram o redesenho viário, 3 aprovaram o plantio de vegetação e 2 aprovaram o mural artístico. Só houve objeção completa à instalação de mobiliário.

SUNDAY, JUNE 29, 2025, FROM 3:30 PM TO 5:00 PM

Travessa Capelão Antônio Avelino

The workshop had the participation of 10 residents, and its date was set by the president of the association, as had been done during the co-creation phase. For this activity, an A0 banner showing the design and A3 collages simulating the before-and-after of the interventions were presented. These materials highlighted proposals such as: the painting of an artistic mural on a wall at the entrance of the street; extension of the sidewalk with community gardens along the street; road redesign incorporating chicanes to reduce vehicle speed; shared street areas; creation of a painted sports court area on the sidewalk extension; implementation of a rain garden on a riverbank section undergoing erosion where a wall had collapsed; and installation of surface furniture in the space used for association meetings.

Although residents expressed overall satisfaction with the proposal, they raised significant concerns regarding the reduction of the street width due to the sidewalk extension. Many believed that the garbage truck would not be able to circulate through the narrowed space. They also expressed complete opposition to the installation of the surface bench or any other bench along the street, arguing that these seating areas could attract drug users. Additionally, they requested a

reduction in the number of gardens along the street to avoid decreasing parking spaces and to respect the existing internal dynamics, as residents usually park in front of their own homes.

The residents also informed that it would not be possible to paint the mural on the originally planned wall, as the property owner would not allow the intervention. The owner did not participate in the meetings, making it impossible to proceed with the proposal at that location.

During the discussion, the LabIT-PROURB team clarified that the garbage truck passage would be guaranteed even with the sidewalk extension. It was also agreed that a survey of residents' vehicles would be conducted, enabling adjustments to the design to ensure the necessary parking spaces. Consequently, it became necessary to hold a new validation workshop after incorporating these adaptations.

Although some proposals were disliked by certain residents, the overall positions were favorable to the proposal, as shown in the chart, which indicates that 6 participants approved the road redesign, 3 approved the vegetation planting, and 2 approved the artistic mural. The only complete objection was regarding the installation of furniture.

Primeira validação na Travessa Capelão Antônio Avelino

First Validation at Travessa Capelão Antônio Avelino

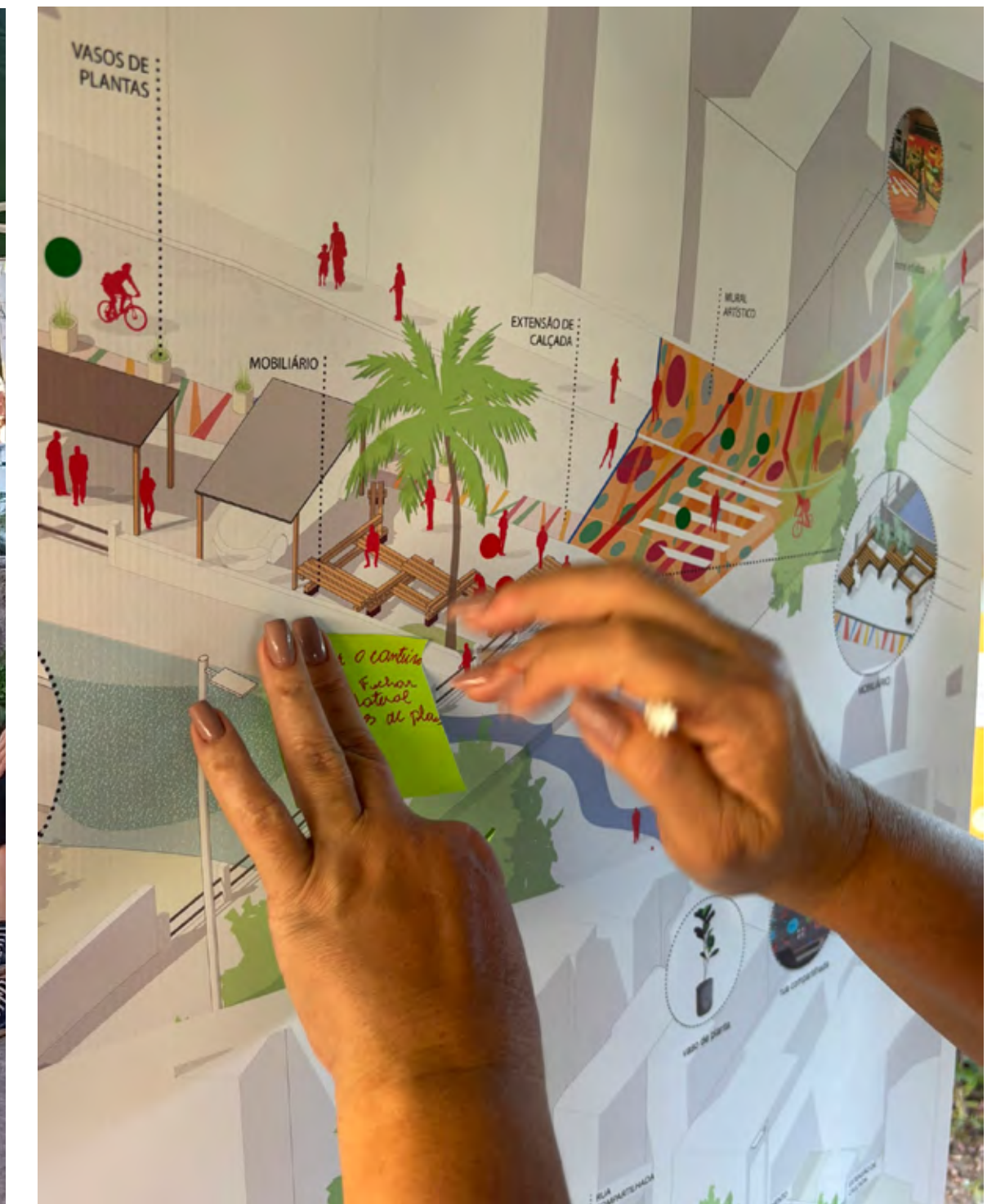
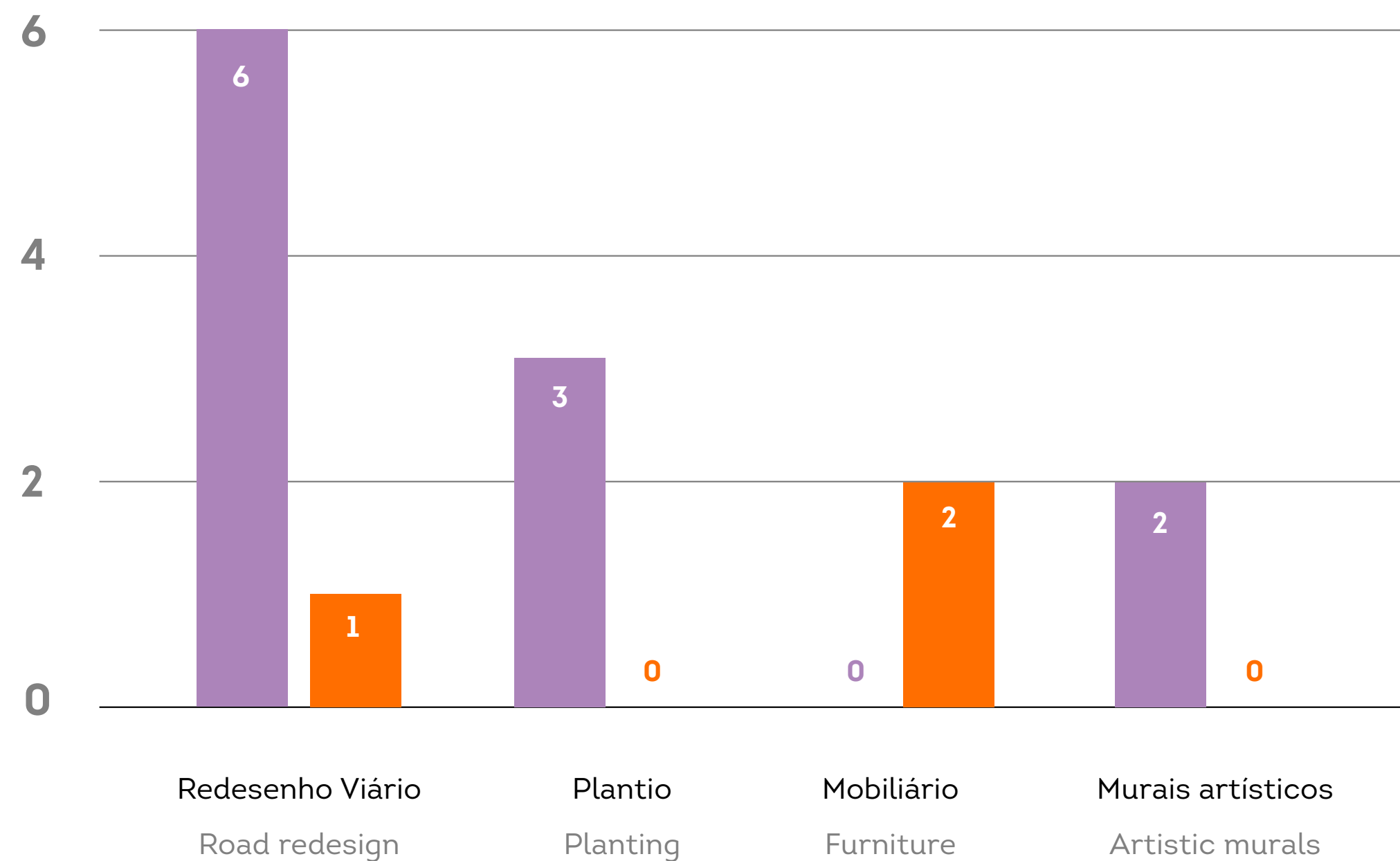


Gráfico da avaliação dos moradores para as ações de projeto na Travessa Capelão Antônio Avelino

Graph of Residents' Evaluation of design actions at Travessa Capelão Antônio Avelino

Resultado da Oficina de Apresentação de ideias na Travessa Capelão Antônio Avelino

Results of the Idea Presentation Workshop at Travessa Capelão Antônio Avelino



GOSTO / I LIKE IT

NÃO GOSTO / I DON'T LIKE IT



DOMINGO, DIA 24 DE AGOSTO DE 2025, DAS 15H30 ÀS 17H

Travessa Capelão Antônio Avelino - Segunda validação

Após a readequação do projeto apresentado na oficina anterior, foi realizada uma segunda validação, utilizando uma planta baixa e colagens atualizadas, que simulavam as intervenções em diferentes trechos da rua. Foram destacadas as alterações referentes à quantidade de vagas de estacionamento, ajustadas a partir do levantamento realizado pelos próprios moradores, além da retirada das chicanas e do banco-superfície.

A reunião contou com a participação de 6 moradoras, que aprovaram a nova proposta e se dispuseram a compartilhar as colagens do projeto com os moradores que não puderam comparecer.

SUNDAY, AUGUST 24, 2025, FROM 3:30 PM TO 5:00 PM

Travessa Capelão Antônio Avelino - Second Validation

After the adjustments made to the design presented in the previous workshop, a second validation session was held, using an updated plan and revised collages simulating the interventions along different sections of the street. The changes were highlighted, particularly those related to the number of parking spaces, which were adjusted based on the survey conducted by the residents themselves, as well as the removal of the chicanes and the surface bench.

The meeting was attended by six female residents, who approved the revised proposal and offered to share the collages with neighbors who were unable to attend.

Segundo dia de validação na Travessa Capelão Antônio Avelino

Second Day of Validation at Travessa Capelão Antônio Avelino



QUARTA-FEIRA, DIA 20 DE AGOSTO DE 2025, DAS 10H ÀS 11H30

Praça Profa. Adélia Bandeira

No terceiro ponto de intervenção, a validação aconteceu em uma quarta-feira, dia em que ocorre a feira semanal no entorno da praça. Com 27 participantes, a atividade consolidou a proposta para o aumento de calçada através do redesenho viário, a instalação da delimitação com manilhas com plantio e a pintura de piso. Entre os comentários realizados pelos participantes apareceu a necessidade de uma sinalização efetiva para a redução de velocidade, e para a nova área prioritária para pedestres. Solicitaram também bancos para as mães que levam as crianças ao parquinho, paraciclos, local para cães e a redução de áreas de estacionamento.

Como mostra o gráfico, a maioria dos participantes se mostrou favorável às

mudanças propostas, exceto duas pessoas que alertaram para a dificuldade de manutenção do local durante a Feira das Yabás - feira mensal que atrai multidões para Oswaldo Cruz e faz alterações no transporte público e tráfego de veículos. Durante o evento, os ônibus trafegam pelo entorno da praça e os carros estacionados dificultam o percurso, causando transtornos. Foi explicado que o estudo realizado garante que a largura da via para os dias de evento não seria afetada. Foi combinado levar essa questão para a Subprefeitura e CET-Rio para que a operação de trânsito pudesse ser equalizada com o novo desenho viário e com as preocupações dos moradores.

WEDNESDAY, AUGUST 20, 2025, FROM 10:00 AM TO 11:30 AM

Praça Profa. Adélia Bandeira

At the third intervention point, the validation took place on a Wednesday, the same day as the weekly street market held around the square. With 27 participants, the activity consolidated the proposal for sidewalk expansion through road redesign, the installation of concrete rings with planting as delimitation elements, and pavement painting. Among the participants' comments was the need for effective signage to reduce vehicle speed and to mark the new pedestrian-priority area. They also requested benches for mothers who bring their children to the playground, bike racks, a designated area for dogs, and a reduction in parking spaces.

As shown in the chart, most participants were favorable to the proposed changes, except for two individuals who raised concerns about the difficulty of maintaining the area during the Feira das Yabás—a monthly fair that attracts large crowds to Oswaldo Cruz and alters public transport routes and traffic patterns. During the event, buses circulate around the square, and parked cars can obstruct the route, causing disruptions. It was explained that the conducted study ensures that the roadway width required for event days would not be affected. It was agreed that this issue would be taken to the Subprefeitura and CET-Rio so that traffic operations could be aligned with the new road design and residents' concerns.

Validação na Praça Prof. Adélia Bandeira

Validation at Praça Prof. Adélia Bandeira

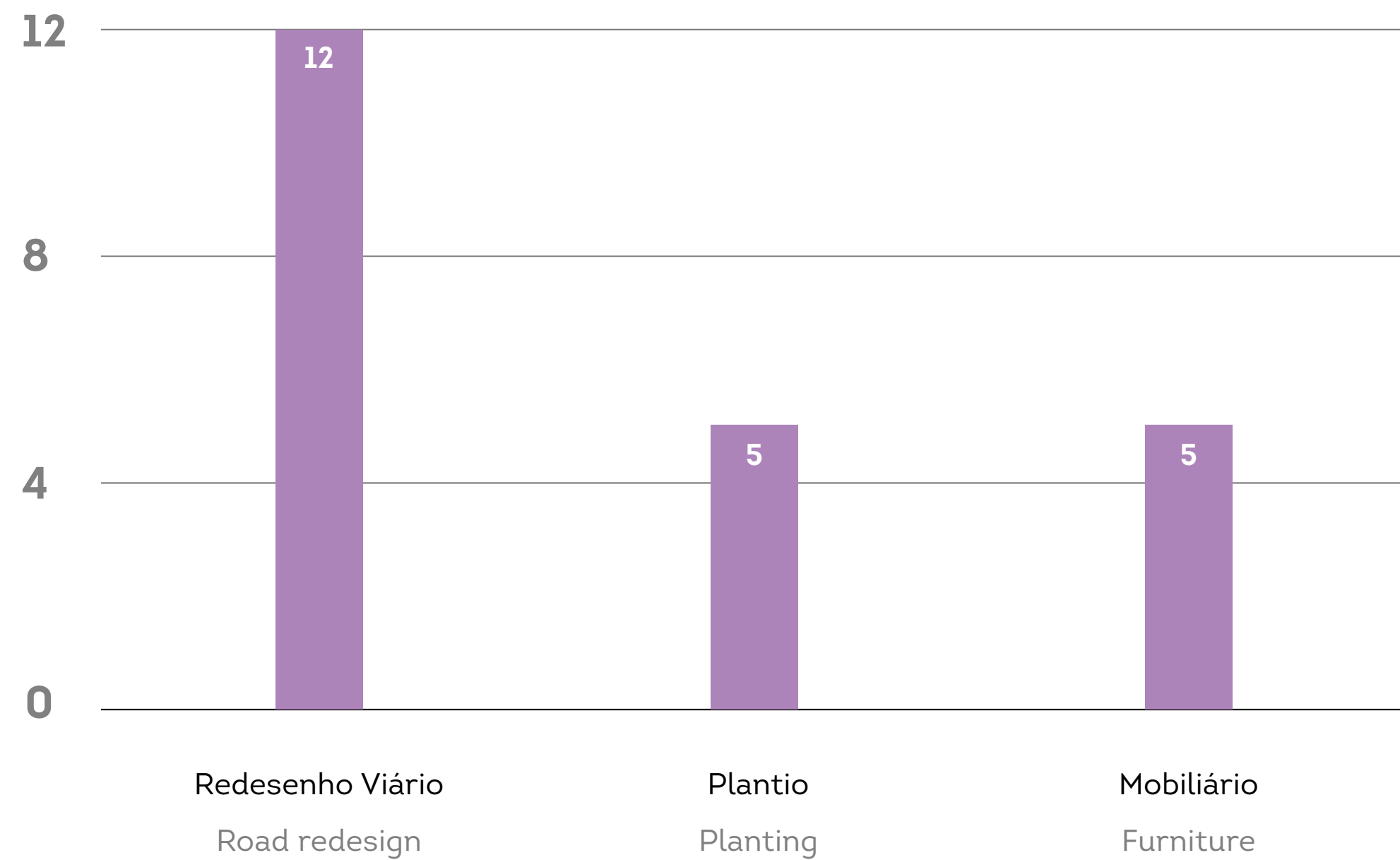


Gráfico da avaliação dos moradores para as ações de projeto na Praça Profa. Adélia Bandeira

Graph of residents' evaluation of design actions at Praça Profa. Adélia Bandeira

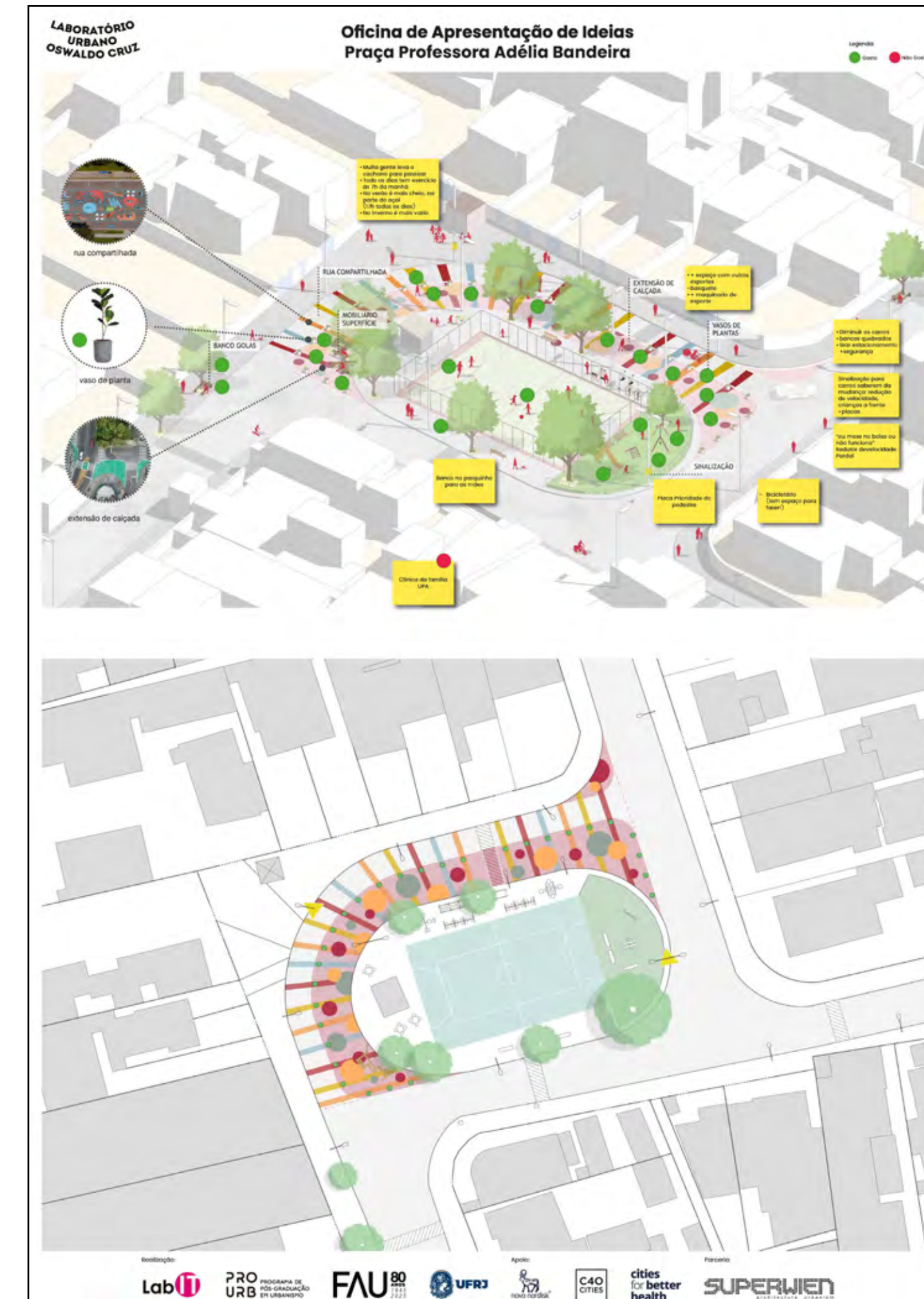
Resultado da Oficina de Apresentação de ideias na Praça Profa. Adélia Bandeira

Results of the Idea Presentation Workshop at Praça Profa. Adélia Bandeira



GOSTO / I LIKE IT

NÃO GOSTO / I DON'T LIKE IT



LIÇÕES APRENDIDAS

LESSONS LEARNED

As oficinas de cocriação foram fundamentais não apenas para orientar o desenvolvimento dos projetos, mas também para consolidar laços de confiança entre a equipe do LabIT-PROURB e a comunidade, que se sentiu parte do processo ao contribuir com opiniões e ideias. A consistência das visitas e das oficinas reforçou a seriedade do trabalho e ajudou a fortalecer esse vínculo, sustentado nas oficinas de validação.

No decorrer das oficinas, identificou-se a necessidade de realizar várias sessões de cocriação e validação, distribuídas em diferentes dias e horários, e estender os convites ao grupo mais heterogêneo possível, reconhecendo que é impossível agradar a todos, mas que ampliar a diversidade de vozes qualifica o processo.

Identificou-se a necessidade de desconstruir ideias já formadas e o conformismo cotidiano, ampliando, na medida do possível, a visão de mundo dos participantes e incentivando o desejo de mudança. Isso se tornou especialmente evidente ao lidar com paradigmas naturalizados sobre a organização viária e a priorização excessiva dos automóveis. Muitas vezes foi necessário enfatizar que as ruas são superdimensionadas para carros e que a redistribuição desse espaço poderia trazer benefícios coletivos. A resistência a essas mudanças era intensificada pelo fato que, no bairro, muitas casas não possuem garagem, o que leva parte dos moradores a estacionar na rua e, conseqüentemente, a se posicionar contra qualquer redução de vagas.

The co-creation workshops were fundamental not only in guiding the development of the proposals, but also in consolidating bonds of trust between the LabIT-PROURB team and the community, which felt part of the process by contributing opinions and ideas. The consistency of site visits and workshops reinforced the seriousness of the work and helped strengthen this relationship, reinforced in the validation workshops.

Throughout the workshops, the need to hold multiple co-creation and validation sessions, distributed across different days and times, became evident, as well as the importance of extending invitations to the most heterogeneous group possible. It was recognized that it is impossible to please everyone, but that

broadening the diversity of voices enhances the quality of the process.

The necessity of deconstructing pre-existing ideas and everyday conformism was also identified, aiming to broaden participants' perspectives and encourage a desire for change. This became especially evident when addressing deeply rooted paradigms regarding road organization and the excessive prioritization of automobiles. It was often necessary to emphasize that streets are oversized for cars and that redistributing this space could generate collective benefits. Resistance to such changes was intensified by the fact that many houses in the neighborhood do not have garages, leading residents to park on the street and, consequently, to oppose any reduction in parking spaces.

Somam-se a isso os numerosos problemas de infraestrutura urbana do local. Em várias situações, os pedidos feitos pelos moradores não poderiam ser atendidos pelas intervenções de baixo custo próprias do urbanismo tático. Por isso, foi importante reforçar a natureza das ações e as limitações de um projeto de urbanismo tático desenvolvido no âmbito universitário, embora a equipe se comprometesse a encaminhar as demandas à prefeitura, sempre que possível.

O fortalecimento das relações de confiança construídas na fase de cocriação foi essencial para que a etapa de validação recebesse apoio de atores representativos da comunidade, ampliando o engajamento local. Um exemplo marcante foi a oficina realizada para a Praça da Estação, sediada na Associação de Moradores do Conjunto de Oswaldo Cruz por meio da articulação com seu presidente, que resultou em excelente participação.

A importância da aplicação de métodos lúdicos e da adequação da linguagem verbal, escrita e visual para assegurar a compreensão entre participantes com distintos perfis e níveis de escolaridade também foi reconhecida. Nesse contexto, a utilização do material gráfico revelou-se apropriada, facilitando a apreensão das propostas, com destaque para as colagens, que se mostraram as mais intuitivas e entusiasmaram os participantes. Alguns moradores, inclusive,

solicitaram levar as colagens para seus domicílios. Com o intuito de manter o engajamento no ambiente digital, a equipe do LabIT-PROURB desenvolveu uma nova moldura instagramável para esta fase, acompanhada da hashtag **“#EuDecido”**.

Entre os resultados obtidos no levantamento e nas discussões com a comunidade, destacam-se as demandas por melhorias significativas na segurança viária para pedestres. A população reivindicou a redução do fluxo e da velocidade dos veículos nas áreas residenciais e a maior circulação de pessoas, propondo medidas como a implementação de zonas de velocidade controlada, lombadas e fiscalização mais rigorosa. Paralelamente, foi enfatizada a urgência de melhor sinalização de trânsito, incluindo faixas de pedestres mais visíveis, placas informativas e semáforos, visando garantir a prioridade e a integridade física de quem se desloca a pé.

Além das questões de mobilidade e segurança, o estudo revelou uma forte demanda pela criação de espaços de lazer e convivência, com foco especial nas crianças. A comunidade solicitou a instalação ou a reforma de praças, parques e áreas verdes equipadas com playground e infraestrutura adequada para atividades recreativas e de encontro social, reconhecendo o impacto positivo desses locais na qualidade de vida e no desenvolvimento infantil.

These challenges were compounded by the numerous urban infrastructure problems in the area. In many situations, residents' requests could not be addressed through the low-cost interventions typical of tactical urbanism. For this reason, it was important to reinforce the nature of the actions and the limitations of a university-based tactical urbanism project, although the team committed to forwarding residents' demands to the municipality whenever possible.

Strengthening the relationships of trust built during the co-creation phase was essential for ensuring that the validation stage received support from representative community actors, thereby expanding local engagement. A notable example was the workshop held for Praça da Estação, hosted at the Association of Residents of the Oswaldo Cruz Complex through coordination with its president, which resulted in excellent participation.

The importance of applying playful methods and adapting verbal, written, and visual language to ensure understanding among participants with different profiles and educational backgrounds was also recognized. In this context, the use of graphic materials proved appropriate, facilitating comprehension of the proposals—especially the collages, which were the most intuitive and generated great enthusiasm among

participants. Some residents even requested to take the collages home. To maintain engagement in the digital environment, the LabIT-PROURB team developed a new Instagram frame for this phase, accompanied by the hashtag **#EuDecido** (“I Decide”).

Among the results obtained through the survey and discussions with the community, the demand for significant improvements in pedestrian road safety stands out. Residents called for the reduction of vehicle flow and speed in residential areas and for increased pedestrian activity, proposing measures such as the implementation of controlled-speed zones, speed bumps, and stricter enforcement. At the same time, the urgency of improving traffic signage was emphasized, including more visible crosswalks, informative signage, and traffic lights, in order to ensure priority and physical safety for pedestrians.

Beyond mobility and safety issues, the study revealed a strong demand for the creation of leisure and social spaces, with a particular focus on children. The community requested the installation or renovation of squares, parks, and green areas equipped with playgrounds and adequate infrastructure for recreational activities and social interaction, recognizing the positive impact of such spaces on quality of life and child development.

Outro ponto que emergiu de forma recorrente foi a necessidade de ampliar a educação da comunidade em duas frentes principais: sobre as normas e boas práticas de trânsito e, fundamentalmente, sobre o cuidado e a corresponsabilidade com o espaço público. Essa demanda educacional reflete uma percepção de que as mudanças físicas, por si só, não são suficientes.

A preocupação com a sustentabilidade das intervenções foi sintetizada em uma frase repetida em praticamente todas as oficinas: “o que vocês vão fazer será destruído em pouquíssimo tempo”. Essa declaração, carregada de profunda descrença, tem origem em um histórico de promessas não cumpridas, de abandono de projetos ou de vandalismo/descuido que anula rapidamente os benefícios obtidos. Isso torna as questões de manutenção, zeladoria e longevidade do novo espaço não apenas importantes, mas primordiais para o sucesso de qualquer projeto. A superação dessa descrença passa, necessariamente, por um plano de gestão do espaço que envolva a comunidade ativamente na fiscalização e no cuidado, transformando a desconfiança em engajamento.

Another recurring issue was the need to expand community education in two main areas: traffic rules and good practices, and, fundamentally, care for and shared responsibility over public space. This educational demand reflects the perception that physical changes alone are not sufficient.

Concern about the sustainability of the interventions was summarized in a phrase repeated in nearly every workshop: “what you build will be destroyed very quickly.” This statement, charged with deep skepticism, stems from a history of unfulfilled promises, abandoned projects, or vandalism and neglect that quickly nullify achieved improvements. As a result, issues of maintenance, stewardship, and the longevity of the renewed spaces become not just important, but essential to the success of any project. Overcoming this skepticism necessarily requires a space management plan that actively involves the community in oversight and care, transforming distrust into engagement.

REUNIÕES

MEETINGS

Reunião com EPL

A reunião do dia 8 de julho teve como objetivo alinhar as solicitações a serem apresentadas para cada órgão do Comitê de Planejamento em uma reunião na semana seguinte, no dia 15/07. Na ocasião, o EPL solicitou o incremento no plantio de árvores na Praça da Estação além da produção de desenhos específicos para cada órgão, separando o projeto por disciplinas. Os órgãos que demandaram projetos específicos foram: CET-Rio, SECONSERVA, FPJ, Supervia, RIOLUZ, Rio Águas, COMLURB e Subprefeitura da Zona Norte.

Meeting with EPL

The meeting held on July 8 aimed to align the requests to be presented to each agency of the Planning Committee at a meeting scheduled for the following week, on July 15. On that occasion, EPL requested an increase in tree planting at Praça da Estação, as well as the production of specific drawings for each agency, separating the project by discipline. The agencies that required specific documentation were: CET-Rio, SECONSERVA, FPJ, Supervia, RIOLUZ, Rio Águas, COMLURB, and the Subprefeitura da Zona Norte.

Reuniões com CET-Rio

Em um encontro antecipado com o EPL e a equipe da CET-Rio no dia 14 de julho, foi apresentado o projeto e foram listados os itens essenciais que a CET-Rio deveria se responsabilizar para viabilizar a intervenção, tais como: pintura dos novos contornos de calçada, faixas de travessia e marcação de vagas de estacionamento. Na ocasião, também foram discutidas alterações pontuais no desenho proposto, tanto para viabilizar a aprovação, quanto para otimizar o investimento nas pinturas de piso.

No dia 21 de julho, na reunião específica com a coordenadora da CET-Rio da AP3N2, houve boa aceitação e apoio do órgão para a execução das propostas. Contudo, foram realizadas mais revisões no redesenho viário. Para a Travessa Capelão Antônio Avelino, foi solicitada a retirada da pintura lúdica ao redor da faixa de travessia, o que está em desacordo com os padrões utilizados no Rio de Janeiro. Assim, decidiu-se não executar a faixa de travessia e manter a pintura, uma vez que a Travessa é uma via de baixo fluxo. Além disso, foi solicitado criar áreas de manobra ao longo da rua, do lado destinado a estacionamento. Em relação à Praça Profa. Adélia Bandeira, o projeto foi aceito sem alterações, apenas com a condição de validação da população para sua execução.

A ciclorrota proposta, que ligaria a estação até o Parque de Madureira, foi inviabilizada, já que todo o percurso possui configurações distintas de largura de faixas de rolamento e áreas de estacionamento que dificultam a execução de uma rota contínua. Por conta do cronograma de execução apertado, sem tempo para um estudo aprofundado, a solução foi descartada. Já nos trechos que alteram as Ruas Carolina Machado e Rua João Vicente, foram solicitadas algumas alterações. No trecho da passagem subterrânea sob a linha férrea, em ambos os lados, a proposta de travessia de dois tempos foi bem aceita. Foi vetada a execução da extensão de calçada do lado da R. João Vicente, assim como da pintura lúdica indicando o curso do Rio, do lado da Rua Carolina Machado, para não confundir os condutores.

No trecho em frente à estação de trem, a primeira ideia propunha uma travessia em dois tempos em ambos os lados da estação. Contudo, isso acarretaria a alteração dos pontos de ônibus, dificultando o tráfego dos mesmos por conta da largura atual da faixa de rolamento. Nesses pontos, como alternativa mais viável, foi proposto o alargamento da faixa de travessia existente, de 4 para 8 metros de largura.

Meetings with CET-Rio

In an advance meeting with EPL and the CET-Rio team on July 14, the design was presented and the essential items for which CET-Rio would be responsible were listed in order to enable implementation, such as: painting new sidewalk extensions, crosswalk markings, and parking space demarcations. Specific adjustments to the proposed design were also discussed, both to facilitate approval and to optimize investment in pavement painting.

On July 21, during the specific meeting with the CET-Rio coordinator for AP3N2, the proposals were well received and supported by the agency. However, further revisions to the road redesign were requested.

For Travessa Capelão Antônio Avelino, the removal of the playful painting around the crosswalk was requested, as it does not comply with standards used in Rio de Janeiro. As a result, it was decided not to implement the crosswalk and to maintain the painting, since the street has low traffic volume. Additionally, maneuvering areas were requested along the side designated for parking.

Regarding Praça Profa. Adélia Bandeira, the design was accepted without changes, with the sole condition of prior community validation for its execution.

The proposed bike route, which would connect the station to Parque de Madureira, proved unfeasible, as the entire route presents varying lane widths and parking configurations that hinder the implementation of a continuous path. Due to the tight implementation schedule and lack of time for a detailed study, the solution was discarded.

In the sections affecting Rua Carolina Machado and Rua João Vicente, some changes were requested. In the stretch of the underpass beneath the railway line, on both sides, the proposal for a two-stage crossing was well received. However, the sidewalk extension on the Rua João Vicente side was vetoed, as was the playful pavement painting indicating the river's course on the Rua Carolina Machado side, in order to avoid confusing drivers.

In the section in front of the train station, the initial proposal included a two-stage crossing on both sides of the station. However, this would have required relocating bus stops, complicating bus circulation due to the current lane width. As a more feasible alternative, widening the existing crosswalk from 4 to 8 meters was proposed.

Reunião com Comitê de Planejamento

Em um encontro no dia 15 de julho, foi realizada a reunião do Comitê de Planejamento, na Escola Municipal Paulo Freire. Na presença da CET-Rio, SECONSERVA, FPJ, Supervia, RIOLUZ, Rio Águas, COMLURB e o EPL, foi apresentado o projeto completo, seguido da apresentação das demandas para cada órgão, incluindo o cronograma de execução.

Os órgãos se disponibilizaram a auxiliar na implementação do projeto e também teceram algumas críticas. Após a reunião, a equipe do EPL se prontificou a enviar para cada órgão as demandas separadamente, associadas às datas de implementação previstas.

Meeting with the Planning Committee

On July 15, the Planning Committee meeting was held at Escola Municipal Paulo Freire. In the presence of CET-Rio, SECONSERVA, FPJ, Supervia, RIOLUZ, Rio Águas, COMLURB, and EPL, the complete design was presented, followed by the specific requests directed to each agency, including the implementation schedule.

The agencies expressed willingness to assist in the design implementation and also offered critiques. After the meeting, the EPL team committed to sending each agency its respective requests separately, along with the planned implementation dates.

Reuniões com equipe do PROURB-FAU/UFRJ

As reuniões de preparação do workshop organizado pelo PROURB-FAU/UFRJ realizadas em 19 de agosto e 10 de setembro consistiram na discussão sobre a logística de produção do mobiliário urbano feito com madeira Pinus e blocos de concreto, e na organização das turmas e do espaço físico.

Com base no método construtivo decidido na fase de projeto, o Laboratório Avançado de Inovação e Design (onde aconteceu o workshop) foi dividido em etapas de produção, tais como: preparação dos blocos de concreto para as bases, corte das madeiras, boleamento das arestas e furação das madeiras.

Foi realizada também uma reunião com as duas turmas envolvidas na atividade (Mestrado Acadêmico PROURB e Mestrado Profissional em Arq. Paisagística MPAP, da FAU/UFRJ) de forma a apresentar o projeto e a dinâmica do workshop.

Meetings with the PROURB-FAU/UFRJ Team

Preparation meetings for the workshop organized by PROURB-FAU/UFRJ, held on August 19 and September 10, focused on the logistics of producing the urban furniture made of Pinus wood and concrete blocks, as well as organizing groups and the physical space.

Based on the construction method defined during the design phase, the LAID space (where the workshop took place) was divided into production stages, such as: preparation of concrete blocks for the bases, wood cutting, edge rounding, and wood drilling.

A meeting was also held with the two groups involved in the activity (the PROURB Academic Master's program and the Professional Master's in Landscape Architecture – MPAP, FAU/UFRJ) to present the project and the workshop dynamics.

Reunião com FPJ

A reunião específica com a FPJ ocorreu no dia 12 de agosto e concentrou-se na discussão sobre o plantio de árvores e a aplicação de Soluções Baseadas na Natureza (SBN) na Estação e na Travessa Capelão Antônio Avelino. Além da equipe do LabIT-PROURB, a reunião também contou com a participação do Prof. Rodrigo Rinaldi, do PROURB-FAU/UFRJ.

A pauta abordou soluções de microdrenagem e a delicada relação entre o rio e o talude imediato. Uma das grandes preocupações levantadas foi a situação degradada desse talude, que sofre com o acúmulo de lixo e com a falta de contenção adequada. Diante disso, foi acordada a necessidade de uma vistoria técnica para averiguar a real possibilidade de plantar arbustos e árvores no local.

A FPJ acolheu positivamente as propostas de criar golas de árvores niveladas com o asfalto, visando maximizar a microdrenagem, e de utilizar árvores de grande porte para auxiliar na contenção da terra. Para que o plantio pudesse ser executado, o EPL solicitou que os Guardiões do Rio, vinculados à Secretaria de Meio Ambiente e Clima (SMAC), realizassem uma limpeza prévia da margem.

Além desses pontos, o detalhe construtivo do canteiro vaga-verde também foi debatido. Por se tratar de uma solução ainda não implementada no Rio de Janeiro, foram definidos aspectos técnicos cruciais, como a profundidade da escavação e o tipo de acabamento a ser utilizado. Por fim, ficou estabelecido que a SECONSERVA seria responsável pela abertura das golas das árvores, e a FPJ assumiria o plantio de todas as árvores após essa etapa.

Meeting with FPJ

The specific meeting with FPJ took place on August 12 and focused on discussions about tree planting and the application of Nature-Based Solutions (NbS) at the Station and at Travessa Capelão Antônio Avelino. In addition to the LabIT-PROURB team, Prof. Rodrigo Rinaldi (PROURB-FAU/UFRJ) also attended.

The agenda addressed microdrainage solutions and the delicate relationship between the river and the adjacent embankment. A major concern raised was the degraded condition of this slope, which suffers from garbage accumulation and lack of proper containment. It was agreed that a technical inspection would be necessary to assess the feasibility of planting shrubs and trees in the area.

FPJ responded positively to proposals to create tree pits level with the asphalt to maximize microdrainage and to use large tree species to help contain the soil. For planting to proceed, EPL requested that the Guardiões do Rio, linked to the Municipal Secretariat for Environment and Climate (SMAC), carry out prior cleaning of the riverbank.

Additionally, the construction detail of the "vaga-verde" planter was discussed. Since this solution has not yet been implemented in Rio de Janeiro, crucial technical aspects were defined, such as excavation depth and finishing materials. Finally, it was established that SECONSERVA would be responsible for opening the tree pits, and FPJ would carry out all tree planting afterward.

Reuniões C40 e Novo Nordisk

Em 6 de agosto houve uma reunião de acompanhamento com a C40 para apresentação dos resultados da validação e do andamento da aprovação dos projetos junto aos órgãos.

Em 25 de agosto, a reunião contou com a presença também de representantes do Novo Nordisk, com uma pauta extensa, em que foi apresentado o desenvolvimento do projeto, as atividades de validação e o processo de obtenção de aprovações junto aos órgãos públicos. Foi apresentada a previsão de aquisição de materiais e o orçamento de implementação, constando de madeira para o mobiliário, materiais de construção para as hortas, contratação de artistas para os murais, compra de mudas para plantio e identificação e contratação de mão de obra local. Finalmente, foi detalhado o cronograma logístico, que incluiu a realização de contagens, o agendamento do workshop de fabricação de mobiliário, o planejamento das intervenções em campo para três fins de semana em setembro e o desenvolvimento de um projeto de extensão para desenvolvimento em 2026, na FAU/UFRJ.

Meetings with C40 and Novo Nordisk

On August 6, a follow-up meeting was held with C40 to present validation results and the progress of project approvals with public agencies.

On August 25, a meeting was held with the participation of Novo Nordisk representatives. The extensive agenda included presentation of project development, validation activities, and the process of obtaining approvals from public agencies. The projected material acquisition and implementation budget were presented, including: wood for furniture, construction materials for gardens, hiring artists for murals, purchasing seedlings for planting, and identifying and hiring local labor. Finally, the logistical schedule was detailed, including: conducting traffic counts, scheduling the furniture fabrication workshop, planning field interventions for three weekends in September, and developing an extension project to be implemented in 2026 at FAU/UFRJ.

Reunião com Subprefeitura da Zona Norte

A reunião de apresentação do projeto e do cronograma de execução, realizada em 26 de agosto, teve como participantes o Subprefeito da Zona Norte, Douglas Araújo, e a equipe do EPL, com o objetivo de alinhar a parceria e o suporte logístico da subprefeitura para o projeto. As responsabilidades da Subprefeitura incluíram viabilizar a autorização dos murais artísticos no muro da Supervia e articular com os órgãos responsáveis pela execução de canteiros, aberturas de golgas, manutenção do asfalto e limpeza das ruas.

Em relação aos ajustes e sugestões do projeto, a proposta de paisagismo (Depave) ao longo da linha férrea foi rejeitada por já existir outro projeto para o melhoramento da calçada que margeia os muros do trem. Foi solicitada a retirada do banco-superfície inicialmente proposto para a Praça Profa. Adélia Bandeira e sua transferência para a Praça da Estação. Por fim, a subprefeitura sugeriu o incentivo à adoção das praças por parte dos moradores locais.

Meeting with the Subprefeitura da Zona Norte

The meeting to present the design and implementation schedule, held on August 26, was attended by the Subprefeito da Zona Norte, Douglas Araújo, and the EPL team, with the aim of aligning partnership and logistical support. The Subprefeitura's responsibilities included facilitating authorization for artistic murals on the Supervia wall and coordinating with agencies responsible for planter construction, tree pit openings, asphalt maintenance, and street cleaning.

Regarding design adjustments, the proposed landscaping intervention (Depave) along the railway line was rejected, as another project already exists to improve the sidewalk bordering the train walls. The removal of the surface bench initially proposed for Praça Profa. Adélia Bandeira was requested, with its relocation to Praça da Estação. Finally, the Subprefeitura suggested encouraging local residents to formally adopt the squares.

IMPLEMENTAÇÃO

4

(SETEMBRO 2025)



(SEPTEMBER 2025)

IMPLEMENTATION

4

A fase de implementação teve início dias antes dos mutirões de pintura e plantio. Nessa etapa, foram realizadas várias visitas técnicas, vistorias com representantes da prefeitura e profissionais contratados, além de reuniões para detalhar o escopo e o local de cada intervenção. Essa etapa preparatória da implementação permitiu que os profissionais contratados começassem as atividades prévias à semana de ação coletiva, tais como a construção de canteiros e hortas, que deveriam estar prontos para a semana do mutirão.

Durante o processo de implementação, foram realizados mutirões que contaram com a participação de estudantes, extensionistas e integrantes da comunidade acadêmica, além de moradores que demonstraram interesse em colaborar, incluindo algumas crianças. Também foi contratada mão de obra local para auxiliar em todas as etapas. Vale ressaltar que todos os serviços e compras necessários ao processo foram realizados prioritariamente nos estabelecimentos do bairro, de forma a movimentar a economia local.

Para a implementação, foi criada mais uma moldura instagramável com a hashtag **#EuConstruo**. Os participantes que ajudaram na implementação foram convidados a fazer uma foto para registrar sua participação.

The implementation phase began days before the collective painting and planting efforts. At this stage, several technical visits were conducted, including inspections with representatives from the municipality and contracted professionals, as well as meetings to define in detail the scope and location of each intervention. This preparatory stage allowed contracted professionals to begin preliminary activities ahead of the collective action week, such as the construction of planters and gardens, which needed to be completed before the joint work sessions.

During the implementation process, collective work efforts (mutirões) were organized, with the participation of students, extension fellows, members of the academic community, and local residents who expressed interest in contributing, including some children. Local labor was also hired to assist in all stages of the process. It is worth emphasizing that all services and purchases required for implementation were carried out primarily within neighborhood businesses, in order to stimulate the local economy.

For the implementation phase, another Instagram frame was created, this time with the hashtag **#EuConstruo** ("I build"). Participants who contributed to the implementation were invited to take a photo to document their involvement.

Moldura instagramável e flyers de divulgação da Implementação

Instagrammable frame and promotional flyers from the Implementation



ATIVIDADES PRÉVIAS

PRELIMINAR ACTIVITIES

Reunião com Extensionistas FAU/UFRJ

O Projeto de Extensão “Laboratório Urbano Oswaldo Cruz” foi criado com o intuito de incluir estudantes da graduação da FAU/UFRJ nas atividades do projeto, em uma perspectiva de continuidade e sustentabilidade em 2026, mesmo após o término da vigência do contrato com a Novo Nordisk.

Por meio da extensão universitária, os estudantes estão habilitados a atuar em todas as etapas da implementação, desde a fabricação e instalação do mobiliário urbano até o plantio de hortas e mudas e as atividades de pintura. O escopo também envolve a produção de material gráfico e a colaboração nos processos participativos junto à comunidade.

Em 5 de setembro foi realizada a primeira reunião com os 7 estudantes inscritos, quando foi apresentada uma visão geral do projeto, o contexto do bairro de Oswaldo Cruz, as oficinas realizadas e os processos de validação junto à comunidade. Os estudantes demonstraram entusiasmo com a implementação, entendendo a extensão como uma oportunidade de aprendizado para além da faculdade.

Meeting with FAU/UFRJ Extension Students

The Extension Project “Laboratório Urbano Oswaldo Cruz” was created with the aim of involving undergraduate students from FAU/UFRJ in outreach activities, ensuring continuity and sustainability in 2026, even after the end of the contract with Novo Nordisk.

Through the university outreach activities program, students are qualified to participate in all stages of implementation, from the fabrication and installation of urban furniture to planting gardens and seedlings, as well as painting activities. The scope also includes the production of graphic materials and collaboration in participatory processes with the community.

On September 5, the first meeting was held with the seven enrolled students. During this meeting, an overview of the project was presented, including the context of the Oswaldo Cruz neighborhood, the workshops carried out, and the validation processes with the community. The students expressed enthusiasm about the implementation phase, understanding the extension program as a learning opportunity beyond the classroom.

Visitas técnicas e vistorias

Antes do início das implementações, foram feitas as seguintes visitas técnicas:

- Vistoria da Praça da Estação para coordenação da operação: dia 29 de agosto, com a presença da equipe do LabIT-PROURB, CET-Rio e Subprefeitura.
- Marcação da hortas na Travessa Capelão Antônio Avelino: dia 6 de setembro, com a presença da equipe do LabIT-PROURB e dos profissionais contratados para a execução da obra dos canteiros.
- Marcação das golas de árvores na Travessa e na Praça da Estação e do canteiro vaga-verde na Praça da Estação: dia 9 de setembro, com a presença da equipe do LabIT-PROURB, SECONSERVA, FPJ e o EPL. Na ocasião, todos os órgãos averiguaram a situação dos locais, aprovando a execução das propostas.
- Início da obra dos canteiros e hortas da Travessa Capelão Antônio Avelino: dia 11 de setembro, quando a SECONSERVA realizou a manutenção do asfalto e a COMLURB realizou a limpeza da rua.
- Vistoria da Travessa Capitão Antônio Avelino: dia 24 de setembro, com a presença da FPJ, que analisou a condição da margem do Rio das Pedras e averiguou a viabilidade do plantio de árvores nos locais previstos.

Technical Visits and Inspections

Before the start of implementation, the following technical visits were conducted:

- Inspection of Praça da Estação for operational coordination: August 29, attended by the LabIT-PROURB team, CET-Rio, and the Subprefeitura.
- Marking of garden beds on Travessa Capelão Antônio Avelino: September 6, attended by the LabIT-PROURB team and the professionals contracted to build the planters.
- Marking of tree pits on the Travessa and at Praça da Estação, as well as the “vaga-verde” planter at Praça da Estação: September 9, attended by the LabIT-PROURB team, SECONSERVA, FPJ, and EPL. On this occasion, all agencies assessed site conditions and approved execution of the proposals.
- Beginning of construction of planters and gardens on Travessa Capelão Antônio Avelino: September 11, when SECONSERVA carried out asphalt maintenance and COMLURB performed street cleaning.
- Inspection of Travessa Capelão Antônio Avelino: September 24, attended by FPJ, which analyzed the condition of the Rio das Pedras riverbank and assessed the feasibility of tree planting at the designated locations.

WORKSHOP DE FABRICAÇÃO DE MOBILIÁRIO

FURNITURE FABRICATION WORKSHOP

Durante a semana de 15 a 19 de setembro, o PROURB-FAU/UFRJ, por meio do LabIT, promoveu um workshop intensivo para fabricação do mobiliário urbano a ser implementado como parte das intervenções do Laboratório Urbano Oswaldo Cruz. Realizado no espaço do LAID-UFRJ, o workshop reuniu estudantes do Mestrado Acadêmico em Urbanismo (PROURB) e Mestrado Profissional em Arquitetura Paisagística (MPAP) da FAU/UFRJ.

Durante os encontros, os participantes se dedicaram ao processo completo de construção do mobiliário, desde o desenho até a montagem das peças, explorando técnicas e soluções coletivamente. Foram produzidas peças para 5 bancos dupla-face e 1 banco superfície para a Praça da Estação, e para 10 bancos-gola para a rota. Além da preparação das peças, foram instalados dois protótipos em áreas comuns da FAU-UFRJ: 1 banco dupla-face e 1 banco-gola.

During the week of September 15-19, PROURB-FAU/UFRJ, through LabIT, organized an intensive workshop to fabricate the urban furniture to be implemented as part of the Oswaldo Cruz Urban Lab interventions. Held at the LAID-UFRJ space, the workshop brought together students from the Academic Master's Program in Urbanism (PROURB) and the Professional Master's Program in Landscape Architecture (MPAP) at FAU/UFRJ.

Throughout the sessions, participants engaged in the complete furniture production process, from design development to assembly, collectively exploring techniques and construction solutions. The workshop produced components for five double-sided benches and one surface bench for Praça da Estação, as well as ten tree-pit benches ("bancos-gola") for the route. In addition to preparing the pieces, two prototypes were installed in common areas of FAU/UFRJ: one double-sided bench and one tree-pit bench.

Mobiliário urbano

A proposta de mobiliário urbano partiu de três premissas: a replicabilidade, a economia de matéria-prima e a otimização da execução e montagem. Para permitir a replicação, é necessário um material de fácil acesso, conhecido e que não demande mão-de-obra especializada. Após uma pesquisa de referências projetuais e reuniões com a equipe do LAID-UFRJ, foi escolhido o Pinus Autoclavado, madeira de fácil manuseio, encontrada em várias partes do Brasil, proveniente de árvores de reflorestamento, além de ter alta durabilidade (é conhecida por ser utilizada em pequenos gazebos e pergolados). Para implantação no espaço público, é importante que a madeira seja elevada do chão para evitar o contato com a água. Para isso, foi proposta uma base de blocos de concreto, outro material de baixo custo amplamente utilizado na construção civil brasileira.

Para atender à premissa da economia de matéria-prima, a ideia foi utilizar a madeira em sua dimensão total. No mercado, o pinus é vendido em diferentes seções, mas com comprimento padrão de 3 metros. A seção escolhida, de 14x14cm, comum em vigas ou pilares em

pequenas construções, dá a robustez necessária para permitir sua durabilidade, tendo em vista a dificuldade da manutenção dos espaços públicos e recorrentes degradações. Partindo da madeira de 14x14cm por 3 metros, a solução adotada considera o aproveitamento de cada peça em sua totalidade ou cortes proporcionais de forma a aproveitar todas as peças. O mesmo raciocínio foi adotado para a base em blocos de concreto. Foi escolhido o bloco de dimensões 14x19x39 cm, utilizado em sua totalidade, sem cortes.

A terceira premissa sintetiza as duas anteriores. A otimização da montagem e da execução simplifica a produção de cada conjunto de peças. A decisão de projeto buscou não criar subtração na madeira, o que gerou uma família de mobiliário projetado apenas com peças de madeira sobrepostas, com fixação por furos e parafusos, sem encaixes complexos.

Com essas premissas, buscou-se adequar o projeto às demandas locais e criar cinco tipos: (1) banco dupla-face, (2) banco-gola, (3) banco-superfície, (4) banco-canteiro e (5) protetor de gola.

Urban Furniture

The urban furniture proposal was based on three main principles: replicability, material efficiency, and optimized assembly and installation. To ensure replicability, the materials had to be easily accessible, widely known, and not require specialized labor. After researching design references and consulting with the LAID-UFRJ team, Autoclaved Pine (Pinus) was chosen. This wood is easy to handle, available in many parts of Brazil, comes from reforested trees, and is highly durable (commonly used in small gazebos and pergolas). For public space installation, the wood needed to be elevated from the ground to avoid water contact. A concrete block base was proposed for this purpose, a low-cost material widely used in Brazilian construction.

To meet the principle of material efficiency, the idea was to use the wood in its full standard length. In the market, pine is sold in different cross-sections but typically 3 meters long. The chosen cross-section, 14x14 cm, commonly used

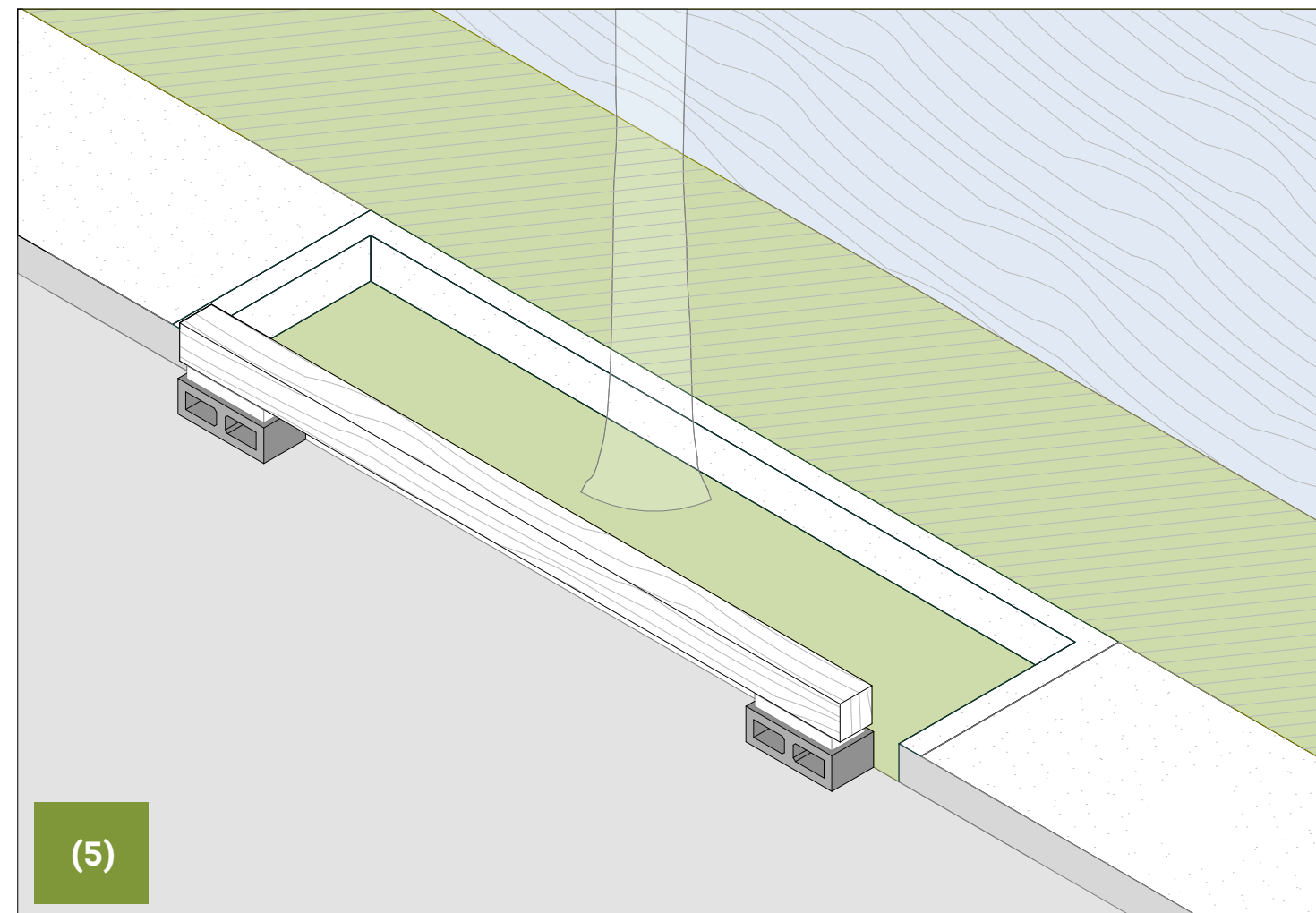
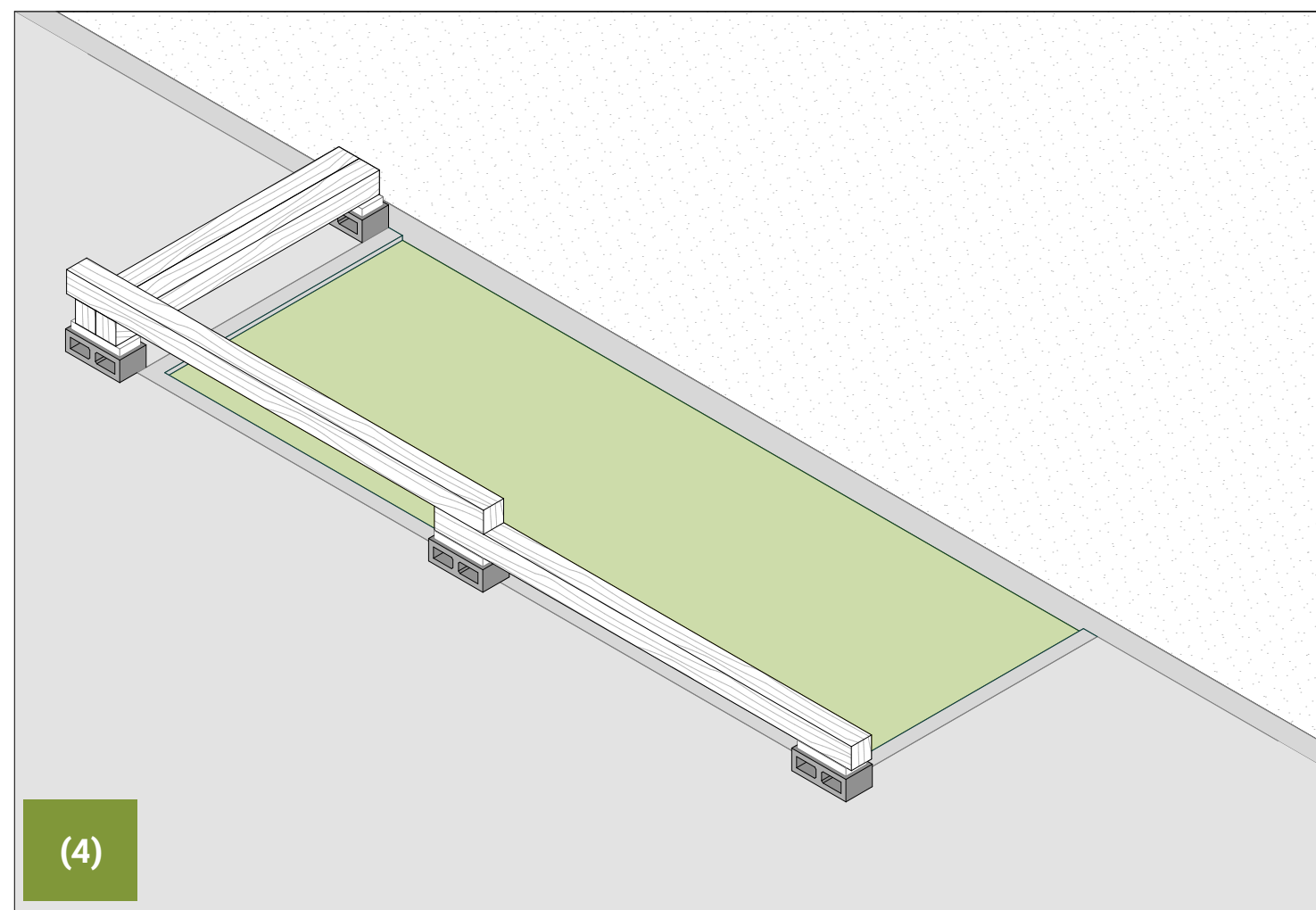
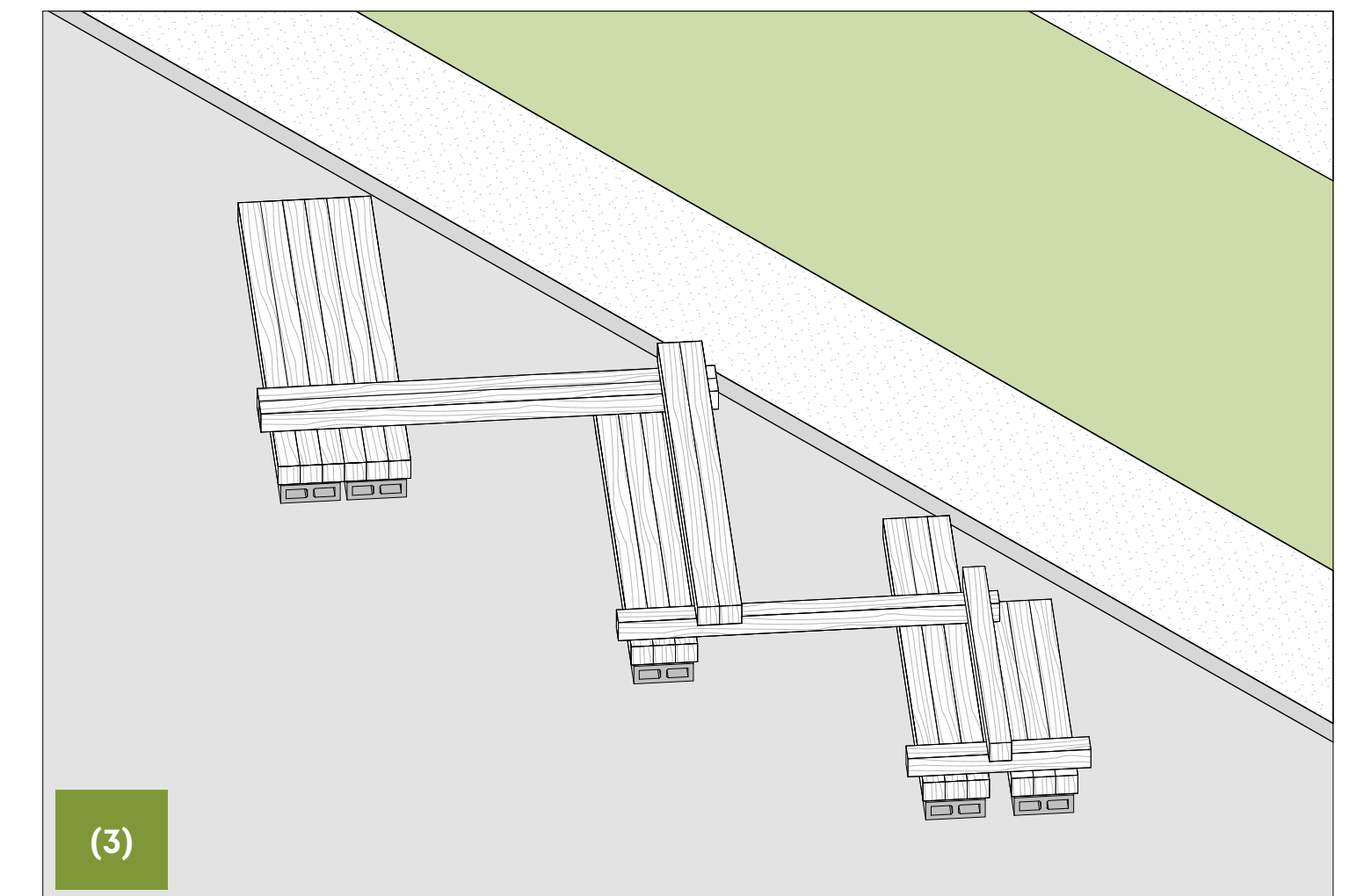
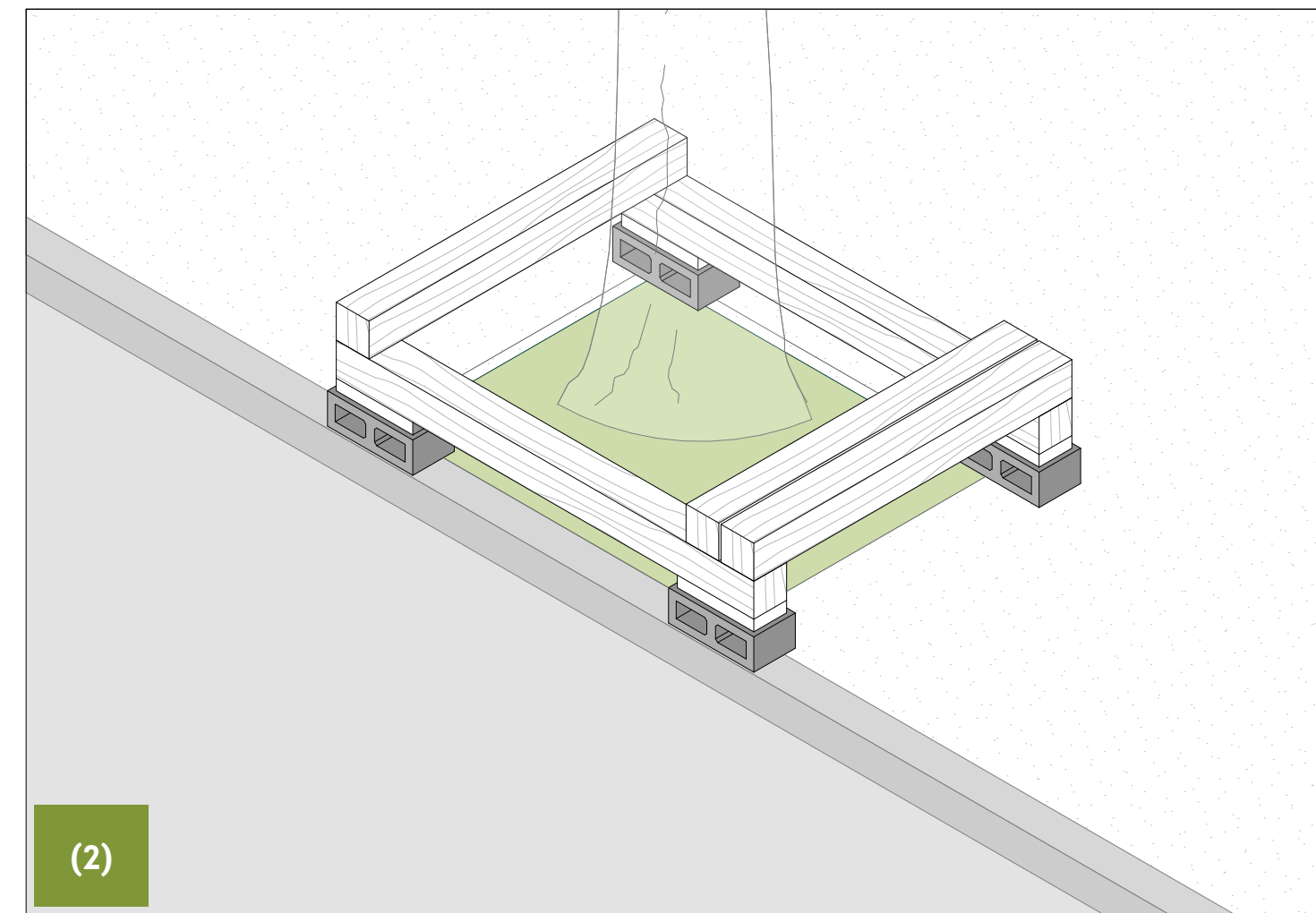
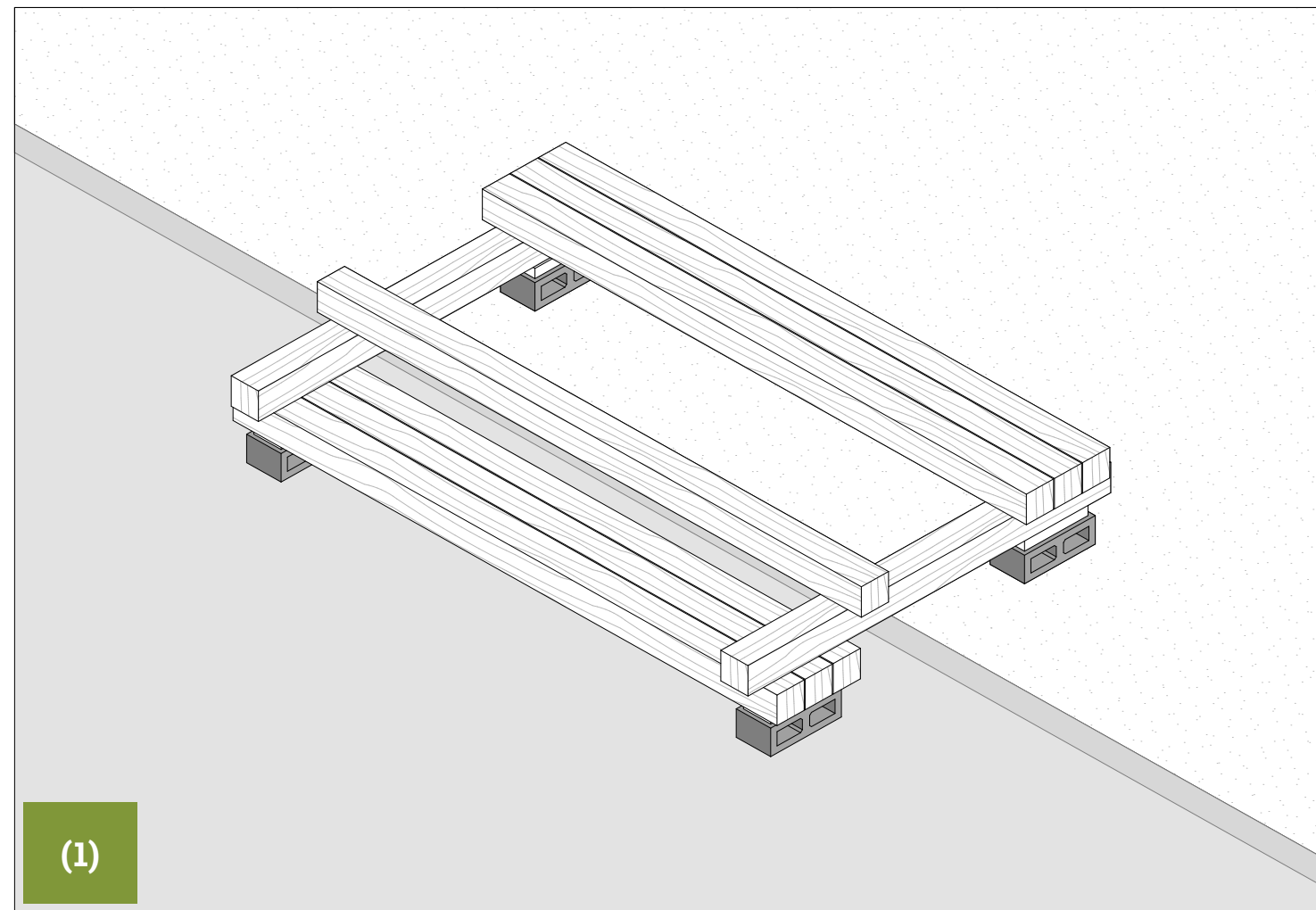
for beams or small construction pillars, provides the robustness required for durability, given the challenges of public space maintenance and frequent wear. Each 3-meter 14x14 cm piece was utilized either in full or cut proportionally to maximize material use. The same logic applied to the concrete block base, selecting blocks of 14x19x39 cm used in full without cutting.

The third principle combines the previous two. Optimized assembly and installation simplified the production of each furniture set. The design avoided subtractive processes on the wood, resulting in a furniture family composed solely of stacked wooden pieces, fixed with screws and drilled holes, without complex joinery.

Following these principles, the design produced five types of furniture: (1) Double-sided bench; (2) Tree-gutter bench; (3) Surface bench; (4) Planter bench; (5) Gutter protector.

Da esquerda para direita e de cima para baixo: (1) banco dupla-face, (2) banco-gola, (3) banco-superfície, (4) banco-canteiro e (5) protetor de gola.

From left to right and top to bottom: (1) Double-sided bench; (2) Tree-gutter bench; (3) Surface bench; (4) Planter bench; (5) Gutter protector.



Workshop de mobiliário e instalação de protótipo na FAU/UFRJ

Furniture workshop and prototype installation at FAU/UFRJ



AÇÕES EXECUTADAS

Redesenho viário

O redesenho viário implementado abrangeu novos contornos de calçada com balizamento, travessias aprimoradas e pintura de piso de caráter lúdico. O foco principal da intervenção foi a extensão das calçadas para aumentar a área disponível para os pedestres, buscando um reequilíbrio na distribuição do espaço público. Para demarcar esses novos limites, foram utilizados anéis de concreto (manilhas) como balizamento, segregando a área destinada ao pedestre do espaço veicular.

As faixas de travessia foram desenhadas para oferecer maior segurança, consistindo em dois tipos: (1) Travessia em dois tempos, implementada em trechos de via de mão dupla e velocidade mais alta, sem semáforos. Esta travessia cria uma ilha de espera central na faixa de rolamento, permitindo que o pedestre aguarde com segurança. Esta tipologia foi crucial para reduzir os riscos existentes antes da intervenção; (2) Travessia convencional alargada, implementada nos locais que já contavam com semáforos. Nesses casos, a travessia convencional foi mantida, mas sua largura foi duplicada. Enquanto o padrão na cidade do Rio de Janeiro é de 4 metros, a nova proposta ampliou a largura para 8 metros. A execução dos novos contornos da calçada e das

travessias foi realizada pela CET-Rio, que também participou da escolha das soluções.

Com o objetivo de alertar os motoristas para a mudança no uso do espaço e, simultaneamente, indicar aos pedestres que os trechos de extensões de calçada podem ser utilizados com segurança, foi proposta uma pintura do piso lúdica. O desenho seguiu uma regra simples e replicável, composta por linhas e círculos coloridos. Nas áreas de rua compartilhada, foram aplicadas apenas as linhas; já nas áreas de extensão de calçada, destinadas exclusivamente aos pedestres, os círculos coloridos foram pintados sobre as linhas.

Para implementar esses desenhos com precisão, a equipe do LabIT-PROURB utilizou barbantes e fitas como guias, seguindo as medidas gerais previamente definidas no projeto. No momento da execução, essas marcações foram adaptadas, garantindo que o desenho se ajustasse às condições da rua. Por fim, foi utilizada tinta branca para piso, e através da mistura manual com corantes, foram alcançadas as cores que definiram a paleta cromática que se seguiu em todos os locais de intervenção.

ACTIONS EXECUTED

Street Redesign

The implemented street redesign included new sidewalk extensions with physical delineation, enhanced crossings, and playful pavement painting. The primary focus of the intervention was the extension of sidewalks to increase the area available to pedestrians, seeking a rebalancing in the distribution of public space. To demarcate these new boundaries, concrete rings (manilhas) were used as bollards, segregating pedestrian areas from vehicular space.

The crosswalks were designed to provide greater safety and consisted of two types: (1) two-stage crossing, implemented on two-way streets with higher speeds and no traffic lights. This configuration creates a central refuge island within the roadway, allowing pedestrians to wait safely before completing the crossing. This typology was crucial in reducing the risks that existed prior to the intervention; (2) widened conventional crossing, implemented at locations already equipped with traffic lights. In these cases, the conventional crossing was maintained, but its width was doubled. While the standard in the city of Rio de Janeiro is 4

meters, the new proposal expanded the width to 8 meters. The execution of the new sidewalk outlines and crossings was carried out by CET-Rio, which also participated in the selection of the design solutions.

To alert drivers to the change in spatial use and, at the same time, signal to pedestrians that the sidewalk extensions could be safely occupied, a playful pavement painting was proposed. The design followed a simple and replicable rule, composed of colored lines and circles. In shared street areas, only the lines were applied; in sidewalk extension areas, designated exclusively for pedestrians, colored circles were painted over the lines.

To implement these designs precisely, the LabIT-PROURB team used string lines and tape as guides, following the general measurements previously defined in the design. During execution, these markings were adjusted to ensure the design adapted to on-site street conditions. Finally, white floor paint was used, and through manual mixing with pigments, the colors that defined the chromatic palette adopted across all intervention sites were achieved.

Plantio

(A) Anéis de concreto (manilhas)

Como parte do plantio de áreas verdes, na Praça da Estação e na Praça Profa. Adélia Bandeira foram utilizados anéis de concreto (manilhas), que funcionaram simultaneamente como jardineiras e como delimitadores das extensões de calçada pintadas no asfalto. A preparação seguiu uma técnica definida por um paisagista parceiro, composta por camadas sucessivas de 5cm de brita no fundo, uma manta geotêxtil, 5cm de areia e o restante em terra adubada. Nessas manilhas foram plantadas mudas de forração e arbustos médios resistentes ao sol, adquiridas conforme a disponibilidade do fornecedor. Entre as espécies destacam-se: clusia, espada-de-são-jorge, guaimbê, cana-da-Índia, allamanda e babosa; para forração, foram utilizadas espécies como lantana, vedélia e grama-amendoim.

Planting

(A) Concrete Rings (Manilhas)

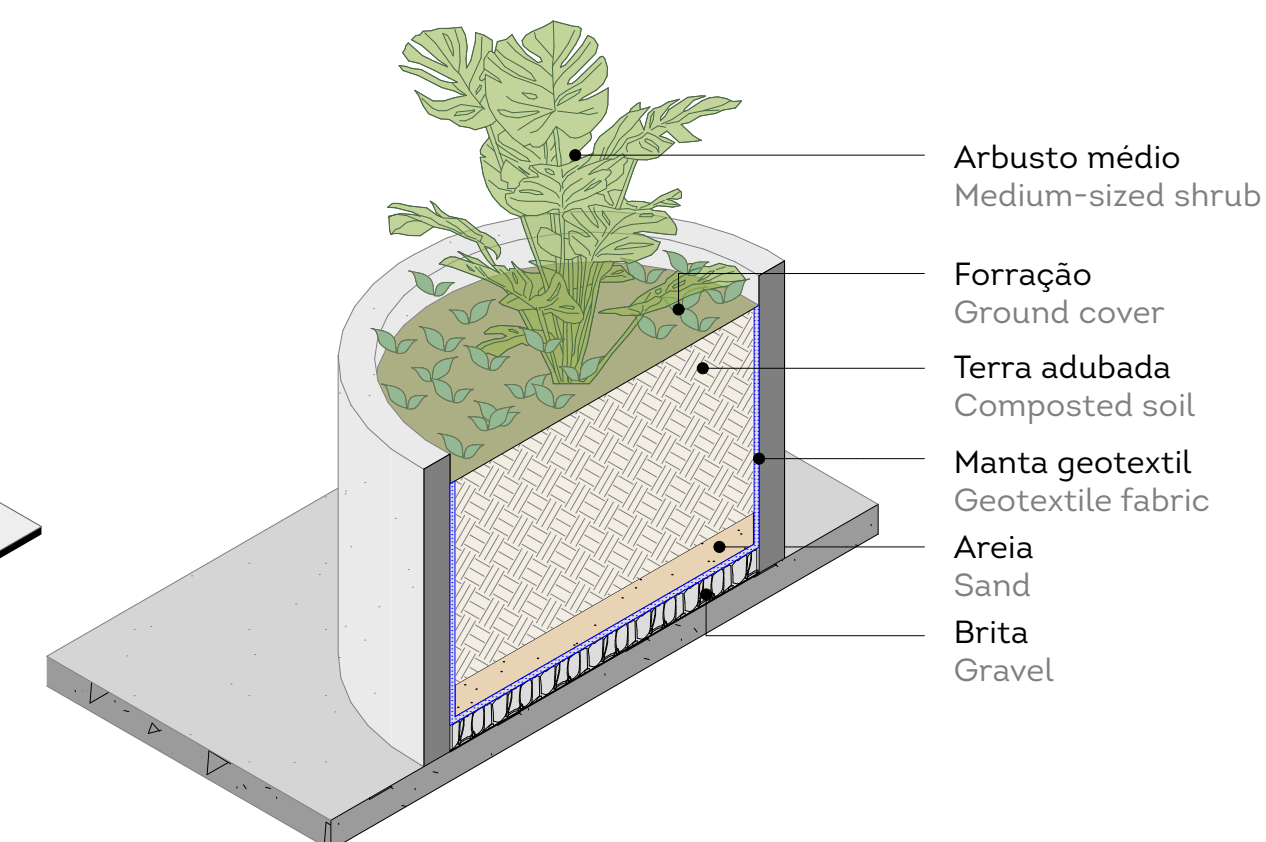
As part of the greening strategy, concrete rings (manilhas) were used at Praça da Estação and Praça Profa. Adélia Bandeira. These functioned both as planters and as physical delimiters of the sidewalk extensions painted onto the asphalt. Preparation followed a technique defined by a partner landscape architect, consisting of successive layers: 5 cm of gravel at the base, a geotextile membrane, 5 cm of sand, and the remaining volume filled with fertilized soil. Within these rings, groundcover plants and medium-sized sun-resistant shrubs were planted, selected according to supplier availability. Species included clusia, snake plant (espada-de-são-jorge), guaimbê, canna lily (cana-da-Índia), allamanda, and aloe; for groundcover, species such as lantana, wedelia, and perennial peanut (grama-amendoim) were used.

Isométrica esquemática de posicionamento dos anéis de concreto



Schematic isometric of the positioning of the concrete rings

Isométrica para execução do plantio nos anéis de concreto



AUTORIA: BRUNO AMADEI / AUTHOR: BRUNO AMADEI

Plantio

(B) Canteiros vaga-verde

Na Praça da Estação, ainda foram implantados dois grandes canteiros, criados a partir da remoção de trechos de asfalto e da substituição de vagas de estacionamento, acompanhando a nova extensão de calçada implementada no local. A abertura dos canteiros foi responsabilidade da SECONSERVA e o plantio das mudas de árvores ficaram a cargo da FPJ. Ao redor das árvores, a equipe do LabIT-PROURB realizou o plantio de espécies arbustivas e de forração. Entre as espécies utilizadas destacam-se: clorofito, guaimbê, grama-amendoim e periquito-rosa.

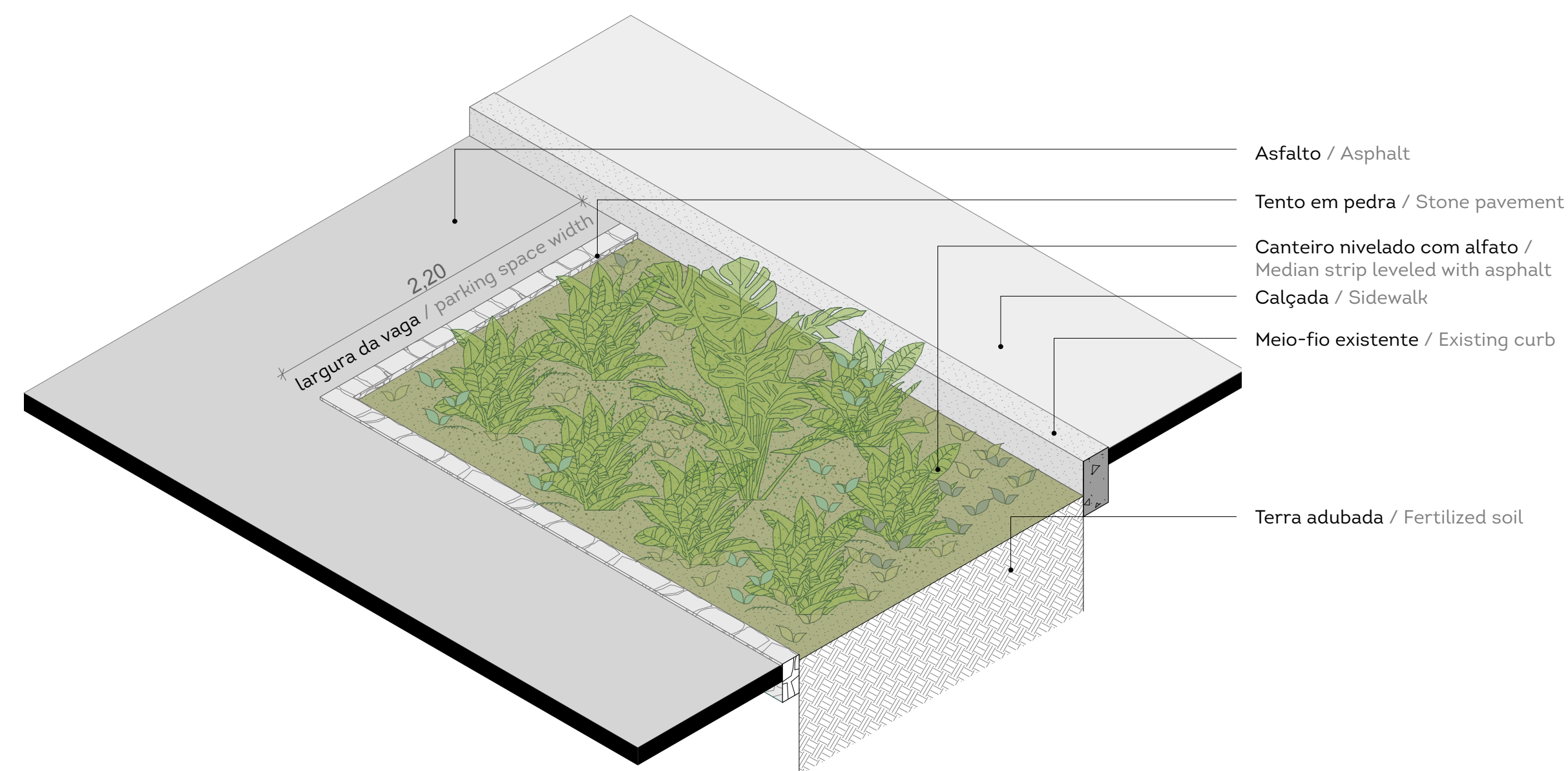
Planting

(B) “Vaga-Verde” Planters

At Praça da Estação, two large planting beds were also implemented, created by removing sections of asphalt and replacing former parking spaces, following the newly constructed sidewalk extension. The opening of the planting beds was the responsibility of SECONSERVA, while the planting of the tree seedlings was carried out by FPJ. Around the trees, the LabIT-PROURB team planted shrub and groundcover species. Among the selected species were spider plant (clorofito), guaimbê, perennial peanut (grama-amendoim), and pink periwinkle (periquito-rosa).

Isométrica ilustrando o projeto para as canteiros vaga-verde

Isometric illustrating the design for the “vaga-verde” planters



Plantio

(C) Hortas

Para a Travessa Capelão Antônio Avelino, foram implantadas hortas construídas com blocos de concreto, cada uma medindo aproximadamente 1,50m por 2,10m. Atendendo ao pedido dos moradores, elas foram posicionadas de forma alternada entre as vagas de estacionamento, sem reduzi-las muito.

A preparação do solo seguiu a mesma técnica aplicada às manilhas. Cada horta recebeu entre 40 e 60 mudas, variando conforme o tipo de hortaliça e a presença de trepadeiras. No conjunto total implantado, foram utilizadas diversas espécies, como: cebolinha, manjeriço, couve, salsa, hortelã, pimenta, arruda, orégano, alecrim, capim-limão, erva-cidreira, boldo, rúcula e babosa. Para as trepadeiras, foram selecionados dois tipos de maracujá.

Planting

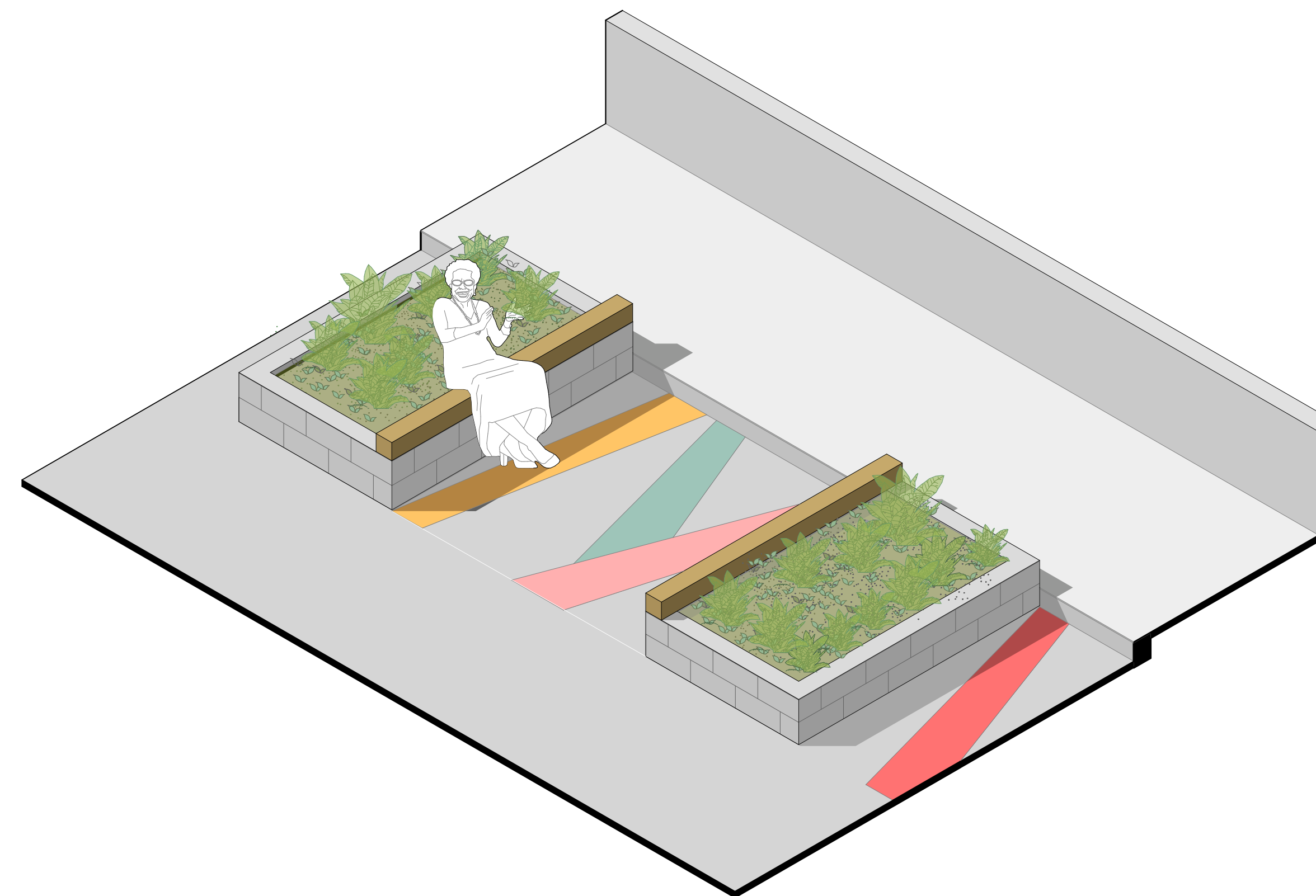
(C) Vegetable Gardens

For Travessa Capelão Antônio Avelino, vegetable gardens were installed using concrete blocks, each measuring approximately 1.50 m by 2.10 m. In response to residents' requests, the gardens were positioned alternately between parking spaces, without significantly reducing them.

The soil preparation followed the same technique used for the concrete rings (manilhas). Each garden received between 40 and 60 seedlings, depending on the type of vegetable and the presence of climbing plants. Across all gardens, a variety of species were planted, including: chives, basil, kale, parsley, mint, chili pepper, rue, oregano, rosemary, lemongrass, lemon balm, boldo, arugula, and aloe vera. For climbing plants, two types of passionfruit were selected.

Isométrica ilustrando o projeto para as hortas comunitárias

Isometric illustrating the design for the community gardens



Plantio

(D) “Depave”

O “Depave” consiste na remoção pontual do pavimento de calçadas, em pequenas áreas, visando o plantio de mudas de espécies trepadeiras. O tecido urbano do bairro de Oswaldo Cruz e de grande parte da Zona Norte do Rio de Janeiro é caracterizado pela linha férrea que o atravessa, dividindo o território em duas partes.

Os extensos muros da Supervia, Companhia de trens metropolitanos, em geral acompanham calçadas com dimensões mínimas e baixa acessibilidade. Essa situação impede a criação de canteiros adequados para o plantio de árvores de grande porte, as quais poderiam elevar a qualidade ambiental do local. Diante disso, e com o intuito de introduzir mais verde na paisagem, propõe-se o dispositivo “depave”: pequenas aberturas no piso para o cultivo de trepadeiras que irão se desenvolver nos muros da linha férrea. Tal intervenção busca suavizar a paisagem e contribuir para a redução da temperatura ambiente em períodos de calor intenso.

A obra desta solução foi postergada porque a prefeitura tem planos de reformar a calçada deste trecho em breve e, neste contexto, pretende realizar o depave simultaneamente.

Planting

(D) Depave

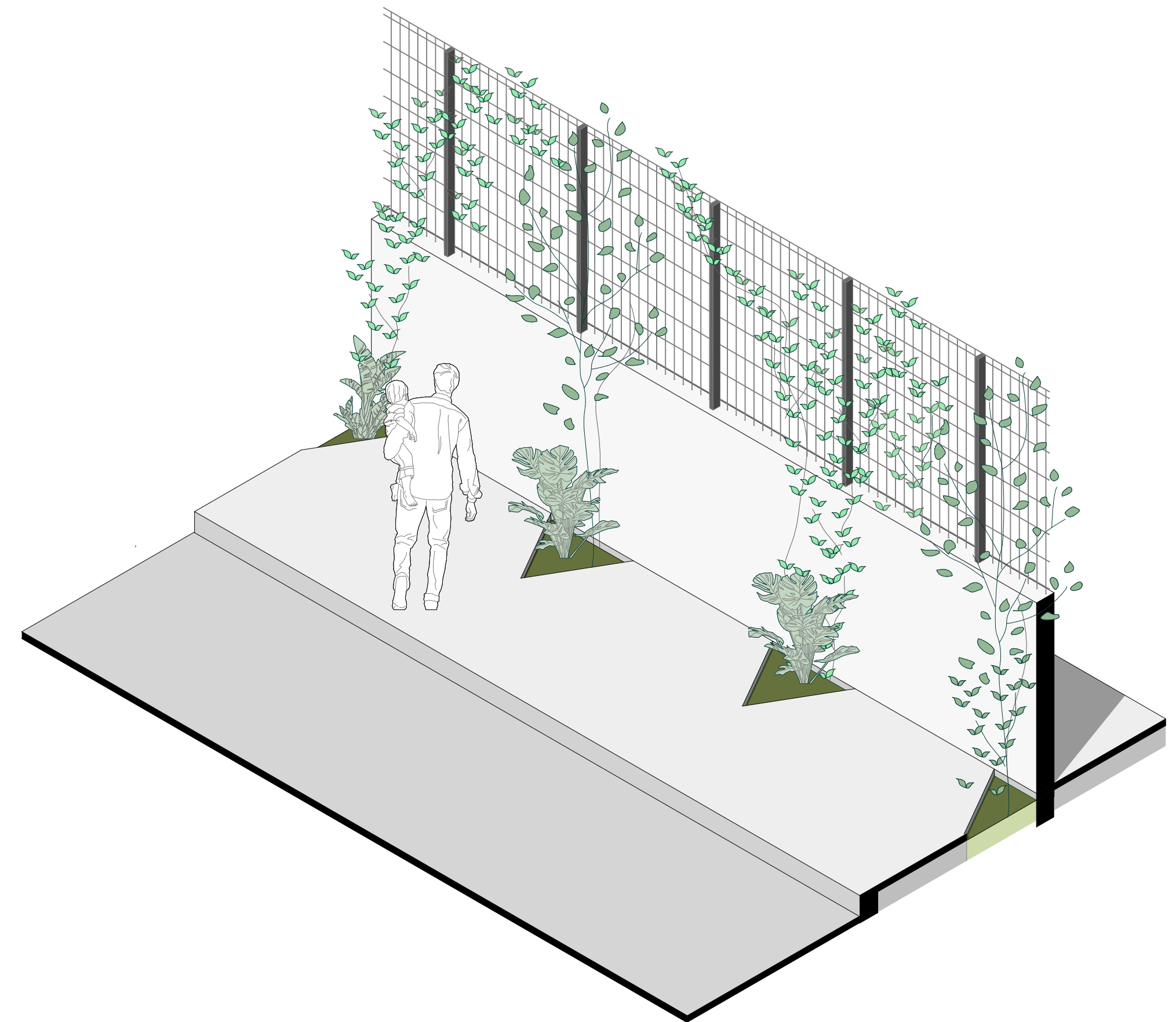
The Depave intervention consists of selectively removing small sections of sidewalk pavement to allow the planting of climbing species. The urban fabric of the Oswaldo Cruz neighborhood, as well as much of Rio de Janeiro’s North Zone, is defined by the railway line that cuts through it, dividing the area into two parts.

The extensive walls of Supervia, the metropolitan train company, generally run alongside sidewalks that are narrow and poorly accessible. This situation prevents the creation of adequate planting beds for large trees, which could improve the local environmental quality. To introduce more greenery into the landscape, the Depave device was proposed: small openings in the pavement for the cultivation of climbing plants that will grow along the railway walls. This intervention aims to soften a landscape and to help reduce ambient temperatures during periods of intense heat.

The implementation of this solution has been postponed, as the city government plans to renovate this section of the sidewalk soon and intends to carry out the depave simultaneously.

Isométrica ilustrando o projeto para o Depave ao longo da linha férrea

Isometric illustrating the design for the Depave along the railway line



Plantio

(E) Árvores

Além das soluções de plantio anteriores, foi previsto o incremento da arborização, que se concretizou em dois locais. Na Praça da Estação foram plantadas 6 novas árvores, 4 na calçada existente e 2 nos canteiros vaga-verde. Na Travessa, foram plantadas mais 6, ao longo do trecho sem sombreamento, na margem do rio, dando continuidade à arborização existente. Ambas as ações foram realizadas pela SECONSERVA e pela FPJ.

Planting

(E) Trees

In addition to the previous planting solutions, an increase in tree coverage was planned, which was carried out in two locations. In Praça da Estação, 6 new trees were planted: 4 on the existing sidewalk and 2 in the vaga-verde beds. Along the Travessa Capelão Antônio Avelino, 6 more trees were planted along the unshaded section on the riverbank, extending the existing tree coverage in the area. Both actions were carried out by SECONSERVA and FPJ.

Murais Artísticos

O coletivo Negro Muro e o artista Airá Ocrespo foram os responsáveis pelo conceito, pela pesquisa e pela execução de dois murais artísticos nos muros da estação de trem de Oswaldo Cruz. O primeiro, de autoria de Negro Muro, voltado para a rua João Vicente, trouxe a representação das trajetórias de Dona Neném e de Manacéia, duas figuras fundamentais da Portela - escola de samba ícone do bairro, e do samba Manhã Brasileira, que fala sobre questões ambientais. O segundo mural, de Airá Ocrespo, voltado para a rua Carolina Machado, intitulado "Respeito Ancestral", entrelaça natureza, memória e identidade destacando as ervas sagradas e medicinais como símbolos da sabedoria ancestral. Dialogando com o território, a obra homenageia duas figuras centrais do bairro, Oswaldo Cruz, grande cientista que dá nome ao local, e Tia Doca, referência do samba e guardiã da cultura popular. Por meio de uma paleta composta de cores e contrastes suaves e uma composição simbólica, a pintura transmite uma mensagem contundente e ao mesmo tempo delicada sobre a importância de preservar os saberes dos mais idosos e respeitar as raízes comunitárias.

Ambos os murais artísticos foram pintados nos muros da linha férrea, e foram viabilizados por meio da articulação da Subprefeitura com a Supervia.

Artistic Murals

The Negro Muro collective and the artist Airá Ocrespore were responsible for the concept, research, and execution of two artistic murals on the walls of the Oswaldo Cruz train station. The first mural, created by Negro Muro and facing Rua João Vicente, depicts the life paths of Dona Neném and Manacéia, two key figures of Portela, the iconic samba school of the neighborhood, as well as the samba "Manhã Brasileira", which addresses environmental issues. The second mural, by Airá Ocrespo, facing Rua Carolina Machado and titled "Respeito Ancestral" (Ancestral Respect), weaves together themes of nature, memory, and identity, highlighting sacred and medicinal herbs as symbols of ancestral wisdom. Engaging with the local territory, the mural honors two central figures of the neighborhood: Oswaldo Cruz, the renowned scientist after whom the area is named, and Tia Doca, a samba icon and guardian of popular culture. Using a palette of soft colors and contrasts, combined with symbolic composition, the painting conveys a strong yet delicate message about the importance of preserving the knowledge of elders and respecting community roots.

Both artistic murals were painted on the walls along the railway line and were made possible through the coordination between the Subprefecture and Supervia.

Murais artísticos por Airá Ocrespo (em cima) e Negro Muro (embaixo)

Murais artísticos por Airá Ocrespo (above) e Negro Muro (below)



MUTIRÕES DE IMPLEMENTAÇÃO

COLLECTIVE IMPLEMENTATION ACTIONS

SEXTA-FEIRA, SÁBADO E DOMINGO
DIAS 12, 13 E 14 DE SETEMBRO DE 2025; DAS 9H ÀS 18H

Travessa Capelão Antônio Avelino

A construção das hortas foi iniciada nos dias anteriores às ações, garantindo que sua estrutura estivesse pronta para os mutirões. Durante esse processo, algumas precisaram ser realocadas da posição original do projeto, e duas entre as dez previstas foram eliminadas para garantir espaço adequado às entradas de garagem.

Previamente às ações também houve diversas providências dos órgãos da Prefeitura, como ação de lavagem realizada pela COMLURB, ação de “tapa-burraco” e de abertura de golas pela SECONSERVA, plantio de árvores pela FPJ e sinalização viária executada pela CET Rio.

Durante os três dias de intervenção, foram realizados a preparação das hortas e o plantio de mudas de hortaliças, além da abertura de golas para árvores e da pintura do piso, criando áreas de rua compartilhada e cuidado coletivo. Na parte final da rua, onde ela se alarga, foi pintada uma quadra simplificada de futebol, além de jogos no piso para as crianças, como amarelinha.

A equipe do LabIT-PROURB contou com o apoio dos estudantes participantes da extensão e de alguns profissionais, moradores da rua, contratados para a implementação das intervenções.

FRIDAY, SATURDAY, AND SUNDAY
SEPTEMBER 12, 13, AND 14, 2025; FROM 9:00 AM TO 6:00 PM

Travessa Capelão Antônio Avelino

The construction of the community gardens began in the days prior to the action weeks, ensuring that their structures were ready for the collective work. During this process, some gardens had to be relocated from their originally planned positions, and two out of the ten initially planned were removed to allow sufficient space for garage entrances.

Prior to the actions, several measures were also carried out by municipal agencies, including a street washing operation by COMLURB, pothole repairs and the opening of tree pits by SECONSERVA, tree planting by FPJ, and traffic signage implemented by CET-Rio.

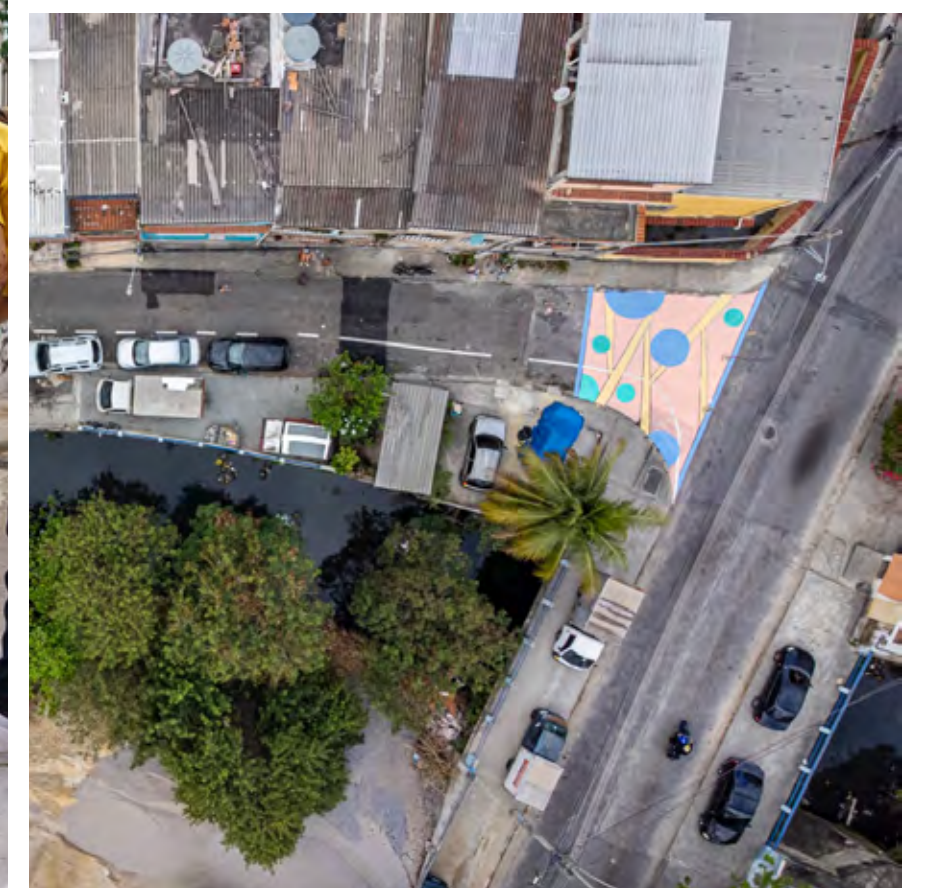
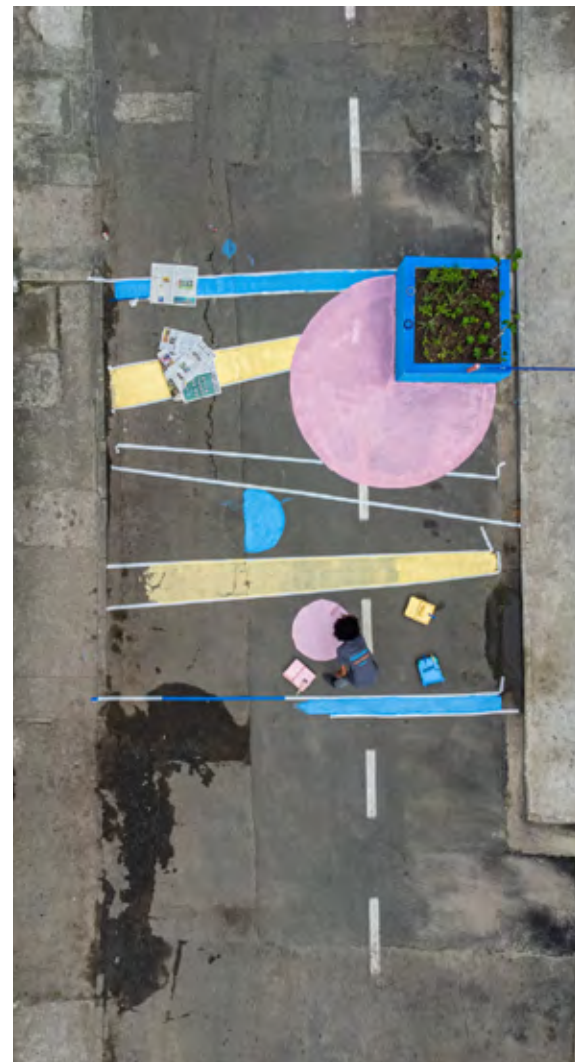
Over the three days of intervention, activities included preparing the gardens, planting vegetable seedlings, creating tree collars, and painting the pavement to establish shared street areas and spaces for collective care. At the wider end of the street, a simplified soccer court was painted, along with pavement games for children, such as hopscotch.

The LabIT-PROURB team was supported by the participating extension students and several professionals who are also local residents, hired to assist with the implementation of the interventions.

Pintura de piso e plantio de mudas

Floor painting and planting of seeds





SÁBADO, DIA 20 DE SETEMBRO DE 2025; DAS 9H ÀS 18H

Praça Profa. Adélia Bandeira

A implementação na praça contou com algumas ações prévias da Prefeitura, como ação de lavagem pela COMLURB e sinalização viária pela CET Rio.

No início do dia, no momento do posicionamento das manilhas de concreto que fariam o balizamento da extensão de calçada, a equipe do LabIT-PROURB foi surpreendida por um pequeno grupo de moradores desagrado pela redução do espaço para a circulação de veículos, que iniciou uma discussão. Após negociações, ficou decidido que as manilhas seriam deslocadas

da posição pensada em projeto (aprovada por moradores que participaram da oficina de validação) para uma posição próxima ao meio-fio existente, reduzindo a extensão de calçada projetada. Uma vez acordada a nova posição, foram realizadas intervenções como o plantio de mudas nas manilhas e a pintura do piso.

No final do dia, outros moradores surgiram, discordando da alteração do projeto (exigida pelo grupo de moradores que iniciou a discussão da manhã) e confirmaram o interesse em realizar um abaixo assinado em defesa do reajuste do posicionamento das manilhas conforme idealizado no projeto.

SATURDAY, SEPTEMBER 20, 2025; FROM 9:00 AM TO 6:00 PM

Praça Profa. Adélia Bandeira

The implementation in the square included some prior actions by the Municipality, such as a cleaning operation carried out by COMLURB and traffic signage implemented by CET-Rio.

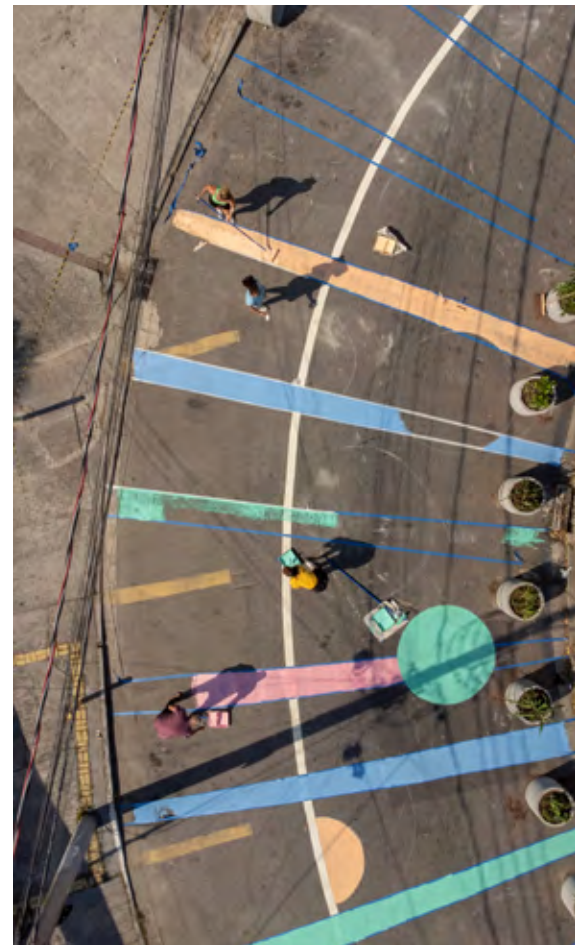
At the start of the day, during the placement of the concrete rings (manilhas) that would delineate the extended sidewalk, the LabIT-PROURB team was confronted by a small group of residents displeased with the reduction of space for vehicle circulation, which led to a heated discussion. After negotiations, it was decided that the manilhas would be moved from

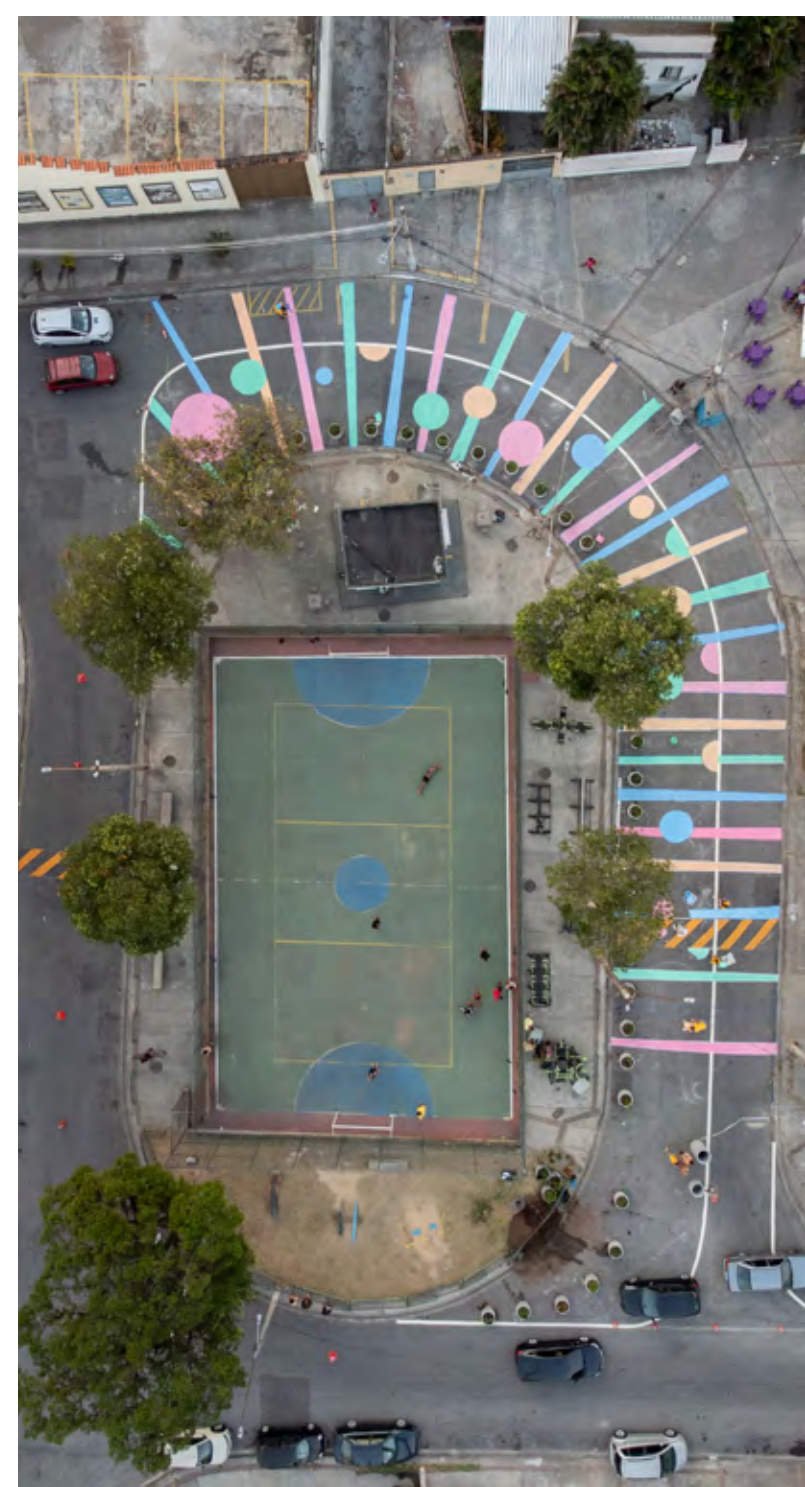
their originally planned positions (previously approved by residents during the validation workshop) to a location closer to the existing curb, thereby reducing the projected sidewalk extension. Once the new positions were agreed upon, interventions proceeded, including planting seedlings in the manilhas and painting the pavement.

By the end of the day, additional residents appeared, disagreeing with the morning's design modification (requested by the group that initiated the discussion) and expressed their intention to launch a petition advocating for the manilhas to be placed according to the original design.

Pintura de piso e plantio de mudas

Floor painting and planting of seeds





SEXTA-FEIRA E SÁBADO

DIAS 26 E 27 DE SETEMBRO DE 2025; DAS 9H ÀS 18H

Praça da Estação

No caso da Praça da Estação, as ações prévias da Prefeitura consistiram em ação de lavagem pela COMLURB, ações de “tapa-buraco” e abertura de golas pela SECONSERVA, plantio de árvores pela FPJ, sinalização viária pela CET-Rio, reforço de iluminação pela RIOLUZ e limpeza de fios pela Subprefeitura.

Durante dois dias, foram realizadas intervenções como a delimitação das extensões de calçada e da área pedestrianizada junto à padaria existente, a pintura do piso, a instalação

de mobiliário (5 bancos), a criação de novos canteiros e golas para o plantio de árvores e mudas arbustivas, além do plantio de mudas em manilhas.

A intervenção auxiliou na redução da velocidade em uma via de baixa circulação de veículos, através da criação de uma extensão da calçada, que também favorece a permanência das pessoas nos bancos instalados e o uso dos food trucks que já existiam no local. Além da ampliação do espaço público, foi criada uma área exclusiva para pedestres em um espaço residual da via, onde a população pode circular e se apropriar livremente.

FRIDAY AND SATURDAY

SEPTEMBER 26 AND 27, 2025; FROM 9:00 AM TO 6:00 PM

Praça da Estação

In the case of Praça da Estação, the prior actions by the Municipality included a cleaning operation by COMLURB, pothole repairs and opening of tree pits by SECONSERVA, tree planting by FPJ, traffic signage by CET-Rio, reinforcement of public lighting by RIOLUZ, and wiring cleaning by the Subprefecture.

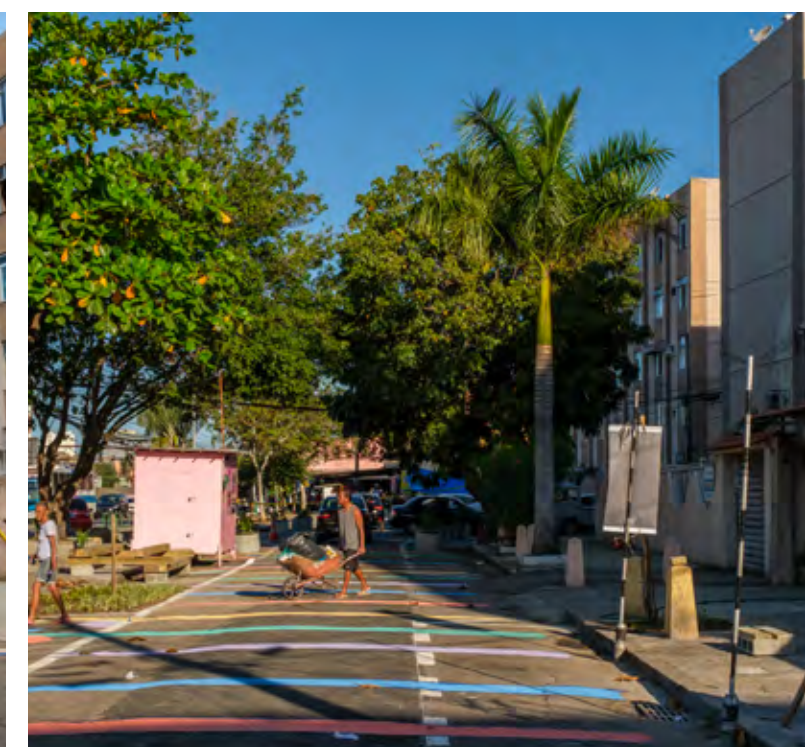
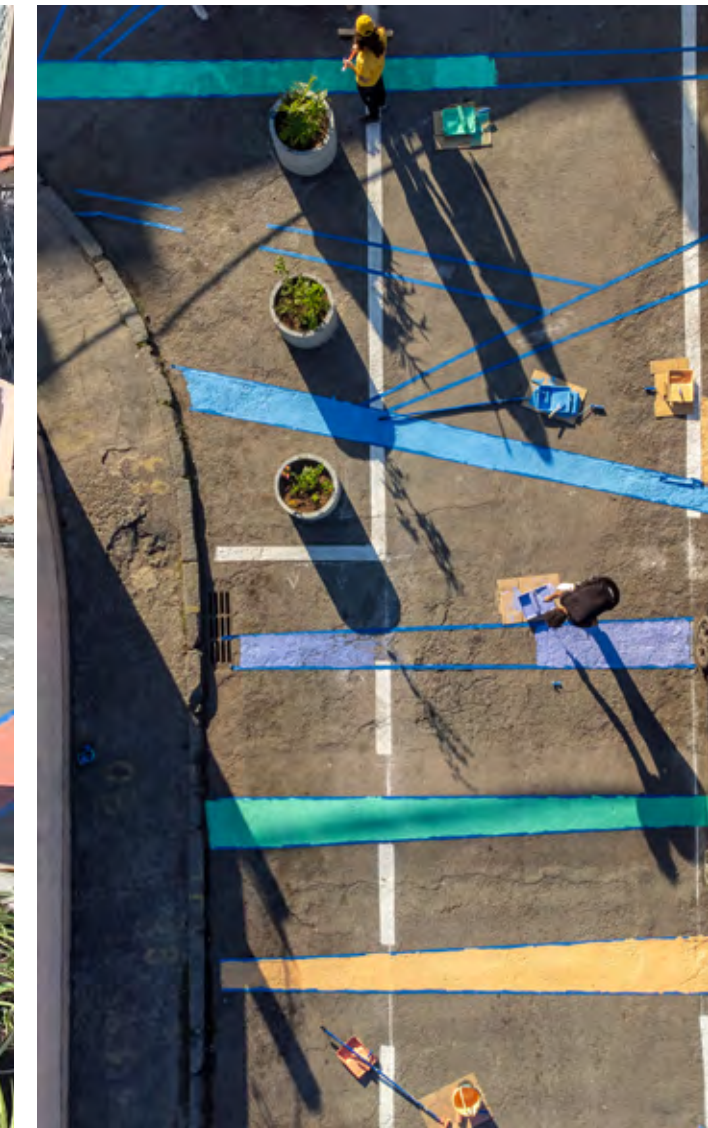
Over the course of two days, interventions were carried out, including the delineation of sidewalk extensions and the pedestrianized

area adjacent to the existing bakery, pavement painting, installation of urban furniture (5 benches), and the creation of new planters and tree collars for planting trees and shrubs, in addition to planting seedlings in the manilhas.

The intervention helped reduce vehicle speeds on a low-traffic street by creating a sidewalk extension, which also encourages people to linger on the installed benches and makes better use of the existing food trucks. In addition to expanding public space, a pedestrian-only area was created in a residual section of the street, allowing the community to move freely and occupy the space.

Pintura de piso e plantio de mudas

Floor painting and planting of seeds





Instalação do mobiliário

Nos dias 15 e 17 de outubro foi feita a instalação das demais peças de mobiliário fabricadas durante o workshop: o banco-superfície, o banco-gola, o banco-canteiro e o protetor de gola. A atividade contou com a participação de estudantes do mestrado que integraram o workshop e demonstraram interesse em colaborar com a montagem, além de alunos da graduação do Ateliê Avançado Projeto da Rua e da equipe do LAID-UFRJ.

O banco-superfície foi instalado na extremidade da Praça da Estação, na área pedestrianizada, e o banco-gola foi instalado na rota, próximo à Praça Profa. Adélia Bandeira. Os bancos dupla-face já haviam sido instalados durante o mutirão do mês anterior.

Atendendo aos pedidos dos moradores, além do mobiliário planejado inicialmente, foram instalados protetores ao redor dos canteiros na Praça da Estação e protetores de gola na Travessa, com o objetivo de evitar sua danificação por veículos ou pisoteamento. A demanda surgiu porque, logo após a implementação das ações, alguns veículos haviam invadido os canteiros da praça, evidenciando a necessidade deste reforço.



Installation of Urban Furniture

On October 15 and 17, the remaining pieces of urban furniture produced during the workshop were installed: the surface bench, tree-collar bench, planter bench, and tree-collar protector. The activity involved participation from master's students who had joined the workshop and expressed interest in assisting with assembly, as well as undergraduate students from the Advanced Street Design Studio and the LAID-UFRJ team.

The surface bench was installed at the end of Praça da Estação, in the pedestrianized area, while the tree-collar bench was installed along the route near Praça Profa. Adélia Bandeira. The double-faced benches had already been installed during the previous month's collective action.

Responding to residents' requests, additional protective elements were installed beyond the initially planned furniture: protectors around the planters in Praça da Estação and tree-collar protectors in the Travessa, aimed at preventing damage from vehicles or foot traffic. This demand arose after some vehicles had entered the planters shortly after implementation, highlighting the need for reinforcement.

Instalação das demais peças de mobiliário

Installation of the remaining furniture pieces



Paraciclos instalados na praça

Bike racks installed in the square



REUNIÕES E VISITAS TÉCNICAS

MEETINGS AND TECHNICAL VISITS

Reunião com C40

No dia 9 de outubro foi realizada uma reunião de capacitação para o uso da ferramenta Heneex, da C40, que analisa o impacto de projetos no local através de itens relacionados, por exemplo, à mobilidade sustentável, implantação de áreas verdes, entre outros.

Meeting with C40

On October 9, a training session was held on the Heneex Tool, developed by C40, which evaluates the local impact of proposals based on indicators such as sustainable mobility, implementation of green areas, and other environmental and urban factors.

Visita técnica pós implementação

No dia 1º de outubro, após a implementação, a equipe do LabIT-PROURB retornou ao local para verificar as intervenções realizadas e listar possíveis reparos e demandas ainda não atendidas pela Prefeitura.

Post-Implementation Technical Visit

On October 1, following the implementation, the LabIT-PROURB team returned to the sites to inspect the interventions and identify any repairs or outstanding requests that had not yet been addressed by the City Hall.

Reunião com CET-Rio

Em 22 de outubro, foi realizada uma nova reunião com a CET-Rio com o objetivo de reforçar a sinalização viária e, assim, garantir a efetividade das intervenções planejadas. Entre os acordos firmados, ficou definida a instalação de: placas de proibição de estacionamento em todo o entorno da Praça Profa. Adélia Bandeira; placas indicando mão dupla, com o objetivo de garantir o sentido correto do tráfego, nas ruas Maria Teixeira e Adelaide Badajós; placas indicando Zona 20 km/h na praça, no trecho que recebeu as pinturas, visando a redução da velocidade veicular; placas de Rua Sem Saída e também de Zona 20 km/h, na Travessa Capelão Antônio Avelino; placas de Zona 20 km/h na Praça da Estação, sem a restrição de estacionamento.

A coordenação da CET-Rio justificou que a implementação de elementos físicos, como mobiliário urbano ou balizadores, seria mais eficaz para o impedimento do estacionamento, visto que a educação no trânsito na área apresenta um histórico de frequente desrespeito à sinalização vertical.

Houve ainda a discussão sobre o conflito ocorrido na implementação na Praça Profa Adélia Bandeira, sobre o qual a CET-Rio sugeriu a realização de um abaixo-assinado em prol da execução do desenho original.

Meeting with CET-Rio

On October 22, a follow-up meeting with CET-Rio focused on strengthening traffic signage to ensure the effectiveness of the planned interventions. The agreements included the installation of: no-parking signs around Praça Profa. Adélia Bandeira; two-way traffic signs on Rua Maria Teixeira and Rua Adelaide Badajós, ensuring correct traffic flow; zone 20 km/h signs in the area of the painted surfaces in the square, reducing vehicle speed; dead-end and Zone 20 km/h signs on Travessa Capelão Antônio Avelino; zone 20 km/h signs in Praça da Estação, without parking restrictions.

The CET-Rio coordination emphasized that physical elements such as urban furniture or bollards would be more effective in preventing parking, given the history of frequent noncompliance with vertical traffic signs in the area.

There was also a discussion regarding the conflict that occurred during the implementation at Praça Profa. Adélia Bandeira, in which CET-Rio suggested organizing a petition in support of executing the original design.

Reuniões com Superwien Urbanism

Nos dias 2 e 6 de outubro, houve duas reuniões com os parceiros da Superwien Urbanism para discutir sobre as ferramentas de avaliação a serem utilizadas nas oficinas do mês de novembro. Os parceiros trouxeram diversas ferramentas utilizadas em processos participativos, como, por exemplo, a avaliação por emoções tipo “Divertidamente”, o “Cartão postal ao prefeito”, a matriz “O que deu certo e aconteceu / o que não deu certo e não aconteceu”, e a ferramenta escolhida “Que bom, que pena e que tal”.

Meetings with Superwien Urbanism

On October 2 and 6, two meetings were held with partners from Superwien Urbanism to discuss evaluation tools for the participatory workshops scheduled for November. The partners presented various participatory assessment methods, including emotional evaluations similar to “Inside Out,” the “Postcard to the Mayor,” the matrix “What worked / What didn’t work”, and the selected tool “how good”, “what a shame”, and “what if”.

Reunião com LAID-UFRJ

A reunião, realizada no dia 29 de outubro com a participação da equipe do LabIT-PROURB e LAID-UFRJ, teve como objetivo a discussão de soluções para a sinalização a ser instalada em Oswaldo Cruz. Foram discutidos materiais e formas de fixação, e concluiu-se que as placas de ACM são as mais duráveis e de melhor manuseio para a confecção do projeto. Ficou acordada a realização de protótipos e modelos em escala nas semanas seguintes.

Meeting with LAID-UFRJ

On October 29, the LabIT-PROURB team and LAID-UFRJ team met to discuss traffic signage solutions for Oswaldo Cruz. Materials and installation methods were evaluated, concluding that ACM panels would be the most durable and manageable option. It was agreed that prototypes and scale models would be produced in the following weeks.

AVALIAÇÃO

5

(NOVEMBRO 2025)

A fase de avaliação consistiu na realização de novas oficinas em cada um dos pontos de intervenção. As datas foram definidas a partir da disponibilidade do convidado Thomaz Ramalho, especialista em processos participativos, que viajou de Curitiba para o Rio de Janeiro para ministrar as atividades, e os horários foram definidos de forma a viabilizar a participação dos moradores que trabalham durante o dia.

Em todas as oficinas, a avaliação se deu através da ferramenta de avaliação “Que pena, Que bom e Que tal?”. A ferramenta foi combinada a um banner com fotos das intervenções, que destacam os elementos de implementação. Para cada elemento, os participantes poderiam avaliar a intervenção a partir dessas três locuções interjetivas sendo “que pena...”, para manifestar algo que consideram uma pena que não ocorreu, ou que ocorreu de forma inadequada; “que bom...”, para destacar os aspectos positivos; e “que tal...”, para sugestões de melhorias. Quando o grupo pensava coletivamente em soluções para as questões levantadas, aplicava-se a pergunta “quem pode nos ajudar?”, momento em que eram feitos acordos de responsabilidade entre os moradores, principalmente relacionados à manutenção das ações.

Posteriormente, foi realizada a dinâmica da “barra de comprometimento”, na qual, de acordo com o que havia sido discutido, os moradores se posicionavam lado a lado indicando o nível de comprometimento com a continuidade e o cuidado da intervenção. Aqueles que estivessem mais comprometidos se posicionavam ao lado direito, e quem estivesse menos comprometido, posicionava-se do lado esquerdo.

Além das atividades participativas, foram distribuídos três tipos de panfletos com orientações de manutenção das intervenções: das hortas, das manilhas com plantio e da pintura. Cada panfleto demonstra como regar e colher as hortaliças e as ervas das hortas, como regar as mudas ornamentais das manilhas e como retocar as pinturas do asfalto.

The feedback phase consisted of conducting new workshops at each intervention site. The dates were scheduled based on the availability of Thomaz Ramalho, a participatory processes specialist who traveled from Curitiba to Rio de Janeiro to lead the activities. Workshop times were arranged to enable participation from residents who work during the day.

In all workshops, evaluation was carried out using the “how good”, “what a shame”, and “what if” tool. This tool was combined with a banner displaying photos of the implemented interventions, highlighting each element. For each element, participants could assess the intervention using the three prompts: “Que pena...” (“What a shame...”) – to indicate something they considered unfortunate or inadequately executed; “Que bom...” (“How good...”) – to highlight positive aspects; “Que tal...” (“What if...”) – to provide suggestions for improvements. When the group collectively discussed solutions for the issues raised, the facilitator asked, “Who can help us?”, prompting agreements on responsibilities among residents, primarily regarding the maintenance of interventions.

Following this, the “commitment bar” activity was conducted. Residents positioned themselves side by side according to their level of commitment to the continuity and care of the interventions: those most committed on the right, and those less committed on the left.

In addition to the participatory activities, three types of flyers were distributed with guidance on maintaining the interventions: for the community gardens, planted concrete rings (manilhas), and pavement painting. Each flyer provided instructions on how to water and harvest vegetables and herbs from the gardens, care for ornamental plants in the manilhas, and retouch painted surfaces.

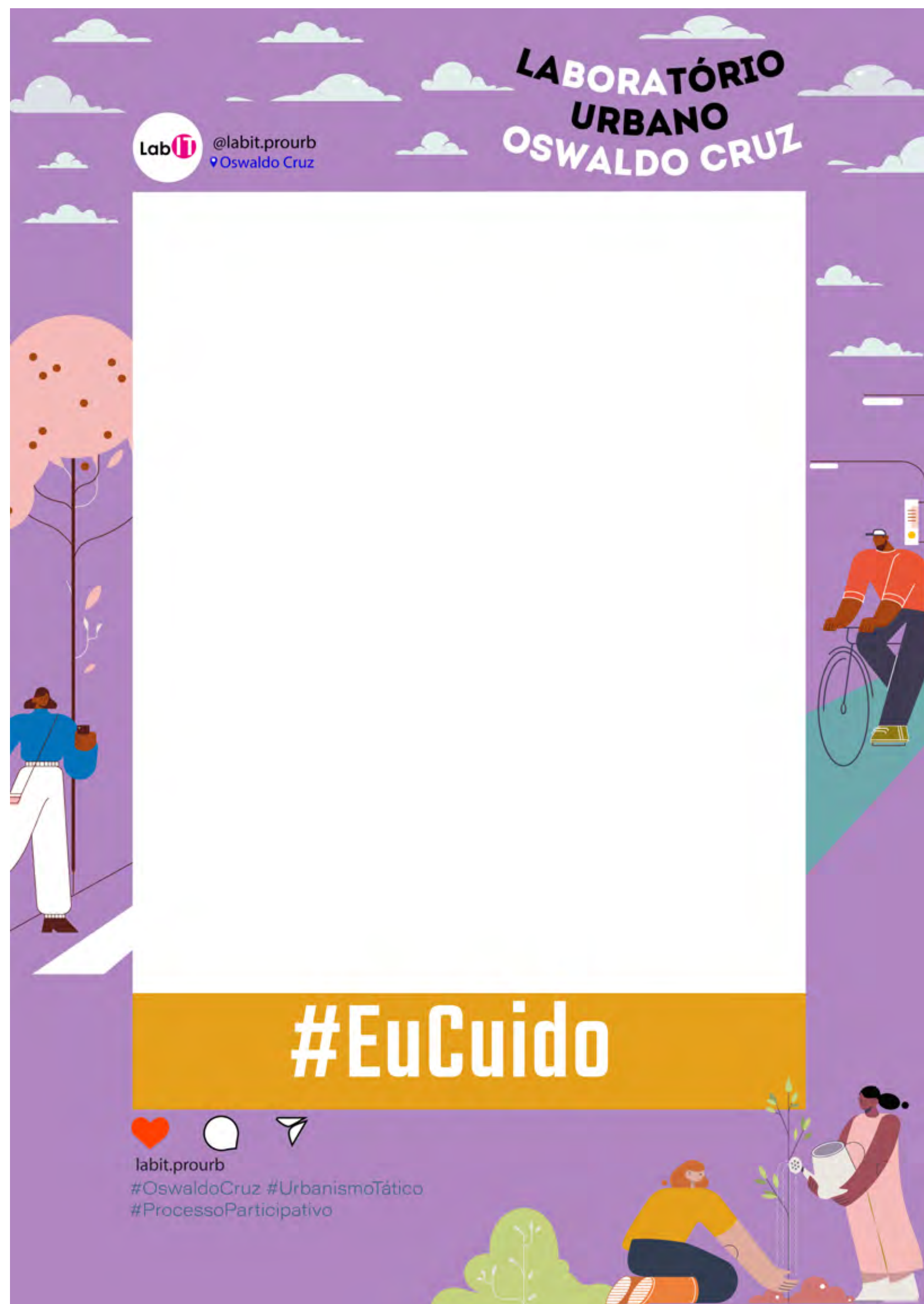
(NOVEMBER 2025)

FEEDBACK

5

Moldura instagramável e flyers de divulgação da Avaliação

Instagrammable frame and promotional flyers from the Feedback



OFICINAS DE AVALIAÇÃO

FEEDBACK WORKSHOP

TERÇA-FEIRA, DIA 4 DE NOVEMBRO DE 2025; DAS 18H ÀS 21H

Travessa Capelão Antônio Avelino

A oficina contou com a participação de 14 moradores. Um banner em tamanho A0, com imagens detalhando todas as intervenções já realizadas, serviu de base para conduzir as dinâmicas “que bom, que pena, que tal” e “quem pode nos ajudar?”. Nesse momento, alguns moradores se comprometeram a assumir responsabilidades específicas pela manutenção de determinados pontos. Também foi aplicada a dinâmica da barra de comprometimento, seguida da distribuição de panfletos orientadores sobre as hortas e as pinturas.

Ao final, foram entregues brindes aos cuidadores das seis hortas mais bem cuidadas, compostos por kits contendo avental, regador, ferramentas de jardinagem e pacotes de sementes. A pedido dos moradores, a equipe do LabIT-PROURB também se comprometeu a fornecer placas com o nome das espécies de cada horta para facilitar a identificação. Durante a oficina, novamente surgiu a preocupação recorrente com os alagamentos, especialmente diante da proximidade do período de chuvas.

Pouco tempo depois, entretanto, um desabamento ocorreu na área da rua onde foram construídos os canteiros, em uma margem que já apresentava erosão devido ao desvio do leito do rio, provocado, por sua vez, por outro desabamento de casas na margem oposta, no início de 2025. Diante desse acontecimento, a equipe do

LabIT-PROURB decidiu postergar a entrega das placas e forneceu o suporte possível, comunicando o ocorrido aos órgãos competentes da prefeitura e cobrando providências.

As sugestões para melhoria do projeto são 3 vezes maiores do que o que foi efetivamente apontado como bom pela população. Entretanto, estas sugestões apontadas são relativas ao anseio pelo cuidado/manutenção a ser realizado pelos próprios moradores, a necessidade de obra civil (construção de guarda-corpo) e a implantação de mobiliário urbano (academia para idosos), demandas que não puderam ser atendidas no escopo deste projeto, ficando como sugestões para a prefeitura.

Foi apontada ainda a necessidade de jogos infantis melhor distribuídos ao longo da rua, o que ainda é passível de incorporação, por exemplo, dentro do escopo do projeto de extensão da FAU/UFRJ. Um dos pontos de insatisfação (“que pena”) foi justamente a falta destes jogos para atender à demanda da grande quantidade de crianças da rua. Outros pontos de insatisfação foram: uma das hortas ter se tornado depósito de lixo, e o próprio encerramento do projeto, o que demonstra a satisfação da população com o que foi realizado e o desejo por mais trabalhos participativos. Isso leva aos pontos positivos levantados (“que bom”): o engajamento dos vizinhos, inclusive das crianças, no cuidado com os espaços.

TUESDAY, NOVEMBER 4, 2025; 6:00 PM – 9:00 PM

Travessa Capelão Antônio Avelino

Fourteen residents attended the workshop. An A0-sized banner displaying detailed images of all completed interventions served as the basis for the “how good”, “what a shame”, and “what if” and “who can help us?” dynamics. During the session, some residents committed to taking responsibility for the maintenance of specific points. The commitment bar activity was also conducted, followed by the distribution of instructional flyers regarding the community gardens and pavement paintings.

At the conclusion, prizes were awarded to the caretakers of the six best-maintained gardens, consisting of kits with an apron, watering can, gardening tools, and seed packets. At the residents’ request, the LabIT-PROURB team also committed to providing plant name signs for each garden to facilitate identification. During the workshop, the recurring concern about flooding emerged again, particularly given the approaching rainy season.

Shortly afterward, a land collapse occurred in the street area where the garden beds had been built, along a slope already affected by erosion due to the riverbed diversion caused by another collapse of houses on the opposite bank earlier in 2025. In response, the LabIT-PROURB team decided to postpone the delivery of the

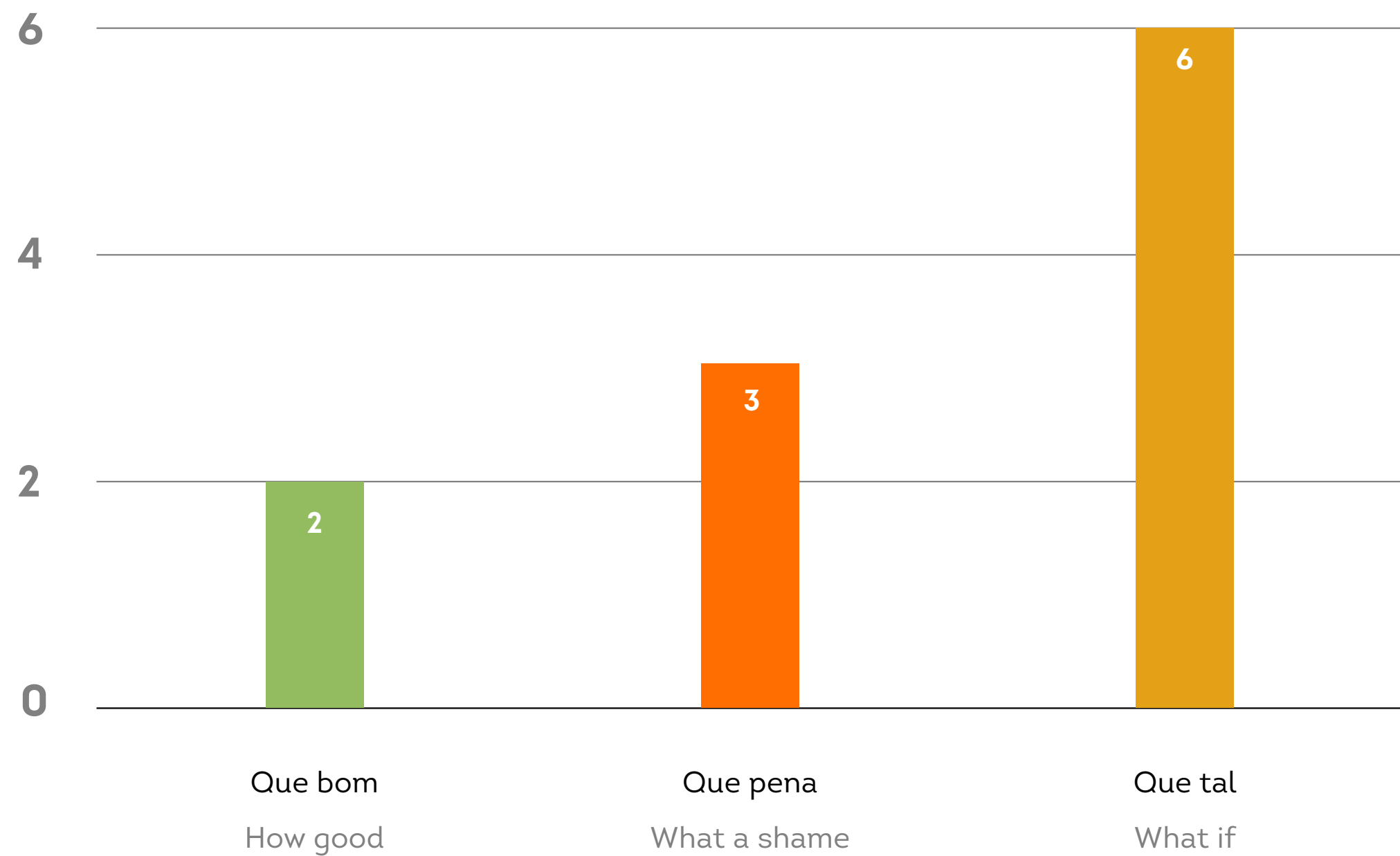
plant name signs, provided all possible support, and informed the competent municipal authorities, urging them to take action.

The suggestions for improving the proposals are three times greater than what was actually pointed out as positive by the population. However, these suggestions relate to the desire for care/maintenance to be carried out by the residents themselves, the need for civil works (construction of a guardrail), and the implementation of urban furniture (outdoor gym for the elderly), demands that could not be addressed within the scope of this project, remaining as suggestions for the municipal government.

It was also pointed out that there is a need for children’s games to be better distributed along the street, which can still be incorporated, for example, within the scope of the FAU/UFRJ outreach project. One of the points of dissatisfaction (“que pena”) was precisely the lack of these games to meet the demand from the large number of children on the street. Other points of dissatisfaction were: one of the gardens having become a garbage dump, and the very closure of the project, which demonstrates the population’s satisfaction with what was carried out and the desire for more participatory work. This leads to the positive points raised (“que bom”): the engagement of neighbors, including children, in taking care of the spaces.

Gráfico de quantidade de avaliações por categoria 'que bom', 'que pena' e 'que tal', na Tv. Capelão Antônio Avelino

Graph of the number of evaluations by category 'how good', 'what a shame', and 'what if' in Travessa Capelão Antônio Avelino



Resultado da Oficina de avaliação na Travessa Capelão Antônio Avelino

Results of the evaluation workshop at Travessa Capelão Antônio Avelino

LABORATÓRIO URBANO OSWALDO CRUZ

Oficina de Avaliação Travessa Capelão Antônio Avelino

Legenda:
 ● Que bom ● Que tal ● Que pena

Realização: Lab URB, PRO URB, FAU, UFRJ, RIO, RIO

Apoio: C40 CITIES, Cidades for better health

Parceria: SUPERWIEEN

Oficina de avaliação na Travessa Capelão Antônio Avelino

Evaluation workshop at Travessa Capelão Antônio Avelino



QUARTA-FEIRA, DIA 5 DE NOVEMBRO DE 2025; DAS 18H ÀS 21H

Praça Profa. Adélia Bandeira

A oficina contou com a participação de 10 moradores, sendo 1 criança e 2 adolescentes. Antes da oficina, foi feito contato com a síndica da praça para garantir sua presença no dia, já que a informação sobre sua representação chegou tardiamente no processo. Para essa oficina, em específico, foi retomado o “Jogo da Rua”, especialmente por conta do conflito ocorrido no dia da implementação. Curiosamente, o jogo gerou ideias totalmente alinhadas ao projeto concebido originalmente, o que aumentou o interesse das moradoras em organizar um abaixo-assinado pela reorganização do trânsito da rua.

As atividades incluíram a avaliação coletiva e a dinâmica “que bom, que pena, que tal e quem pode nos ajudar?”. Nessa última etapa, quando pensaram coletivamente em soluções, algumas moradoras se dispuseram a assumir responsabilidades de manutenção de pontos específicos. Para tal, também foi utilizada a barra de comprometimento.

Apesar do baixo engajamento inicial, e do fato de os moradores que reclamaram não compareceram, as moradoras presentes se comprometeram a conduzir o abaixo-assinado para dar prosseguimento à intervenção na rua.

As sugestões para melhoria, neste caso, (“que tal”) são quase o dobro dos elogios ao projeto, porém,

estas se referem justamente aos itens previstos e não executados no projeto por resistência de um grupo específico, como o alargamento da praça e a implantação de bancos nas extensões. Também foi solicitado o incremento da vegetação, algo implantado no projeto, mas talvez em menor quantidade do que o desejado, o que ainda pode ser incorporado no caso da implantação da extensão da praça. Outros itens também foram apontados, como melhor sinalização, áreas para pets e para crianças. Também foi demonstrado anseio pela melhoria da limpeza urbana, além de coleta seletiva, o que pode ser considerado em um futuro próximo.

Já algumas insatisfações (“que pena”) apontadas não se referem ao que foi realizado, mas sim ao que não pode ser implementado, como a extensão da praça pelo posicionamento das manilhas no lugar correto e o consequente fluxo dos carros no local, desrespeitando a sinalização e os locais de estacionamento, o que demonstra o desejo pela execução do projeto originalmente previsto. Também foi comentado sobre a precariedade do parquinho, o que também pode ser considerado em projetos futuros.

Como positivo, foi apontado o trabalho conjunto, demonstrando reconhecimento das vantagens do processo participativo.

WEDNESDAY, NOVEMBER 5, 2025; FROM 6:00 PM TO 9:00 PM

Profa. Adélia Bandeira Square

The workshop counted on the participation of 10 residents, including 1 child and 2 teenagers. Prior to the workshop, contact was made with the condominium manager of the square to ensure her presence on the day, since information about her representation had arrived late in the process. For this specific workshop, the Street Game was revisited, especially due to the conflict that occurred on the day of implementation. Interestingly, the game generated ideas fully aligned with the originally conceived design, which increased the interest of the residents in organizing a petition for the reorganization of street traffic.

The activities included collective evaluation and the dynamics “how good”, “what a shame”, and “what if”, and “who can help us?” In the latter stage, when participants thought collectively about solutions, some residents volunteered to assume maintenance responsibilities for specific points. For this, the commitment bar was also used.

Despite the low initial engagement, and the fact that the residents who had complained did not attend, the residents present committed to carrying out the petition to ensure the continuation of the intervention on the street.

The suggestions for improvement, in this case (“que tal”), are almost twice as many as the

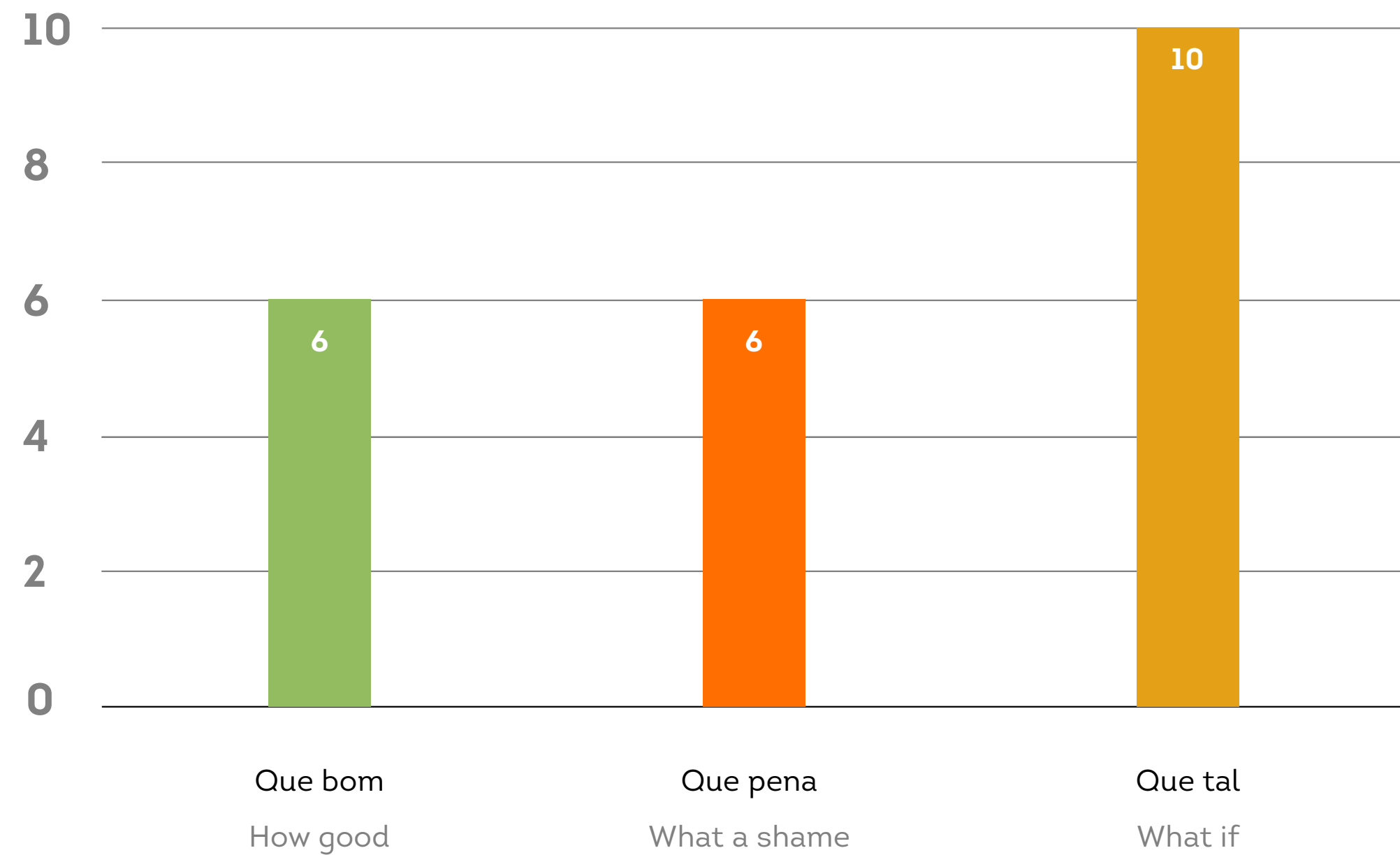
compliments to the proposal; however, these refer precisely to items that were planned but not executed due to resistance from a specific group, such as the expansion of the square and the installation of benches in the extensions. An increase in vegetation was also requested—something implemented in the proposal, but perhaps in smaller quantities than desired, which could still be incorporated in the case of the square’s extension. Other items were also pointed out, such as better signage, areas for pets and for children. There was also a desire for improved urban cleaning, in addition to selective waste collection, which could be considered in the near future.

Some of the dissatisfactions (“que pena”) mentioned do not refer to what was carried out, but rather to what could not be implemented, such as the extension of the square due to the placement of the manholes in the correct position and the consequent traffic flow of cars in the area, which disrespected signage and parking spots, demonstrating the desire for the execution of the originally planned design. Comments were also made about the poor condition of the playground, which could also be considered in future projects.

As a positive point, the joint work was highlighted, demonstrating recognition of the advantages of the participatory process.

Gráfico de quantidade de avaliações por categoria 'que bom', 'que pena' e 'que tal', na Praça Profa. Adélia Bandeira

Graph of the number of evaluations by category "how good", "what a shame", and "what if" at Praça Profa. Adélia Bandeira



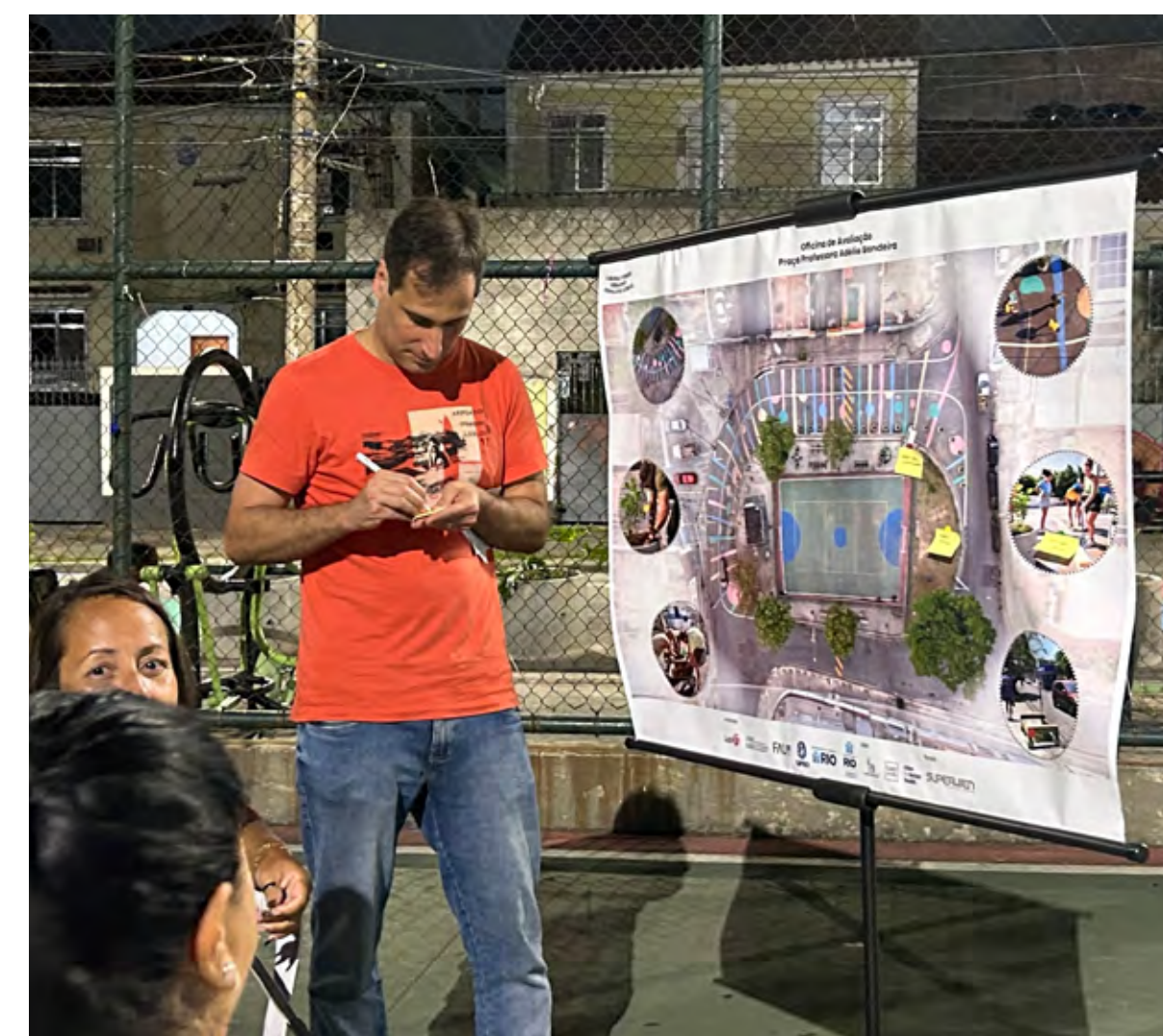
Resultado da Oficina de avaliação na Praça Profa. Adélia Bandeira

Results of the evaluation workshop at Praça Profa. Adélia Bandeira



Oficina de avaliação e Jogo da Rua na Praça Profa. Adélia Bandeira

Evaluation workshop and Street Game at Praça Profa. Adélia Bandeira



QUINTA-FEIRA, DIA 6 DE NOVEMBRO DE 2025; DAS 18H ÀS 21H

Associação de Moradores do Conjunto de Oswaldo Cruz - Nova Geração

Assim como nas etapas anteriores, a organização da data e horário da oficina ocorreu de acordo com a disponibilidade cedida pelo presidente Lelo para uso do espaço da Associação. No entanto, diferentemente das reuniões anteriores, houve baixo engajamento por conta de conflitos recentes entre moradores e a associação, especialmente relacionados à ocupação da calçada por barracas de lanches montadas pelos próprios moradores, e às adaptações feitas por eles na intervenção. Somou-se a isso a preocupação geral com a proximidade do evento Trem do Samba, que poderia danificar parte das ações realizadas.

As atividades incluíram a capacitação, a avaliação coletiva, a dinâmica “que bom, que pena, que tal e quem pode nos ajudar?” e a barra de comprometimento. Diante do baixo engajamento no interior da associação, foi realizada uma segunda etapa da oficina diretamente na praça onde as intervenções foram executadas, o que permitiu a participação de público espontâneo que circulava pelo local. Ao todo, considerando os dois momentos da oficina, participaram 12 pessoas.

Alguns moradores optaram por não participar das atividades, porém, em conversas individuais

com a equipe, expressaram satisfação com o projeto desenvolvido, embora reforçassem a grande preocupação com os possíveis impactos do Trem do Samba sobre as intervenções.

Neste caso, como demonstra o gráfico, a maior parte das ações foi avaliada como positiva. Foram feitas algumas sugestões, como a representação de outros símbolos do bairro, de forma a expandir a imagem do local para além da Portela, e a melhor ocupação do espaço. Também foi sugerida a revitalização da grama e o plantio de mais árvores, além de espaço para pets, parque infantil e a replicação dos bancos para o restante do bairro, o que poderá ser realizado por meio do projeto de extensão da FAU/UFRJ.

Algumas insatisfações (“que pena”) apontadas envolvem demandas relativas também ao poder público, como a falta de iluminação, de árvores, de sinalização da ondulação transversal e a qualidade do acabamento da calçada e recapeamento do asfalto realizados pela prefeitura. Também foi apontada a falta de consciência da população, o que é fundamental na manutenção dos espaços. Apesar deste ponto, foram avaliados como positivos (“que bom”) a iniciativa dos moradores, a união da comunidade e o projeto como um todo, demonstrando o sucesso da colaboração da população e trazendo a sensação de que foi feito o melhor possível.

THURSDAY, NOVEMBER 6, 2025; FROM 6:00 PM TO 9:00 PM

Association of Residents of the Oswaldo Cruz Complex - Nova Geração

As in previous stages, the organization of the date and time of the workshop was arranged according to the availability provided by President Lelo for the use of the Association's space. However, unlike previous meetings, there was low engagement due to recent conflicts between residents and the association, especially related to the occupation of the sidewalk by snack stalls set up by the residents themselves, and to the adaptations they made to the intervention. Added to this was the general concern regarding the upcoming Trem do Samba event, which could damage part of the actions already implemented.

The activities included training, collective evaluation, the “how good”, “what a shame”, and “what if”, and “who can help us?” dynamics, and the commitment bar. Given the low engagement inside the association, a second stage of the workshop was conducted directly in the square where the interventions had been executed, which allowed the participation of spontaneous public circulating in the area. Overall, considering both moments of the workshop, 12 people participated.

Some residents chose not to participate in the activities, but in individual conversations with

the team, they expressed satisfaction with the proposal, while also reinforcing their great concern about the possible impacts of the Trem do Samba on the interventions.

In this case, as shown in the graph, the majority of the actions were evaluated as positive. Some suggestions were made, such as the representation of other symbols of the neighborhood, in order to expand the image of the area beyond Portela, and better use of the space. Revitalization of the grass and the planting of more trees were also suggested, in addition to spaces for pets, a playground, and the replication of benches throughout the rest of the neighborhood, which could be carried out through the FAU/UFRJ outreach project.

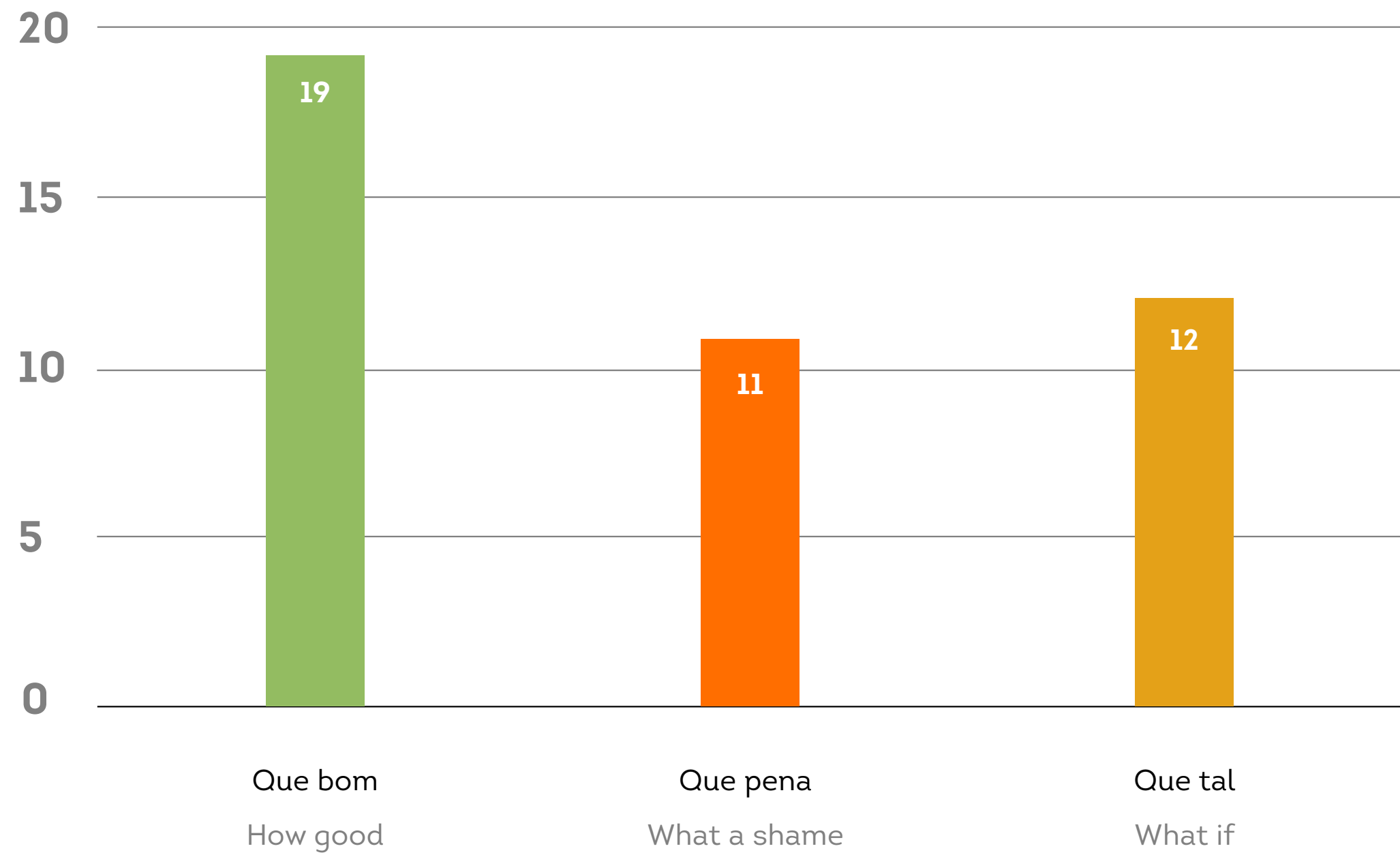
Some dissatisfactions (“que pena”) raised also involve demands related to public authorities, such as the lack of lighting, trees, transversal speed bump signaling, and the quality of the sidewalk finishing and asphalt resurfacing carried out by the city. A lack of awareness among the population was also pointed out, which is fundamental for the maintenance of the spaces. Despite this point, the following were evaluated as positive (“que bom”): the initiative of the residents, the unity of the community, and the project as a whole, demonstrating the success of the population's collaboration and giving the sense that the best possible outcome was achieved.

Gráfico de quantidade de avaliações por categoria 'que bom', 'que pena' e 'que tal' na Praça da Estação

Graph of the number of evaluations by category 'how good', 'what a shame', and 'what if' at Praça da Estação

Resultado da Oficina de avaliação na Praça da Estação

Results of the evaluation workshop at Praça da Estação



Oficina de avaliação Estação Oswaldo Cruz

Evaluation workshop at Oswaldo Cruz Station



AVALIAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS

FEEDBACK: LESSONS LEARNED

As oficinas de avaliação apresentaram, de modo geral, um engajamento menor do que o esperado pela equipe. Ainda assim, elas evidenciaram de forma nítida quais moradores estão de fato comprometidos com o projeto: aqueles que acompanharam todas as etapas e assumiram papel ativo na continuidade das intervenções. Mesmo em áreas com baixa participação, foi possível organizar acordos de responsabilidade para a manutenção dos espaços. E, como ocorreu na Praça da Estação, embora esses acordos não possam ser formalizados explicitamente devido ao contexto local, ficou claro que os moradores presentes estão dispostos a manter as ações realizadas, inclusive já colocando em prática novas intervenções por iniciativa própria.

As atividades propostas, especialmente a dinâmica do “quem pode nos ajudar”, se mostraram muito úteis para ajudar a comunidade a se reconhecer como corresponsável pelo cuidado dos espaços e para revelar responsabilidades que antes não estavam claramente definidas, reduzindo a sensação de que “ninguém é responsável”.

Nessa fase, também tornaram-se mais visíveis alguns conflitos políticos internos entre lideranças e moradores, que em determinados momentos afetaram o andamento das oficinas. Esses tensionamentos levaram muitos moradores a optarem por conversas individuais com a equipe do LabIT-PROURB, em vez de participarem dos encontros coletivos, o que influenciou o caráter da escuta e a dinâmica das discussões. Isso mostra um ponto de atenção para o processo participativo, principalmente na fase de reconhecimento das partes interessadas, lideranças, associações e outras organizações. Durante o processo, mostrou-se importante a capacidade de adaptação por parte da equipe para minimizar conflitos anteriores à implementação do projeto. Ao mesmo tempo que foi possível perceber o interesse dos moradores, em especial na Praça da Estação, em manter as intervenções e sua esperança no sucesso do projeto, também foi possível perceber certo receio dos moradores em liderar para evitar novos embates com as lideranças locais já estabelecidas.

The evaluation workshops generally presented lower engagement than the team had expected. Even so, they clearly highlighted which residents are genuinely committed to the project: those who followed all stages and took an active role in the continuity of the interventions. Even in areas with low participation, it was possible to organize responsibility agreements for the maintenance of the spaces. And, as occurred at Praça da Estação, although these agreements cannot be formally documented due to the local context, it became clear that the residents present are willing to maintain the actions carried out, even initiating new interventions on their own.

The proposed activities, especially the “who can help us” dynamic, proved very useful in helping the community recognize itself as co-responsible for the care of the spaces and in revealing responsibilities that were previously unclear, reducing the feeling that “no one is responsible.”

In this phase, some internal political conflicts between leaders and residents also became more visible, which at times affected the progress of the workshops. These tensions led many residents to opt for individual conversations with the LabIT-PROURB team instead of participating in collective meetings, which influenced the nature of the listening process and the dynamics of the discussions. This shows a point of attention for the participatory process, particularly in the phase of identifying stakeholders, leadership, associations, and other organizations. During the process, the team's capacity to adapt proved important to minimize conflicts prior to design implementation. While it was possible to perceive the residents' interest, especially at Praça da Estação, in maintaining the interventions and their hope for the project's success, it was also possible to observe a certain hesitation among residents to take the lead in order to avoid new conflicts with already established local leaders.

O ponto central dessa etapa foi a preocupação generalizada com a manutenção das intervenções e o medo de que tudo seja destruído em pouco tempo. Os exercícios de responsabilização e os materiais de instrução preparados pela equipe do LabIT-PROURB se mostraram importantes ferramentas para lidar com essas inseguranças, contribuindo para fortalecer a organização comunitária e a capacidade de cuidado coletivo. Para manter o engajamento também no meio digital, a equipe do LabIT-PROURB desenvolveu uma nova moldura instagramável com a hashtag “#EuCuido”.

Apesar das dificuldades, surgiram sinais concretos de mobilização e desejo de mudança, exemplificados pelo grupo que se dispôs a realizar a transformação da Praça Profa. Adélia Bandeira. Esse movimento reforça a percepção de que, mesmo com participação limitada, existe potencial para que a comunidade dê continuidade às ações.

A identificação de problemas estruturais no território, particularmente em relação a vulnerabilidades físicas e ambientais, levou a uma reflexão sobre as limitações das ações táticas em áreas de alta vulnerabilidade. Embora as intervenções realizadas na Travessa Capelão Antônio Avelino tenham apresentado resultados positivos em condições climáticas estáveis, a preocupação dos moradores com o período chuvoso foi constante, manifestada em diversas oficinas.

Um desabamento recente de um trecho do talude, após uma forte chuva, confirmou esses temores. Uma vistoria técnica subsequente revelou que a causa aparente foi o desvio do curso do Rio das Pedras, provocado por um evento trágico anterior (início de 2025), no qual casas desabaram e deixaram escombros no leito do rio. Esse desvio intensificou a infiltração de água na margem direita, onde se encontra o talude, culminando em seu desmoronamento com a precipitação intensa.

The central point of this stage was the widespread concern with maintaining the interventions and the fear that everything could be destroyed in a short time. The accountability exercises and the instructional materials prepared by the LabIT-PROURB team proved to be important tools to address these insecurities, helping to strengthen community organization and collective care capacity. To maintain engagement also in the digital space, the LabIT-PROURB team developed a new Instagrammable frame with the hashtag “#EuCuido” (“I Care”).

Despite the difficulties, concrete signs of mobilization and desire for change emerged, exemplified by the group that volunteered to transform Praça Profa. Adélia Bandeira. This movement reinforces the perception that, even with limited participation, there is potential for the community to continue the actions.

The identification of structural problems in the territory, particularly regarding physical and environmental vulnerabilities, led to a reflection on the limitations of tactical actions in highly vulnerable areas. Although the interventions carried out at Travessa Capelão Antônio Avelino showed positive results under stable weather conditions, the residents' concern about the rainy season was constant, expressed in several workshops.

A recent landslide of a section of the slope, following heavy rain, confirmed these fears. A subsequent technical inspection revealed that the apparent cause was the diversion of the Rio das Pedras course, caused by a previous tragic event (early 2025), in which houses collapsed and left debris in the riverbed. This diversion intensified water infiltration on the right bank, where the slope is located, culminating in its collapse during the heavy rainfall.

REUNIÕES

MEETINGS

Reunião com C40

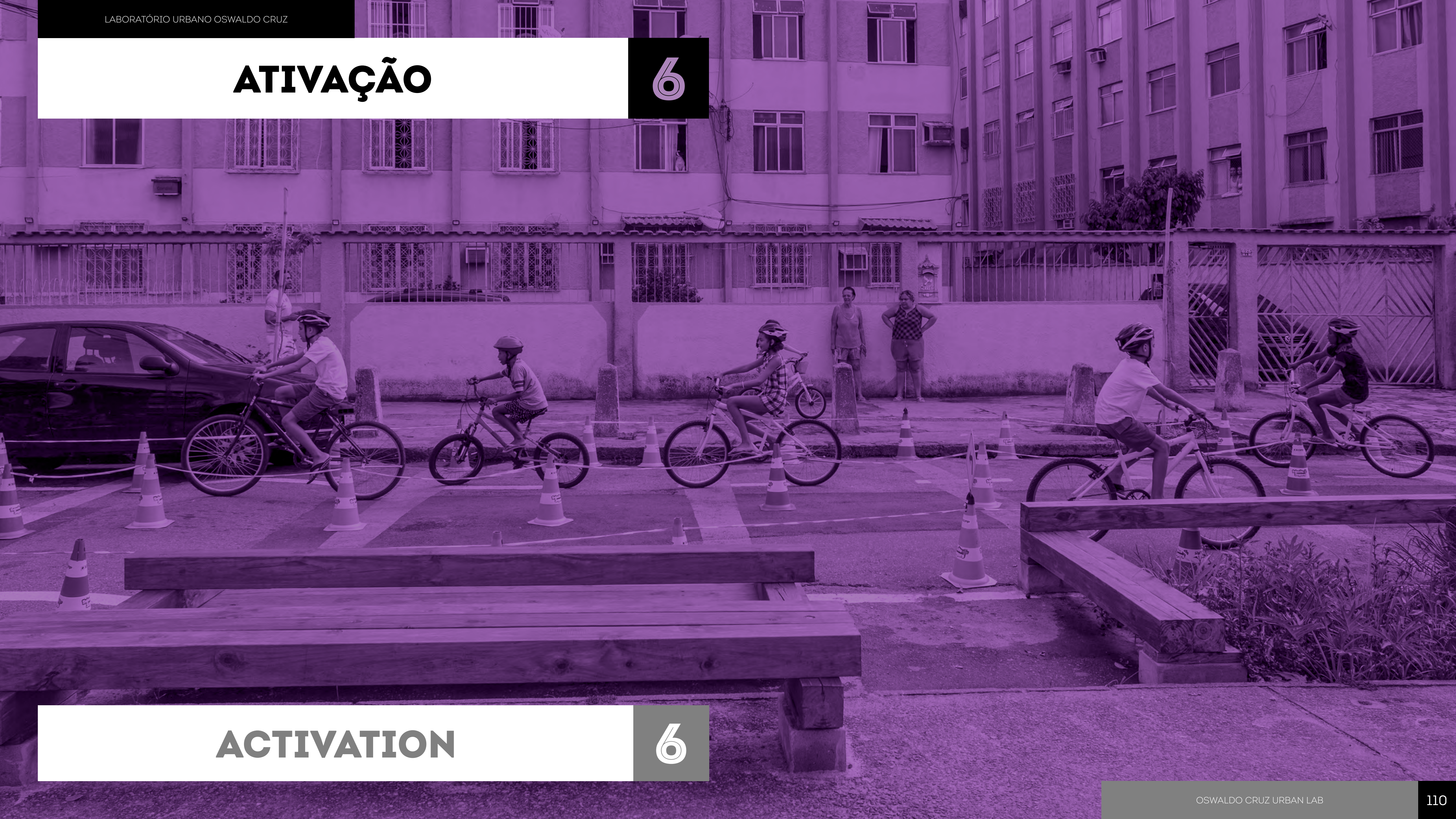
No dia 26 de novembro, a reunião com a C40 foi focada nos resultados da fase de Avaliação e da ferramenta de avaliação da C40.

Meeting with C40

On November 26, the meeting with C40 focused on the results of the Feedback phase and the C40 evaluation tool.

ATIVAÇÃO

6



ACTIVATION

6

Moldura instagramável e flyers de divulgação da Ativação

Instagrammable frame and promotional flyers from the Activation



SÁBADO, DIA 13 DE DEZEMBRO DE 2025; DAS 15H30 ÀS 20H30

Praça da Estação

Para a celebração das intervenções realizadas, a Praça da Estação, na Rua João Vicente, foi escolhida por representar o local de maior movimento e ponto focal do bairro, além de estar próxima aos murais artísticos produzidos nos muros da linha férrea. Nesse sentido, decidiu-se reunir na atividade a entrega oficial dos murais, realizados pelos artistas Negro Muro e Airá Ocrespo.

Para a comemoração, a equipe do LabIT-PROURB contratou artistas do próprio bairro, trazendo representatividade e fortalecendo a economia local, com a apresentação da roda de samba do Grupo Família Novidade e do DJ Café, que toca na Feira das Yabás. Além disso, foi convidado Luiz Antonio Simas, professor, historiador, escritor, educador e compositor, que colaborou na pesquisa do mural realizado pelo Negro Muro. Simas é Bacharel, Licenciado e Mestre em História Social pelo Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, sendo reconhecido por suas aulas públicas e por sua trajetória de 30 anos como professor. Entre suas obras, destacam-se O Corpo Encantado das Ruas, Fogo no Mato e Dicionário da História Social do Samba.

Além disso, foi organizada uma exposição dos projetos elaborados pelos alunos do Ateliê Avançado - Projeto da Rua, da FAU-UFRJ, desenvolvidos para o bairro de Oswaldo Cruz. Também foi contratada uma barraquinha de pipoca e algodão doce para distribuição ao público presente. Para ampliar o incentivo ao verde no bairro e fortalecer o engajamento dos moradores com práticas ambientais, foram encomendados 100 pacotes de sementes sortidas e 50 mudas de espécies adequadas ao cultivo em casa, distribuídos aos participantes ao longo da celebração.

Houve ainda a importante participação da CET-Rio com a Escola Pública de Trânsito Bike Educa em sua versão itinerante, que atraiu dezenas de crianças na educação cicloviária, e do grupo de capoeira Aruandê, que apresentou uma performance na rua.

A comemoração estava inicialmente marcada para o dia 8 de novembro de 2025. Entretanto, um evento climático emergencial colocou a cidade em estágio de alerta ainda na manhã de sábado, levando ao adiamento do evento para garantir a segurança de todos. A nova data possível encontrada foi 13 de dezembro, quando o evento aconteceu sem problemas, atraindo uma centena de visitantes.

Para a ativação, foi criada mais uma moldura instagramável com a hashtag **#EuCurto**. Os participantes foram convidados a fazer uma foto para mostrar que curtiram a intervenção e que estavam aproveitando a celebração.

SATURDAY, DECEMBER 13, 2025; FROM 3:30 PM TO 8:30 PM

Praça da Estação

To celebrate the interventions carried out, Praça da Estação, on Rua João Vicente, was chosen for representing the area with the highest foot traffic and as a focal point of the neighborhood, in addition to being near the artistic murals created on the walls along the railway. In this sense, the activity included the official unveiling of the murals, produced by the artists Negro Muro and Airá Ocrespo.

For the celebration, the LabIT-PROURB team hired artists from the neighborhood itself, bringing local representation and strengthening the local economy, with a samba roda performance by Grupo Família Novidade and music by DJ Café, who performs at the Feira das Yabás. Additionally, Luiz Antonio Simas, a professor, historian, writer, educator, and composer, was invited; he contributed to the research for the mural created by Negro Muro. Simas holds a Bachelor's, Licentiate, and Master's degree in Social History from the Instituto de Filosofia e Ciências Sociais at the Federal University of Rio de Janeiro and is recognized for his public lectures and 30-year career as a professor. Among his works are O Corpo Encantado das Ruas, Fogo no Mato, and Dicionário da História Social do Samba.

In addition, an exhibition was organized showcasing the projects developed by the students of the Ateliê Avançado - Projeto da Rua at FAU-UFRJ, created specifically for the Oswaldo Cruz neighborhood. A small stand selling popcorn and cotton candy was also hired to provide treats for attendees. To further encourage greenery in the neighborhood and strengthen residents' engagement with environmental practices, 100 assorted seed packets and 50 seedlings of species suitable for home cultivation were ordered and distributed to participants throughout the celebration.

There was also the important participation of CET-Rio with the Bike Educa Public Traffic School in its itinerant version, which attracted dozens of children to cycling education, as well as the capoeira group Aruandê, which performed on the street.

The celebration was initially scheduled for November 8, 2025. However, an emergency weather event put the city on alert early that Saturday morning, leading to the postponement of the event to ensure everyone's safety. The new feasible date was December 13, when the event took place without issues, attracting around a hundred visitors.

For the activation, another Instagrammable frame was created with the hashtag **#EuCurto** ("I Like it"). Participants were invited to take a photo to show that they enjoyed the intervention and were making the most of the celebration.

DJ Café (esq.) e aula do professor Luiz Antônio Simas (dir.)



DJ Café (left) and lecture by Professor Luiz Antônio Simas (right)



Exposição de trabalhos do Ateliê Avançado (esq.) e distribuição de mudas (centro) e algodão doce e pipoca (dir.)



Exhibition of works from the Advanced Workshop (left) and distribution of seedlings (center) and cotton candy and popcorn (right)



Bike Educa em ação (esq.) e apresentação do grupo de capoeira Aruandê (dir.)

Bike Educa in action (left) and performance by the Aruandê capoeira group (right)



Apropriação do banco (esq.) e roda de samba do Grupo Família Novidade (dir.)

Use of the bench (left) and samba circle by Grupo Família Novidade (right)



RESULTADOS

192 

PARTICIPANTES NO
PROCESSO PARTICIPATIVO
PARTICIPANTES NO
PROCESSO PARTICIPATIVO

92,6 m² 

DE ÁREA VERDE PLANTADA
OF PLANTED GREEN AREA

1500 

MUDAS PLANTADAS
SEEDLINGS PLANTED

972 m² 

DE ÁREAS DE LAZER E PERMANÊNCIA
PARA OS PEDESTRES
OF LEISURE AND REST
AREAS FOR PEDESTRIANS

1363 m² 

DE RUAS COMPARTILHADAS
OF SHARED STREETS

212 m² 

DE MURAI ARTÍSTICOS
OF ARTISTIC MURALS

36,5% 

DO RECURSO APLICADO
NA ECONOMIA LOCAL
OF THE RESOURCE APPLIED
TO THE LOCAL ECONOMY

110 mil 

PARA A ECONOMIA LOCAL
110K FOR THE LOCAL ECONOMY

12 

ÁRVORES NOVAS
NEW TREES

RESULTS

PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

O processo participativo envolveu um total de 192 pessoas, que atuaram em todas as fases, contribuindo para a cocriação, validação, implementação e avaliação das soluções. É importante notar que este número representa a soma das participações em todas as atividades, sendo que alguns indivíduos, como as lideranças locais, estiveram presentes em mais de um momento. Embora o número de participantes seja relativamente pequeno em comparação com os quase 30 mil habitantes de Oswaldo Cruz (Censo IBGE 2022), o processo focou em pontos estratégicos do bairro com o objetivo de levantar aspectos mais qualitativos.

É relevante destacar a diversidade de público alcançada em termos de idade e gênero. Crianças, em particular, demonstraram grande engajamento; embora não tenham assinado as listas de presença, suas contribuições foram consideradas por meio da opinião de seus pais ou avós, que tiveram seus nomes registrados.

A partir dos gráficos pode-se observar que as atividades na Praça da Estação tiveram maior participação cidadã. Isso se deve à sua visibilidade e à dinâmica de pessoas que passam pelo local. Além disso, a presença da associação

de moradores no conjunto residencial confrontante consegue alavancar a adesão dos moradores do entorno, divulgar as atividades, assim como criar um vínculo de confiança com a equipe de projeto.

Apesar da Travessa possuir menor número total de participantes, isso não diminui seu engajamento. Por ser uma rua local, conta com uma associação de moradores não formalizada, com uma liderança local. Por conta do baixo fluxo de pessoas no local, os participantes sempre foram convidados previamente para as oficinas. Mesmo assim, o engajamento foi consolidado, tanto que ao caminhar pela Travessa nos momentos após a intervenção, a equipe LabIT-PROURB é sempre reconhecida pelos moradores, tornando-se um elo de comunicação entre a sociedade civil, a universidade e o poder público.

A Praça Profa. Adélia Bandeira apresenta uma situação distinta. A abrangência da associação de moradores extravasa o entorno da Praça, assim, é possível que os participantes que opinaram sobre o projeto durante a validação não sejam moradores ou frequentadores assíduos do entorno da Praça.

CITIZEN PARTICIPATION

The participatory process involved a total of 192 people, who contributed in all phases, from co-creation and validation to implementation and evaluation of the solutions. It is important to note that this number represents the sum of participation across all activities, with some individuals, such as local leaders, being present in more than one moment. Although the number of participants is relatively small compared to the nearly 30,000 inhabitants of Oswaldo Cruz (IBGE Census 2022), the process focused on strategic points in the neighborhood to gather more qualitative insights.

It is noteworthy to highlight the diversity of the audience reached in terms of age and gender. Children, in particular, showed significant engagement; although they did not sign attendance lists, their contributions were considered through the opinions of their parents or grandparents, whose names were recorded.

From the graphs, it can be observed that activities in Praça da Estação had the highest level of citizen participation. This is due to its visibility and the flow of people passing through the location. Additionally, the presence of the residents' association in the adjacent residential

complex helps boost participation from nearby residents, disseminate activities, and create a trust link with the project team.

Although the Travessa had a lower total number of participants, this does not diminish its engagement. As a local street, it has an informal residents' association with a local leader. Because of the low flow of people in the area, participants were always invited in advance to the workshops. Even so, engagement was consolidated, so much so that when walking along the Travessa after the intervention, the LabIT-PROURB team is always recognized by residents, establishing a communication link between civil society, the university, and the public authorities.

Praça Profa. Adélia Bandeira presents a different situation. The reach of the residents' association extends beyond the immediate surroundings of the square, so it is possible that participants who gave opinions on the design during validation are not necessarily residents or regular visitors of the area.

Gráfico de total de participantes por ponto de intervenção entre todas as fases

Chart of total participants per intervention point across all phases

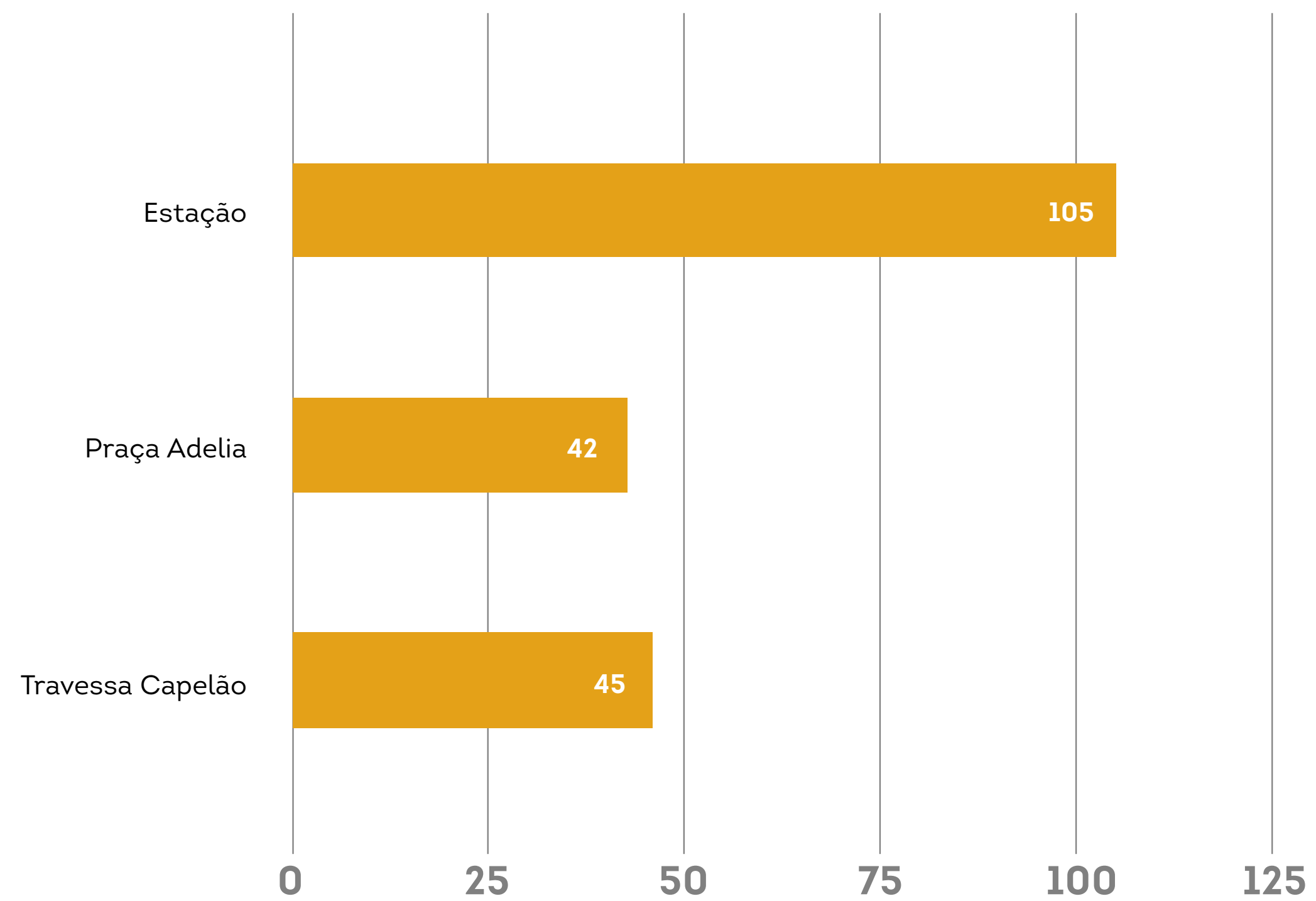
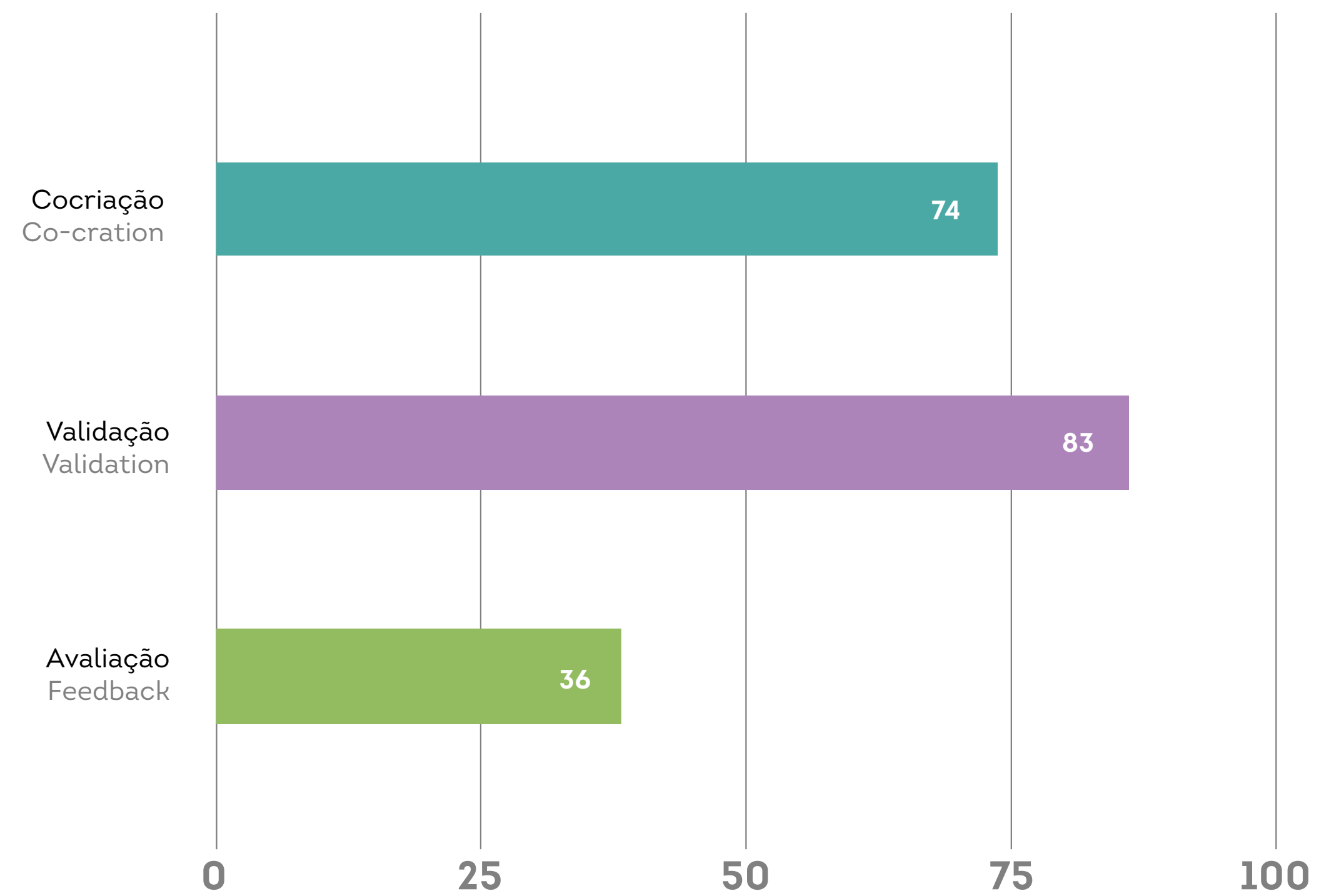


Gráfico de total de participantes por fase do processo participativo

Chart of total participants by phase of the participatory process



Para a mensuração dos impactos das intervenções propostas, foi estabelecido um protocolo de coleta de dados em três pontos distintos na área de projeto, com exceção da Travessa Capelão Antônio Avelino. As medições concentraram-se em parâmetros de mobilidade e segurança viária, incluindo: a velocidade de automóveis, o fluxo de pedestres (diferenciando-se entre o uso da faixa de travessia e travessias fora dela), o fluxo de automóveis e a taxa de parada de automóveis para priorizar o pedestre. O mesmo conjunto de medições foi replicado após a conclusão das intervenções, permitindo uma comparação direta e a quantificação precisa dos impactos na mobilidade ativa e na segurança do trecho. Foram realizadas medições em dois dias da semana por ponto, em horários diferentes, para ampliar o conhecimento sobre os distintos cenários que as áreas apresentam. Estes mesmos dias e horários se repetiram nas medições pós-intervenção, para a comparação ser mais precisa.

Medição - Estação de Trem Oswaldo Cruz

(ANTES DA INTERVENÇÃO)

22/08/2025 - SEXTA-FEIRA ÀS 16H-18H

28/08/2025 - QUINTA-FEIRA ÀS 9H-11H

CONTAGENS DE TRÁFEGO

TRAFFIC COUNTS

For the measurement of the impacts of the proposed interventions, a data collection protocol was established at three distinct points within the intervent area, with the exception of Travessa Capelão Antônio Avelino. The measurements focused on mobility and road safety parameters, including: vehicle speed, pedestrian flow (distinguishing between the use of the crosswalk and crossings outside it), flow of vehicles and the rate at which vehicles stop to give priority to pedestrians. The same set of measurements was replicated after the completion of the interventions, allowing for direct comparison and precise quantification of the impacts on active mobility and safety along the corridor. Measurements were conducted on two days of the week at each point, at different times, in order to broaden the understanding of the different scenarios presented by these areas. The same days and times were repeated in the post-intervention measurements to ensure a more accurate comparison.

Measurement - Oswaldo Cruz Train Station

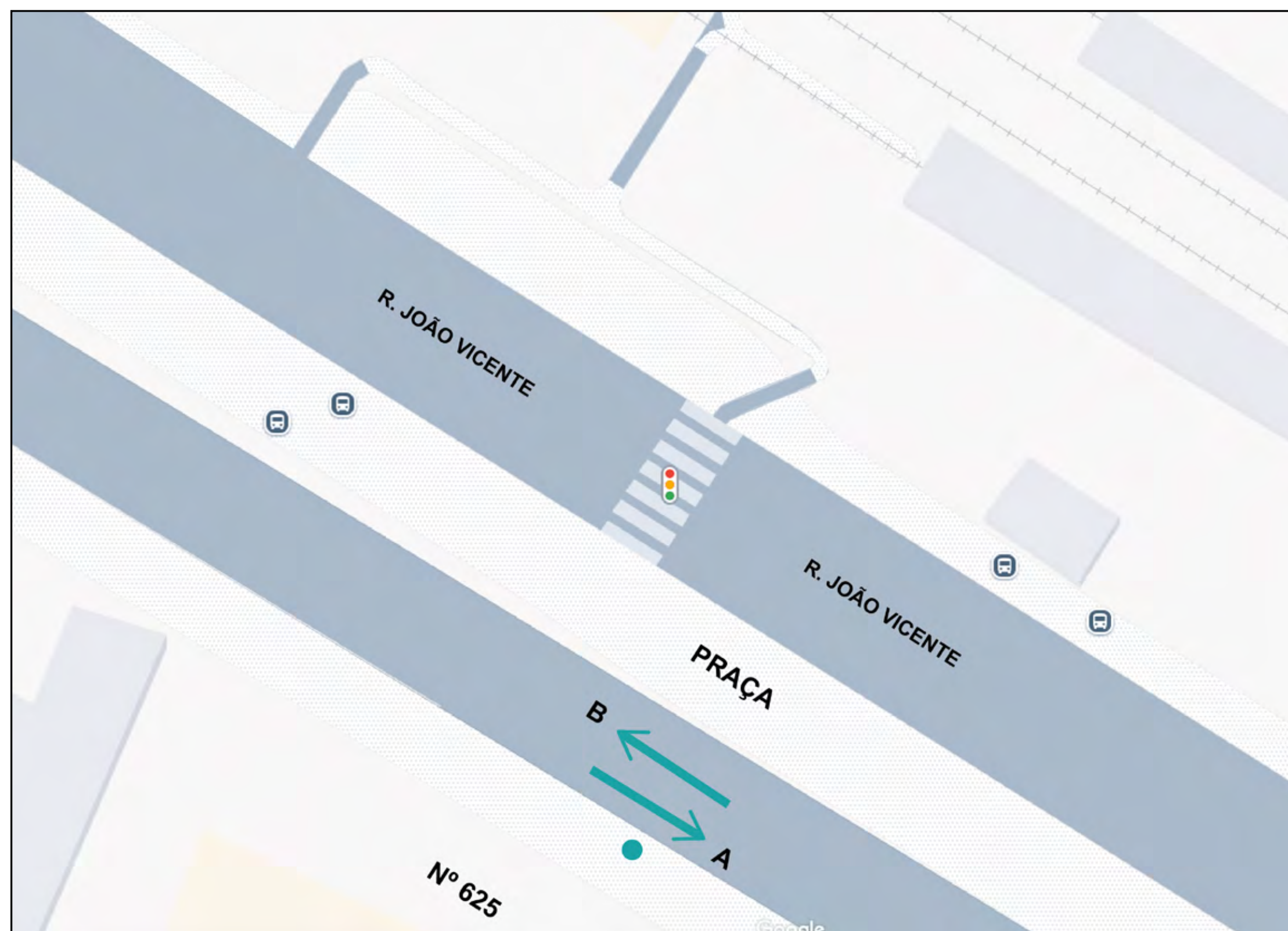
(BEFORE THE INTERVENTION)

08/22/2025 - FRIDAY, 4:00-6:00 PM

08/28/2025 - THURSDAY, 9:00-11:00 AM

1. Velocidade média na rua João Vicente (rua junto ao condomínio, nº 625)

1. Average speed on João Vicente Street ion (street next to the condominium, number nº 625)



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa do ponto de medição

Map of the measurement point

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 16 veículos, com velocidade média de 12 km/h, e na “pós” (05/02/26), 24 veículos e 14 km/h. Ou seja, foram contados 50% veículos a mais circulando e a velocidade média aumentou em 2 km/h.

Já na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, foram contados 41 veículos com velocidade média de 15 km/h, e na “pós” (06/02/26), 24 veículos com velocidade média de 14 km/h. Ou seja, foram contados 58,5% de veículos a menos circulando e a velocidade média reduziu em 1 km/h.

Portanto, em ambos os dias/horários os dados não apresentaram diferença substancial no local.

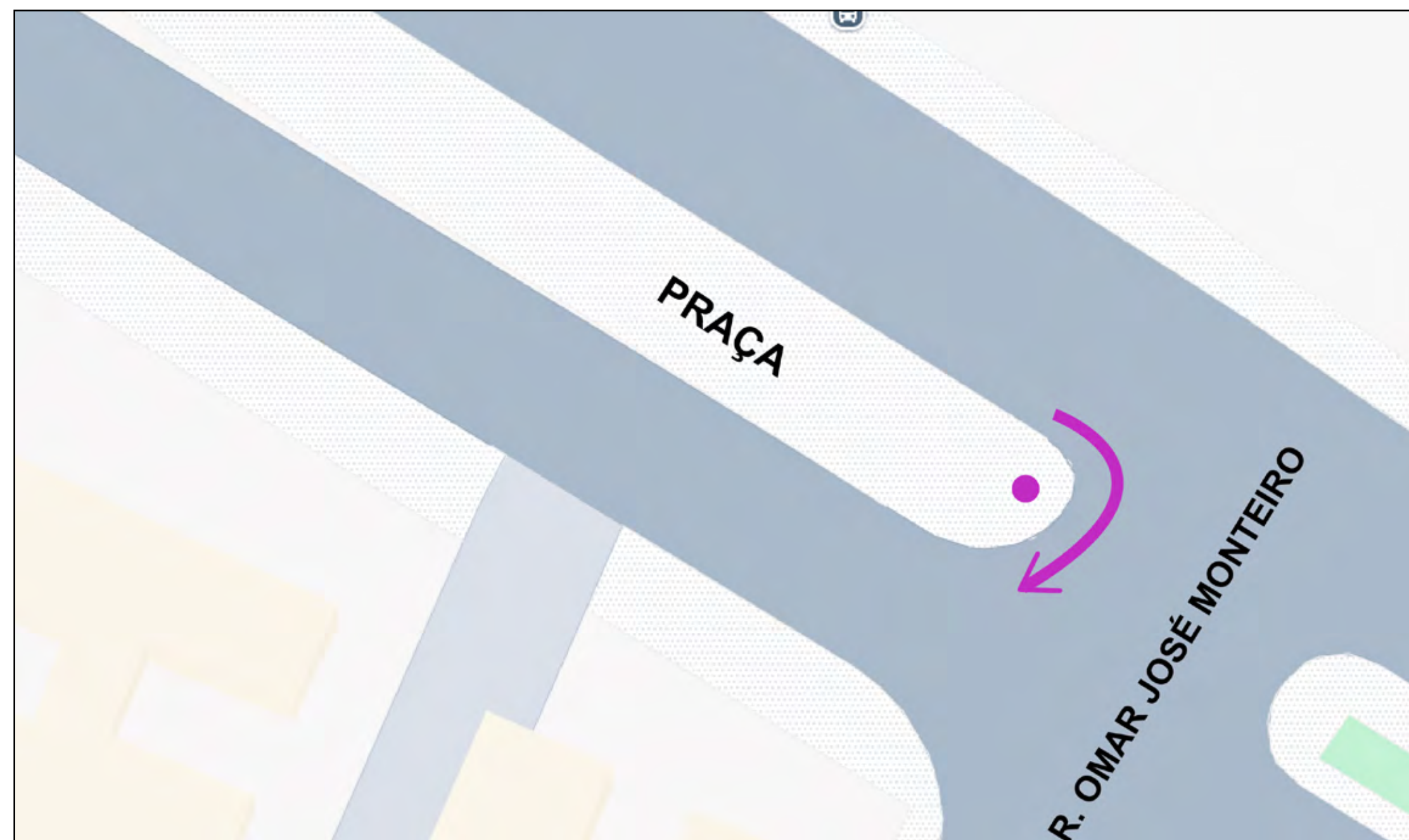
On the Thursday morning “pre” measurement (08/28/25), 16 vehicles were counted, with an average speed of 12 km/h, and in the “post” measurement (02/05/26), 24 vehicles were counted with an average speed of 14 km/h. In other words, 50% more vehicles were counted circulating, and the average speed increased by 2 km/h.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 41 vehicles were counted with an average speed of 15 km/h, and in the “post” measurement (02/06/26), 24 vehicles were counted with an average speed of 14 km/h. In other words, 58.5% fewer vehicles were counted circulating, and the average speed decreased by 1 km/h.

Therefore, on both days and time periods, the data did not show a substantial difference at the location.

2. Velocidade média na conversão da Rua João Vicente para a Rua Omar José Monteiro

2. Average speed at the turn from João Vicente Street onto Omar José Monteiro Street



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa do ponto de medição

Map of the measurement point

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 10 veículos, com velocidade média de 26 km/h na conversão, e na “pós” (05/02/26), 15 veículos e 17 km/h de média. Foram contados 50% veículos a mais circulando e a velocidade média teve grande redução (9 km/h), o que mostra que a diminuição do raio de giro neste ponto auxiliou na segurança e moderação de tráfego no local neste horário.

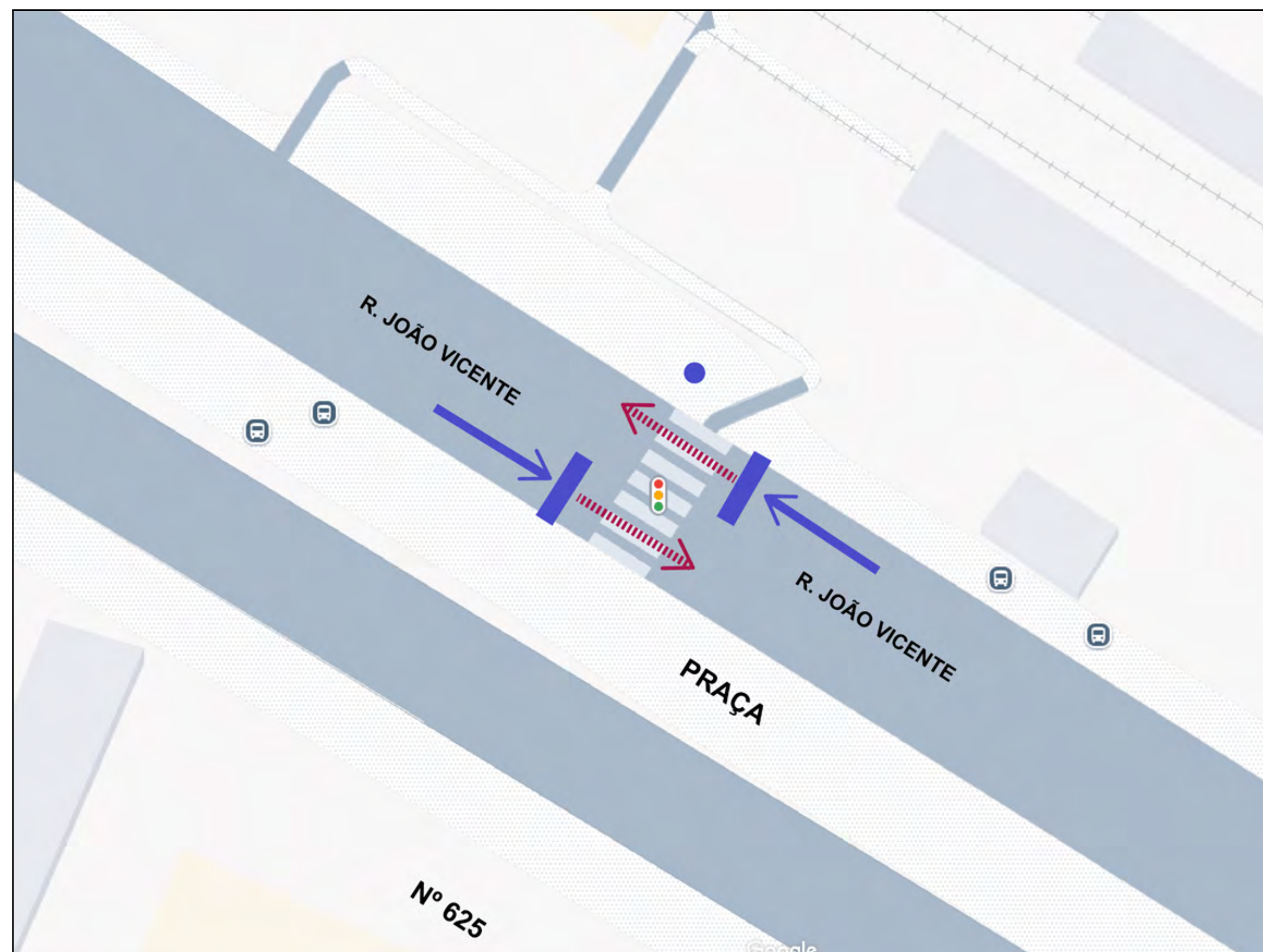
Já na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, foram contados 19 veículos com velocidade média de 13 km/h, e na “pós” (06/02/26), 31 veículos com velocidade média de 15 km/h. Ou seja, foram contados 63% de veículos a mais circulando e a velocidade média aumentou em 2 km/h, o que, neste horário, não trouxe diferença substancial.

In the Thursday morning “pre” measurement (08/28/25), 10 vehicles were counted, with an average turning speed of 26 km/h, and in the “post” measurement (02/05/26), 15 vehicles were counted with an average speed of 17 km/h. In other words, 50% more vehicles were counted circulating, and the average speed showed a significant reduction (9 km/h), indicating that the reduction of the turning radius at this point helped improve safety and traffic calming at this location during this time period.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 19 vehicles were counted with an average speed of 13 km/h, and in the “post” measurement (02/06/26), 31 vehicles were counted with an average speed of 15 km/h. In other words, 63% more vehicles were counted circulating and the average speed increased by 2 km/h, which, at this time of day, did not result in a substantial difference.

3. Avanços de veículos em travessia semaforizada

3. Vehicles advancing into a signalized crosswalk



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa do ponto de medição

Map of the measurement point

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 119 avanços de veículos na travessia semaforizada, e na “pós” (05/02/26), 50 avanços, ou seja, houve redução de 42%.

Na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), realizada no fim da tarde, foram contados 170 avanços de veículos na travessia semaforizada, e na “pós” (06/02/26), 78 avanços, ou seja, houve redução de 45%.

Em ambos os dias/horários, os dados evidenciam um maior cuidado dos condutores na área do projeto.

In the Thursday morning “pre” measurement (08/28/25), 119 instances of vehicles advancing into the signalized crosswalk were recorded, while in the “post” measurement (02/05/26), 50 instances were recorded, representing a 42% reduction.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 170 instances of vehicles advancing into the signalized crosswalk were recorded, and in the “post” measurement (02/06/26), 78 instances were recorded, representing a 45% reduction.

In both days and time periods, the data indicate greater caution by drivers in the intervention area.

4. Travessia em linha de desejo

4. Crossing along the desire line



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa dos pontos de medição - antes (laranja), na linha (verde) e depois (vermelho)

Map of the measurement points - before (orange), on the line (green), and after (red)

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 613 pedestres (5,1 pessoas/minuto), tendo 57% deles circulado na linha de desejo (na faixa de pedestres), 17% antes e 25% depois, e na “pós” (05/02/26) foram contados 337 pedestres (2,8 pessoas/minuto), tendo 69% deles circulado na linha de desejo (na faixa de pedestres), 27% antes e 5% depois.

Os dados mostram que aumentou (12%) a concentração de pedestres utilizando a faixa de pedestres (que foi alargada), mas ainda assim há ocorrência de pedestres atravessando antes e depois, pontos nos quais existem, respectivamente, um ponto de ônibus e outra saída da escada da estação de trem (que indica a demanda de mais uma faixa de pedestres).

Já na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, foram contados 792 pedestres (6,6 pessoas/minuto), tendo 69% deles circulado na linha de desejo (na faixa de pedestres), 27% antes e 4% depois, e na “pós” (06/02) foram contados 608 pedestres (5,1 pessoas/minuto), tendo 75% deles circulado na linha de desejo (na faixa de pedestres), 21% antes e 5% depois.

Os dados mostram um pequeno aumento (6%) na concentração de pedestres utilizando a faixa de pedestres, mas ainda assim há ocorrência de pedestres atravessando antes e depois.

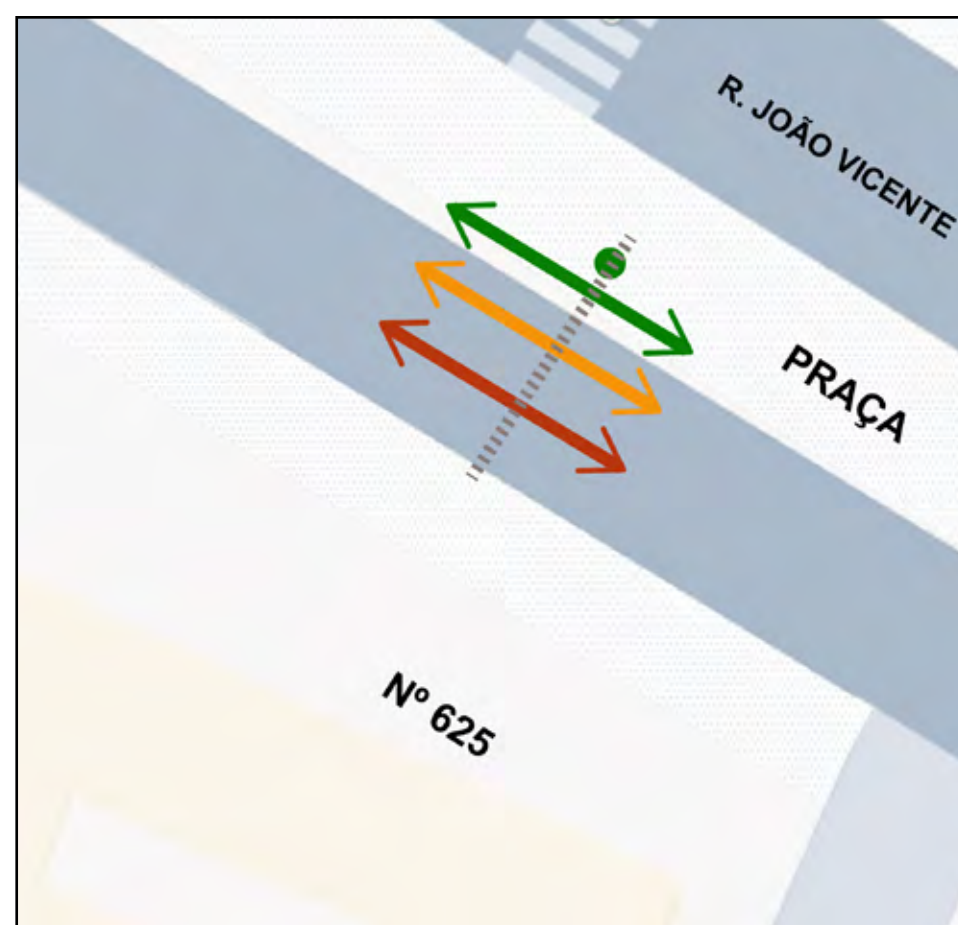
In the Thursday morning “pre” measurement (08/28/25), 613 pedestrians were counted (5.1 people/minute). Of these, 57% crossed along the desire line (at the crosswalk), 17% before it, and 25% after it. In the “post” measurement (02/05/26), 337 pedestrians were counted (2.8 people/minute), with 69% crossing along the desire line (at the crosswalk), 27% before it, and 5% after it.

The data show an increase of 12% in the concentration of pedestrians using the crosswalk (which was widened). However, pedestrians are still crossing before and after it—locations where there is, respectively, a bus stop and another exit from the train station staircase, indicating the potential demand for an additional crosswalk.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 792 pedestrians were counted (6.6 people/minute), with 69% crossing along the desire line (at the crosswalk), 27% before it, and 4% after it. In the “post” measurement (02/06/26), 608 pedestrians were counted (5.1 people/minute), with 75% crossing along the desire line (at the crosswalk), 21% before it, and 5% after it.

The data show a small increase (6%) in the concentration of pedestrians using the crosswalk, although pedestrians still cross before and after the designated crossing point.

5. Circulação de pedestres na rua João Vicente (interna, próximo ao condomínio)

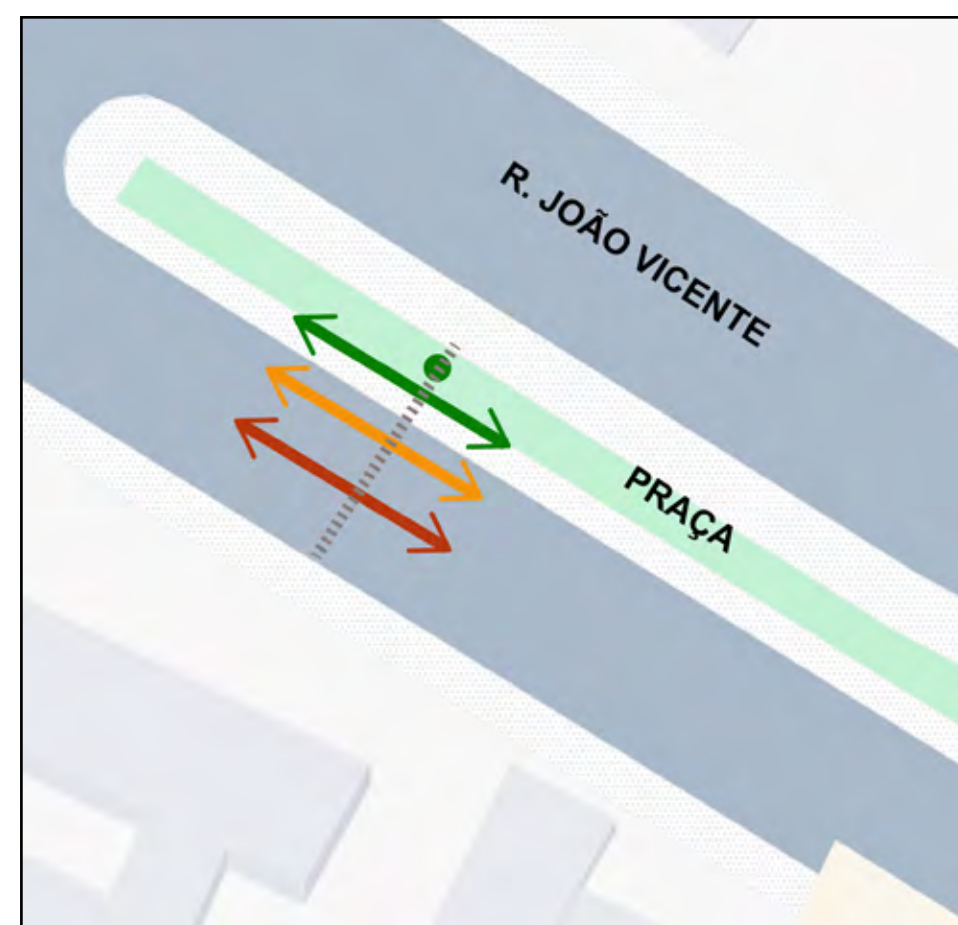


FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa dos pontos de medição na altura do número 625 (esq.) e na altura do número 597 (dir.) - na via (laranja e vermelho) e na calçada (verde)

5. Pedestrian circulation on João Vicente Street (internal street, near the condominium)



Map of the measurement points at number 625 (left) and number 597 (right) - on the roadway (orange and red) and on the sidewalk (green)

Na medição "pré" de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, próximo ao número 625, circularam 319 pessoas, sendo 78% na calçada e 22% na via, enquanto na "pós" (05/02), circularam 276 pessoas, sendo 74% na calçada e 26% na via, ou seja, não houve grande modificação na circulação neste horário.

Nesta medição "pré", próximo ao número 597, circularam 190 pessoas, sendo 46% na calçada e 54% na via, enquanto na "pós" (05/02/26), circularam 171 pessoas, sendo 51% na calçada e 49% na via, ou seja, há equilíbrio na distribuição da circulação, o que demonstra que, apesar da calçada larga, a área tem vocação para tornar-se completamente peatonal. Uma pessoa abordou um dos membros da equipe para relatar que a rua estava mais segura após o projeto.

Já na medição "pré" de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, próximo ao número 625, circularam 473 pessoas, sendo 67% na calçada e 33% na via, enquanto na "pós" (06/02), circularam 282 pessoas, sendo 54% na calçada e 46% na via, o que demonstra maior segurança na circulação, tendo em vista que o trecho tornou-se via compartilhada.

Nesta medição "pré", próximo ao número 597, circularam 332 pessoas, sendo 45% na calçada e 55% na via, enquanto na "pós" (06/02/26), circularam 480 pessoas, sendo 61% na calçada e 39% na via. O aumento na porcentagem de pedestres circulando reforça a ideia de que este trecho tem vocação para tornar-se completamente peatonal.

In the Thursday morning "pre" measurement (08/28/25), near number 625, 319 people were counted, with 78% walking on the sidewalk and 22% on the roadway, while in the "post" measurement (02/05/26), 276 people were counted, with 74% on the sidewalk and 26% on the roadway. In other words, there was no significant change in circulation during this time period.

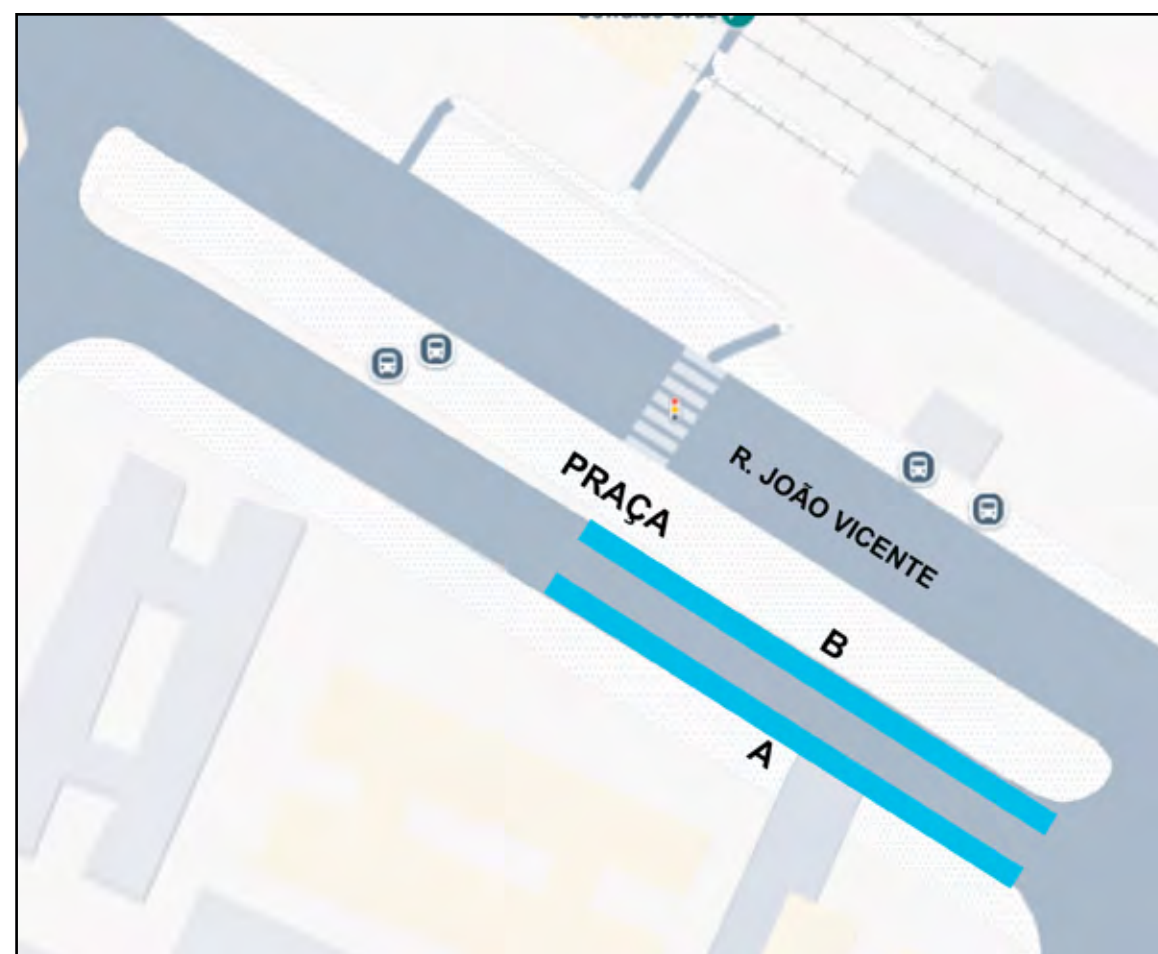
In the same "pre" measurement, near number 597, 190 people were counted, with 46% on the sidewalk and 54% on the roadway, while in the "post" measurement (02/05/26), 171 people were counted, with 51% on the sidewalk and 49% on the roadway. This indicates a balanced distribution of circulation, demonstrating that despite the wide sidewalk, the area has the potential to become fully pedestrianized. One person approached a member of the team to report that the street felt safer after the project.

In the Friday late afternoon "pre" measurement (08/22/25), near number 625, 473 people were counted, with 67% on the sidewalk and 33% on the roadway, while in the "post" measurement (02/06/26), 282 people were counted, with 54% on the sidewalk and 46% on the roadway. This indicates greater safety in circulation, considering that the segment became a shared street.

In the same "pre" measurement, near number 597, 332 people were counted, with 45% on the sidewalk and 55% on the roadway, while in the "post" measurement (02/06/26), 480 people were counted, with 61% on the sidewalk and 39% on the roadway. The increase in the proportion of pedestrians circulating reinforces the idea that this segment has the potential to become fully pedestrianized.

6. Estacionamento na rua João Vicente (interna, próximo ao condomínio)

6. Parking on João Vicente Street (internal street, near the condominium)



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa dos pontos de medição de ocorrência de estacionamento

Map of the parking measurement points

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 32 veículos estacionados, sendo 14 no lado A (junto ao condomínio) - 1 na calçada e 13 no asfalto -, e 18 do lado B (junto à praça) - todos no asfalto. Na medição pós-implantação (05/02), foram contados 23 veículos estacionados, sendo 16 no lado A - 1 na calçada e 15 no asfalto -, e 7 do lado B - todos no asfalto. Houve, portanto, a redução da quantidade de veículos estacionados devido à retirada de vagas do lado B com a implantação do projeto.

Já na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, foram contados 92 veículos estacionados, sendo 56 no lado A - 51 na calçada e 5 no asfalto -, e 36 do lado B - todos na calçada. No total, foram contados 94,6% de veículos na calçada. Na medição “pós” (06/02/26), foram contados 10 veículos estacionados, sendo 5 no lado A - 2 na calçada e 3 no asfalto -, e 5 do lado B - 1 na calçada e 4 no asfalto. No total, foram contados 30% de veículos na calçada.

Houve, portanto, uma redução considerável (89%) da quantidade de veículos na área, especialmente dos estacionados na calçada.

In the Thursday morning “pre” measurement (08/28/25), 32 parked vehicles were counted: 14 on side A (next to the condominium) - 1 on the sidewalk and 13 on the roadway - and 18 on side B (next to the square) - all on the roadway. In the post-implementation measurement (02/05/26), 23 parked vehicles were counted: 16 on side A - 1 on the sidewalk and 15 on the roadway - and 7 on side B - all on the roadway. Therefore, the number of parked vehicles decreased due to the removal of spaces on side B with the implementation of the project.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 92 parked vehicles were counted: 56 on side A - 51 on the sidewalk and 5 on the roadway - and 36 on side B - all on the sidewalk. In total, 94.6% of vehicles were on the sidewalk. In the post measurement (02/06/26), 10 parked vehicles were counted: 5 on side A - 2 on the sidewalk and 3 on the roadway - and 5 on side B - 1 on the sidewalk and 4 on the roadway. In total, 30% of vehicles were on the sidewalk.

Thus, there was a considerable reduction (89%) in the number of vehicles in the area, especially those parked on the sidewalk.

7. Contagem de veículos na rua João Vicente (interna, próximo ao condomínio)

7. Vehicle count on João Vicente Street (internal street, near the condominium)



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Mapa do ponto de medição
- sentido Madureira (A) e
sentido Honório Gurgel (B)

Map of the measurement point
- direction Madureira (A) and
direction Honório Gurgel (B)

Na medição “pré” de quinta-feira (28/08/25), horário da manhã, foram contados 32 veículos circulando sentido A (Madureira) e 32 no sentido B (Honório Gurgel), totalizando 64, enquanto na medição pós-intervenção, foram 39 no sentido A e 22 no sentido B, totalizando 61, o que mostra que o fluxo neste horário não teve grandes modificações.

Já na medição “pré” de sexta-feira (22/08/25), fim da tarde, foram contados 59 veículos circulando sentido A e 33 no sentido B, totalizando 92, enquanto na medição pós-intervenção (06/02/26), foram 22 no sentido A e 28 no sentido B, totalizando 50, o que mostra grande redução da circulação na área neste horário, tornando o espaço mais seguro para o pedestre.

In the Thursday morning “pre” measurement(08/28/25), 32 vehicles were traveling in direction A (toward Madureira) and 32 in direction B (toward Honório Gurgel), totaling 64 vehicles. In the post-intervention measurement, 39 vehicles were counted in direction A and 22 in direction B, totaling 61 vehicles, indicating that traffic flow at this time did not change significantly.

In the Friday late afternoon “pre” measurement (08/22/25), 59 vehicles were traveling in direction A and 33 in direction B, totaling 92 vehicles. In the post-intervention measurement(02/06/26), 22 vehicles were counted in direction A and 28 in direction B, totaling 50 vehicles, showing a significant reduction in traffic flow in the area during this time, making the space safer for pedestrians.

Medição - Passagem subterrânea

(REALIZADA NA RUA CAROLINA MACHADO E NA RUA JOÃO VICENTE)

02/09/2025 E 10/02/2026 - TERÇA-FEIRA ÀS 16H-18H

27/08/2025 E 04/02/2026 - QUARTA-FEIRA ÀS 13H-15H

Measurement - Underpass

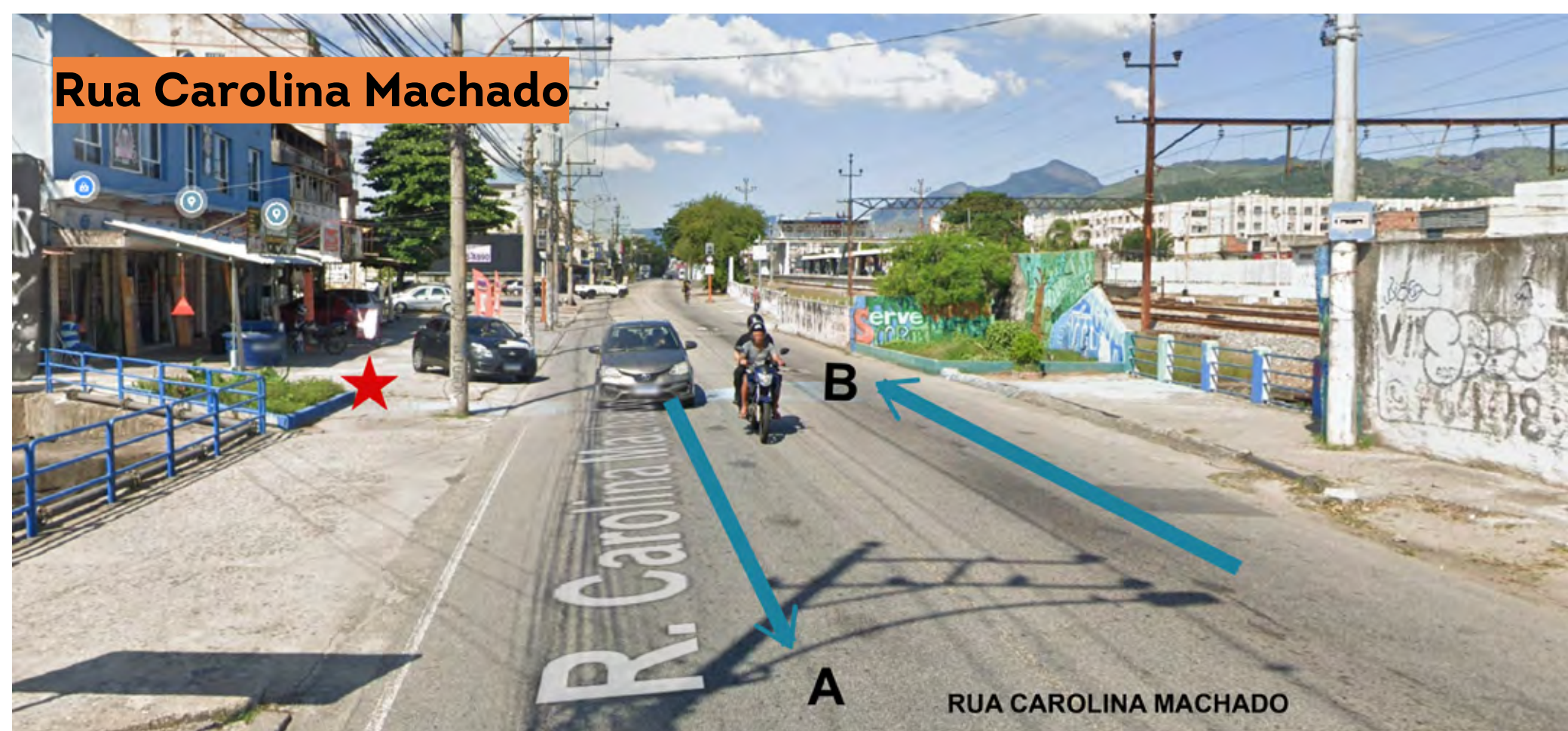
(CONDUCTED AT RUA CAROLINA MACHADO AND RUA JOÃO VICENTE)

09/02/2025 AND 10/02/2026 - TUESDAY, 4:00-6:00 PM

08/27/2025 AND 02/04/2026 - WEDNESDAY, 1:00-3:00 PM

1. Velocidade média

1. Average speed



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição

Measurement point

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), início da tarde, por 30 minutos, foram contados 80 veículos, com velocidade média de 33 km/h, e na “pós” (04/02/26), realizada por 60 minutos, 135 veículos e 25 km/h. Ou seja, neste dia/horário houve uma considerável redução de velocidade (8 km/h), o que demonstra a efetividade do projeto neste horário.

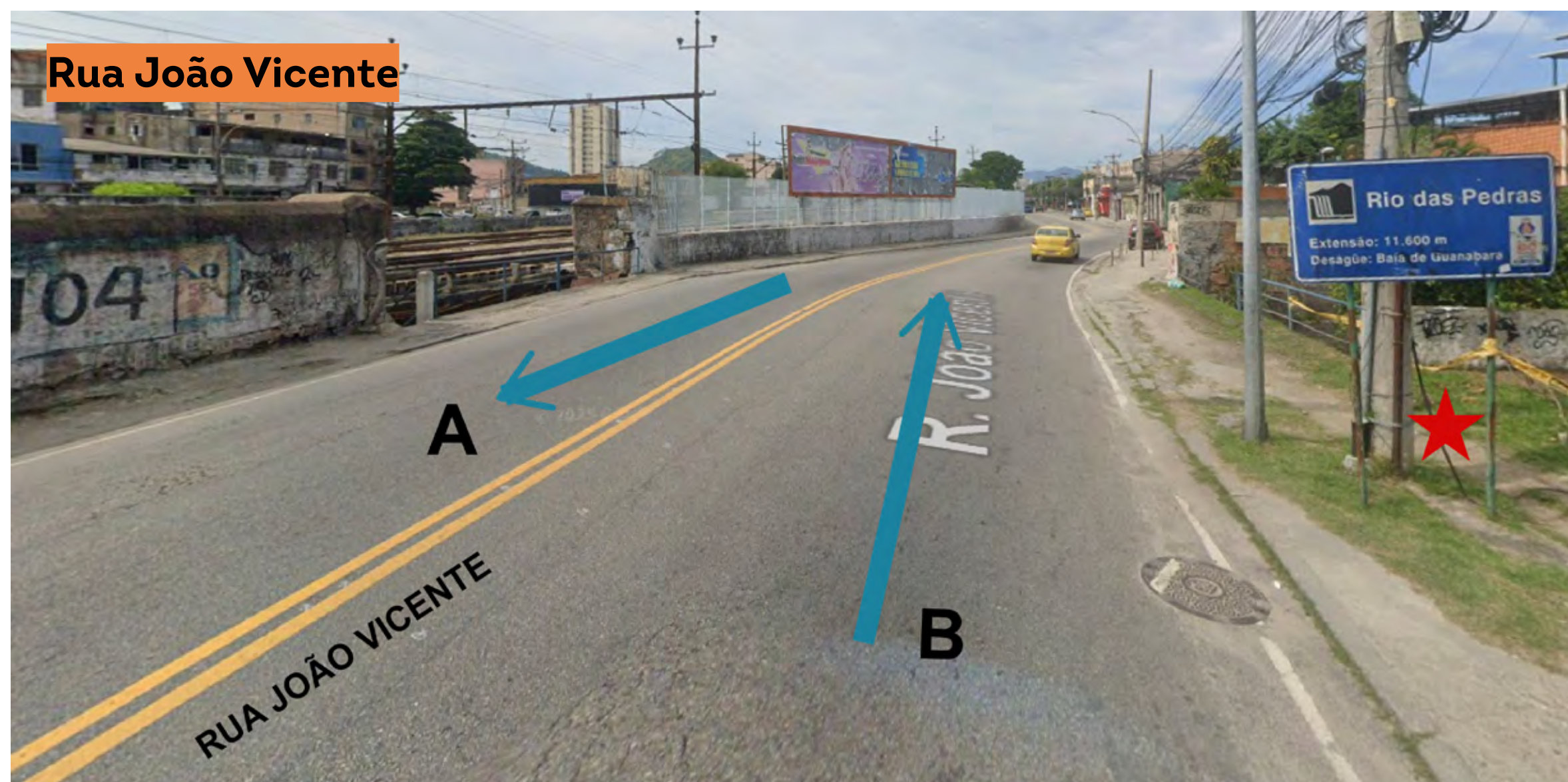
Já na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), fim da tarde, por 15 minutos, foram contados 175 veículos, com velocidade média de 30 km/h, e na “pós” (10/02/26), realizada por 50 minutos, 138 veículos e 30 km/h. Ou seja, a velocidade média se manteve igual neste dia/horário.

In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), over 30 minutes, 80 vehicles were counted with an average speed of 33 km/h, and in the “post” measurement (02/04/26), conducted over 60 minutes, 135 vehicles were counted with an average speed of 25 km/h. In other words, there was a considerable reduction in speed (8 km/h) on this day and time, demonstrating the effectiveness of the project during this period.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), over 15 minutes, 175 vehicles were counted with an average speed of 30 km/h, and in the “post” measurement (02/10/26), conducted over 50 minutes, 138 vehicles were counted with an average speed of 30 km/h. In other words, the average speed remained unchanged during this day and time.

1. Velocidade média

1. Average speed



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição

Measurement point

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), início da tarde, por 25 minutos, foram contados 79 veículos, com velocidade média de 37 km/h, e na “pós” (04/02/26), realizada por 55 minutos, 138 veículos e 29 km/h. Houve uma considerável redução de velocidade (8 km/h), o que demonstra a efetividade do projeto neste horário.

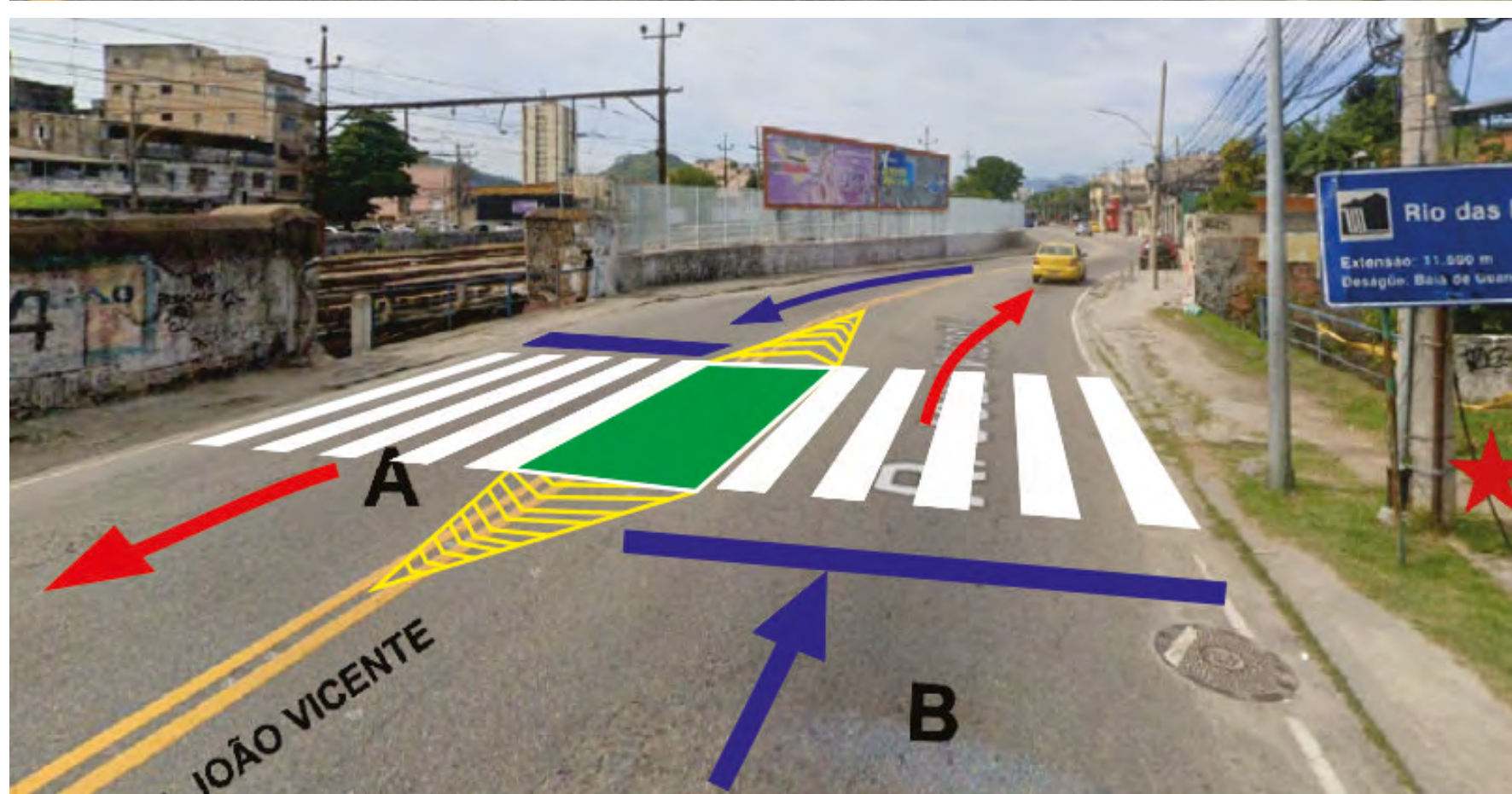
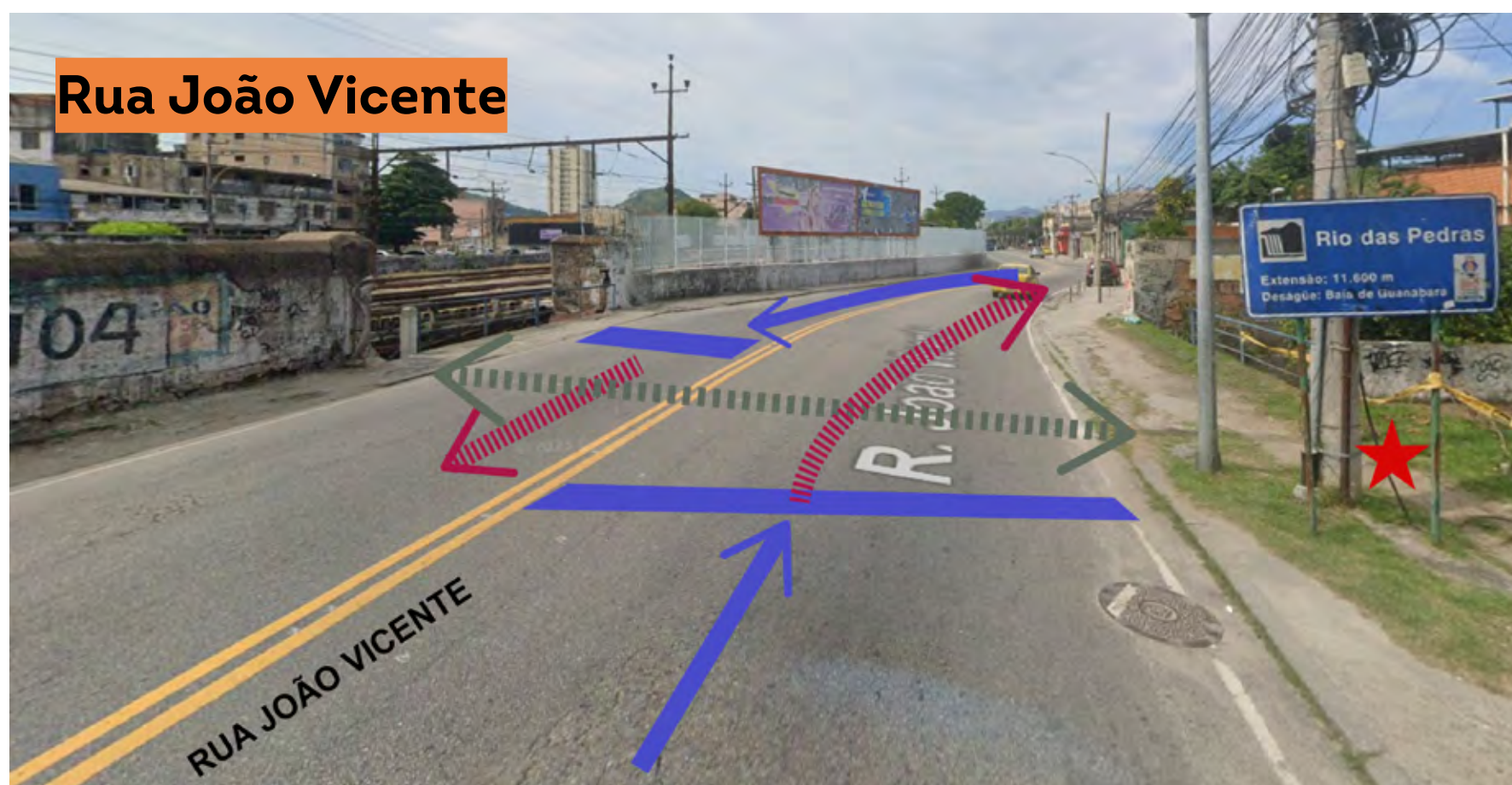
Já na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), realizada no fim da tarde por 45 minutos, foram contados 172 veículos, com velocidade média de 27 km/h, e na “pós” (10/02/26), realizada por 60 minutos, 140 veículos e 33 km/h. Houve aumento da velocidade (6 km/h), o que pode indicar que, neste dia, houve maior fluidez no tráfego, levando a esse crescimento.

In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), over 25 minutes, 79 vehicles were counted with an average speed of 37 km/h, and in the “post” measurement (02/04/26), conducted over 55 minutes, 138 vehicles were counted with an average speed of 29 km/h. There was a considerable reduction in speed (8 km/h), demonstrating the effectiveness of the project during this time.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), conducted over 45 minutes, 172 vehicles were counted with an average speed of 27 km/h, and in the “post” measurement (02/10/26), conducted over 60 minutes, 140 vehicles were counted with an average speed of 33 km/h. There was an increase in speed (6 km/h), which may indicate greater traffic flow on that day, leading to this increase.

2. Paradas de veículos em linha de desejo existente

2. Vehicle stops at the existing desire line



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição - antes e depois

Measurement point - before and after

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), início da tarde, foi verificada a parada de 2 veículos para os pedestres atravessarem, enquanto na “pós” (04/02/26), já com a faixa de pedestre não semaforizada e com a ilha de refúgio implantada, 14 veículos pararam.

Na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), fim da tarde, foi verificada a parada de 9 veículos para os pedestres atravessarem, enquanto na “pós” (04/02/26), já com a faixa de pedestre não semaforizada e com a ilha de refúgio implantadas, 56 veículos pararam.

Ou seja, em ambos os dias/horários, houve um aumento considerável de veículos que pararam para que os pedestres pudessem atravessar, o que demonstra a efetividade da implantação da faixa.

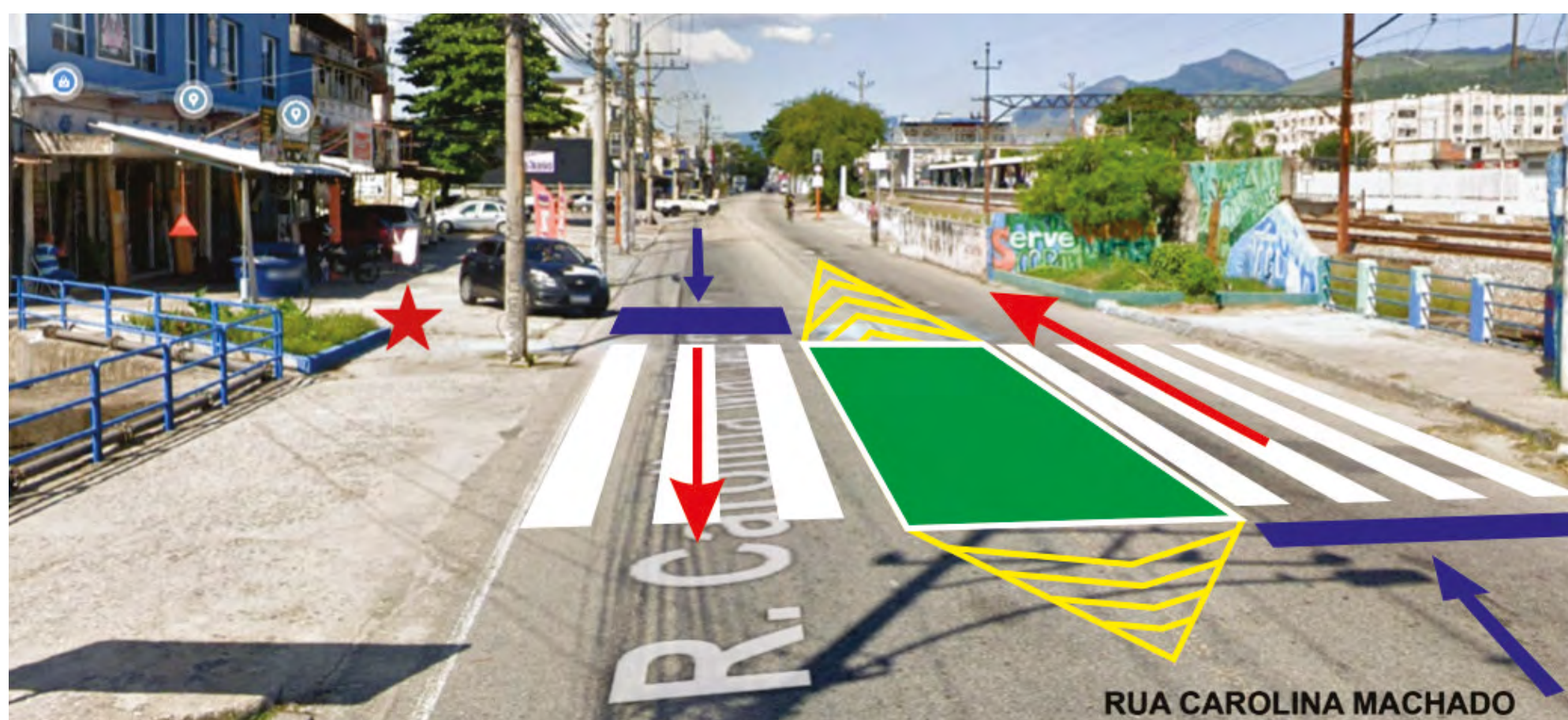
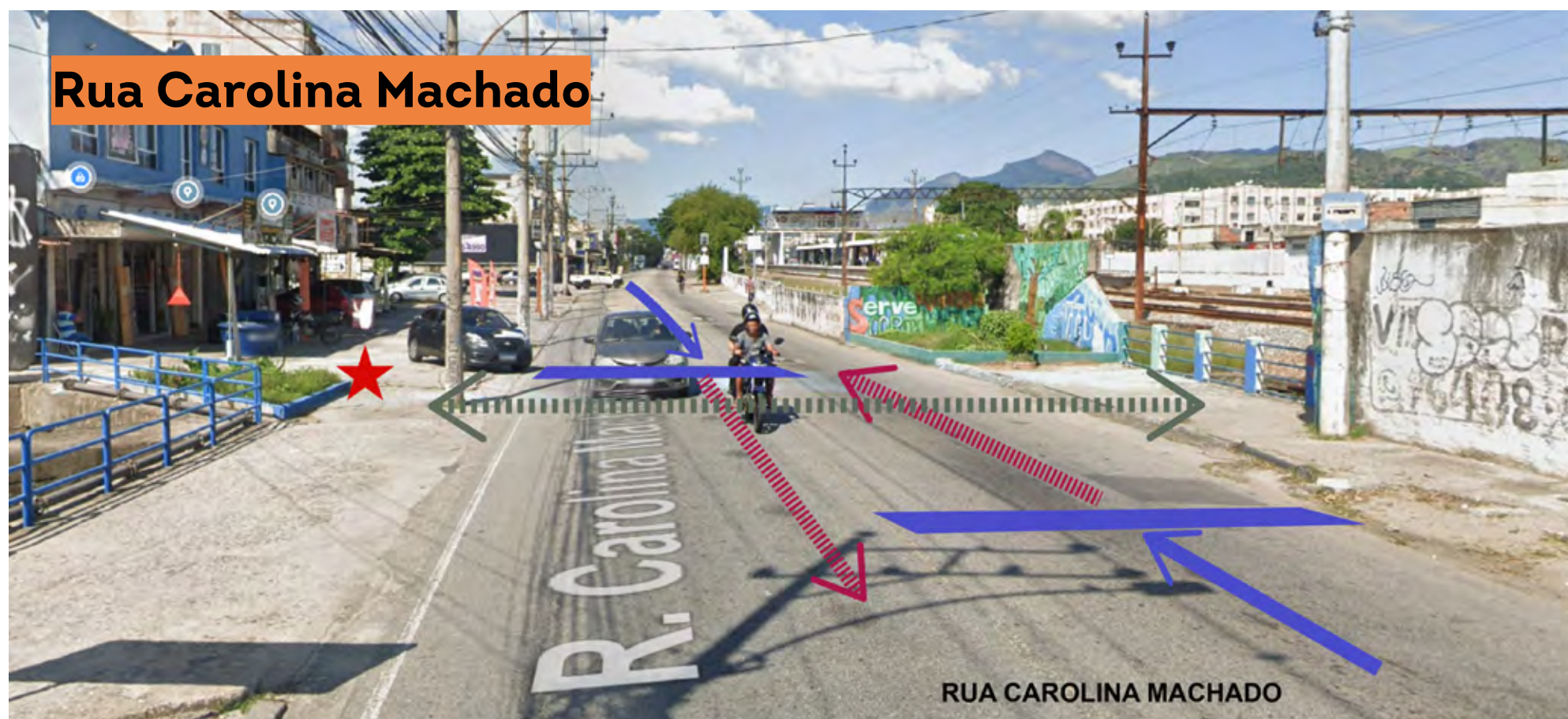
In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), 2 vehicles stopped to allow pedestrians to cross, while in the “post” measurement (02/04/26), with the unsignalized crosswalk and refuge island installed, 14 vehicles stopped.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), 9 vehicles stopped for pedestrians, while in the “post” measurement (02/04/26), with the unsignalized crosswalk and refuge island installed, 56 vehicles stopped.

In other words, on both days and time periods, there was a considerable increase in the number of vehicles stopping for pedestrians, demonstrating the effectiveness of the crosswalk installation.

2. Paradas de veículos em linha de desejo existente

2. Vehicle stops at the existing desire line



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição - antes e depois

Measurement point - before and after

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), realizada no início da tarde, foi verificada a parada de 2 veículos para os pedestres atravessarem, enquanto na “pós” (04/02/26), já com a faixa de pedestre não semaforizada e com a ilha de refúgio implantada, 7 veículos pararam.

Na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), realizada no fim da tarde, foi verificada a parada de 2 veículos para os pedestres atravessarem, enquanto na “pós” (10/02/26), já com a faixa de pedestre não semaforizada e com a ilha de refúgio implantada, 6 veículos pararam.

Ou seja, em ambos os dias/horários, houve um pequeno aumento de veículos que pararam para que os pedestres pudessem atravessar, o que demonstra a efetividade da implantação da faixa.

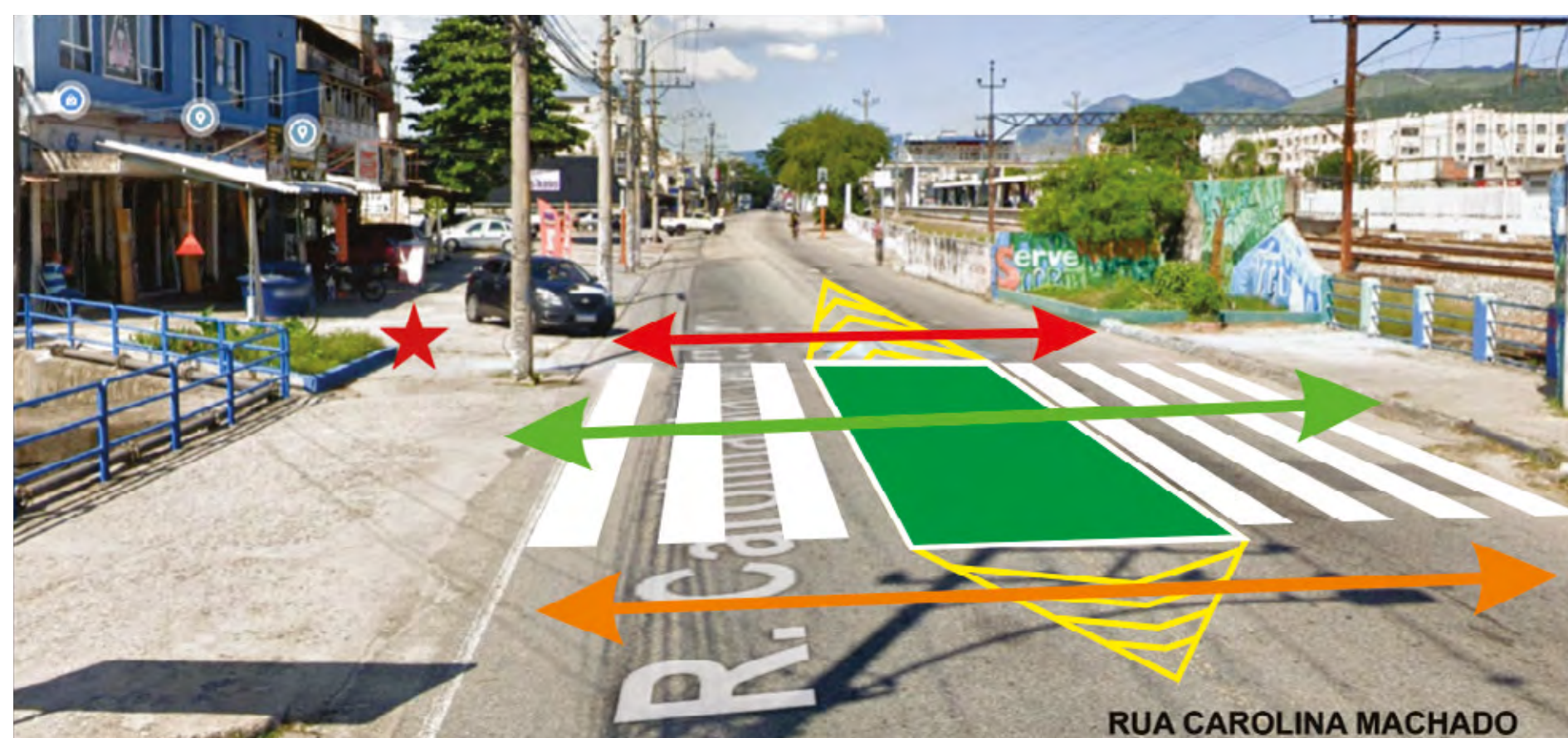
In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), 2 vehicles stopped to allow pedestrians to cross, while in the “post” measurement (02/04/26), with the unsignalized crosswalk and refuge island installed, 7 vehicles stopped.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), 2 vehicles stopped for pedestrians, while in the “post” measurement (02/10/26), with the unsignalized crosswalk and refuge island installed, 6 vehicles stopped.

In other words, on both days and time periods, there was a small increase in vehicles stopping for pedestrians, demonstrating the effectiveness of the crosswalk installation.

3. Travessia em linha de desejo

3. Crossing along the desire line



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição - antes (laranja), na linha (verde) e depois (vermelho)

Measurement point - before (orange), on the line (green), and after (red)

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), início da tarde, foram contados 127 pedestres (1,1 por minuto), enquanto na “pós” (04/02/26), já com a faixa de pedestres e com a ilha de refúgio implantadas, foram contados 119 pedestres (1 por minuto), sendo 55% na ilha, 31% antes e 13% depois.

Na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), fim da tarde, foram contados 133 pedestres (1,1 por minuto), enquanto na “pós” (10/02/26), já com a faixa de pedestres e com a ilha de refúgio implantada, foram contados 99 pedestres (0,8 por minuto), sendo 53% na ilha, 36% antes e 11% depois.

Ouseja, a concentração de pedestres na travessia em ambos os dias/horários teve porcentagem mediana - muitos pedestres atravessam da maneira mais diluída pela área, apesar do projeto, mas mesmo assim, atravessam passando pelo zebraado, que ainda assim é mais protegido do que as áreas de asfalto.

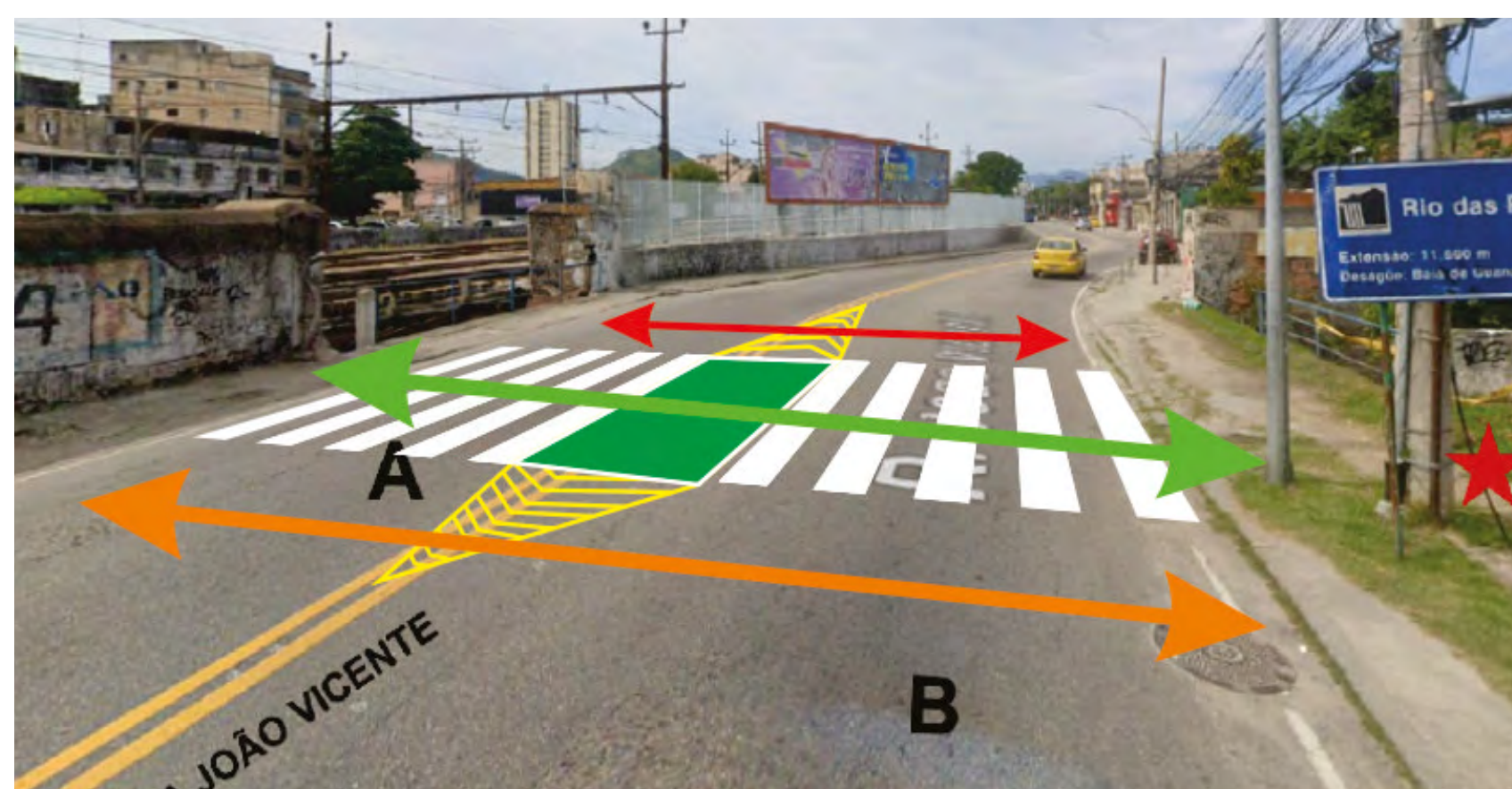
In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), 127 pedestrians were counted (1.1 per minute), while in the “post” measurement (02/04/26), with the crosswalk and refuge island installed, 119 pedestrians were counted (1 per minute), with 55% on the island, 31% before it, and 13% after it.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), 133 pedestrians were counted (1.1 per minute), while in the “post” measurement (02/10/26), with the crosswalk and refuge island installed, 99 pedestrians were counted (0.8 per minute), with 53% on the island, 36% before it, and 11% after it.

In other words, the concentration of pedestrians at the crossing on both days and times was moderate—many pedestrians still cross in a more dispersed manner across the area, despite the project—but even so, they cross using the striped crosswalk, which is safer than crossing on the roadway.

3. Travessia em linha de desejo

3. Crossing along the desire line



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição - antes (laranja), na linha (verde) e depois (vermelho)

Measurement point - before (orange), on the line (green), and after (red)

Na medição “pré” de quarta-feira (27/08/25), início da tarde, foram contados 85 pedestres (0,7 por minuto), enquanto na “pós” (04/02/26), já com a faixa de pedestre e com a ilha de refúgio implantadas, foram contados 85 pedestres (0,7 por minuto), sendo 4% antes, 87% na ilha e 9% depois.

Na medição “pré” de terça-feira (02/09/25), fim da tarde, foram contados 101 pedestres (0,8 por minuto), enquanto na “pós” (10/02/26), já com a faixa de pedestres e com a ilha de refúgio implantadas, foram contados 109 pedestres (0,9 por minuto), sendo 10% antes, 87% na ilha e 3% depois.

Em ambos os dias/horários, a concentração de pedestres na travessia teve porcentagem bem elevada, o que demonstra a efetividade do projeto e o aumento da segurança dos pedestres.

In the Wednesday early afternoon “pre” measurement (08/27/25), 85 pedestrians were counted (0.7 per minute), while in the “post” measurement (02/04/26), with the crosswalk and refuge island installed, 85 pedestrians were counted (0.7 per minute), with 4% before the island, 87% on the island, and 9% after it.

In the Tuesday late afternoon “pre” measurement (09/02/25), 101 pedestrians were counted (0.8 per minute), while in the “post” measurement (02/10/26), with the crosswalk and refuge island installed, 109 pedestrians were counted (0.9 per minute), with 10% before the island, 87% on the island, and 3% after it.

On both days and time periods, the concentration of pedestrians at the crossing was very high, demonstrating the effectiveness of the project and the increased safety for pedestrians.

Neste ponto, não foi realizada a medição pós-intervenção pelo fato da implantação não ter sido executada conforme o projeto original, sobretudo no que diz respeito ao redesenho viário.

At this location, the post-intervention measurement was not conducted because the implementation was not carried out according to the original design, particularly regarding the roadway redesign.

Medição Praça Profa. Adélia Bandeira

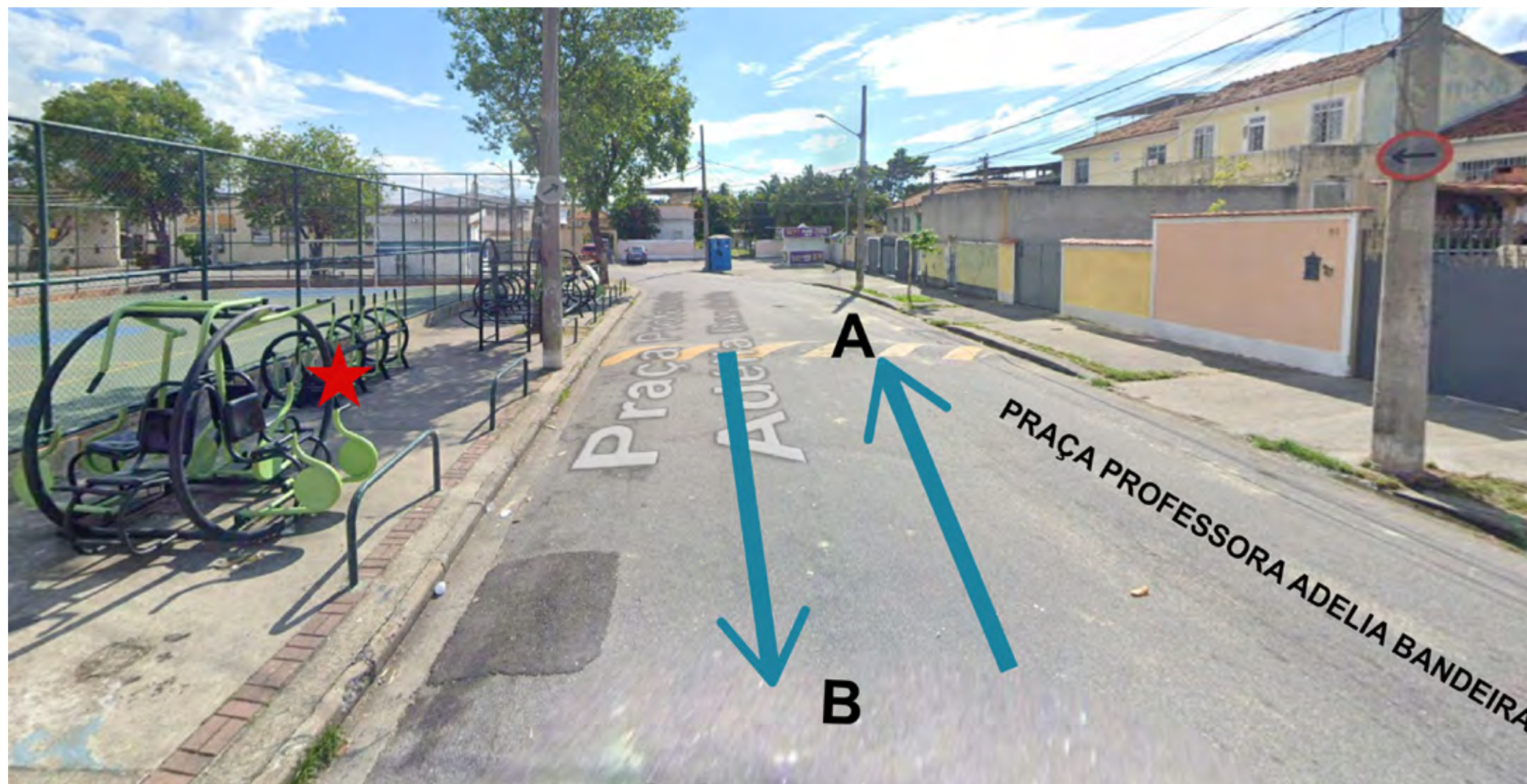
27/08/2025 - QUARTA-FEIRA ÀS 16H-18H / 28/08/2025 - QUINTA-FEIRA ÀS 12H-14H

Measurement – Praça Profa. Adélia Bandeira

08/27/2025 – WEDNESDAY, 4:00–6:00 PM / 08/28/2025 – THURSDAY, 12:00–2:00 PM

1. Velocidade média na praça Prof^a Adélia Bandeira

1. Average speed at Praça Profa. Adélia Bandeira



FONTE: CET-RIO

SOURCE: CET-RIO

Ponto de medição

Measurement point

Na medição de quarta-feira (27/08/25), realizada no meio da tarde, foram contados 56 veículos, com velocidade média de 16 km/h. Já na medição de quinta-feira (28/08/25), realizada no início da tarde, foram contados 30 veículos com velocidade média de 16 km/h. Em ambos os dias, a velocidade média foi baixa, o que é condizente com a característica local da rua.

In the Wednesday mid-afternoon measurement (08/27/25), 56 vehicles were counted, with an average speed of 16 km/h. In the Thursday early afternoon measurement (08/28/25), 30 vehicles were counted, also with an average speed of 16 km/h. On both days, the average speed was low, which is consistent with the local street characteristics.

2. Velocidade média na conversão da praça Profª Adélia Bandeira com rua Maria Teixeira

2. Average speed at the turn from Praça Profa. Adélia Bandeira onto Maria Teixeira Street



Ponto de medição

FONTE: CET-RIO

Na medição de quarta-feira (27/08/25), realizada no meio da tarde, foram contados 50 veículos, com velocidade média de 14 km/h na conversão, velocidade baixa e condizente com a rua, que é local. Já na medição de quinta-feira (28/08/25), realizada no início da tarde, foram contados 36 veículos com velocidade média de 15 km/h. Em ambos os dias, a velocidade média foi baixa, o que é condizente com a característica local da rua.

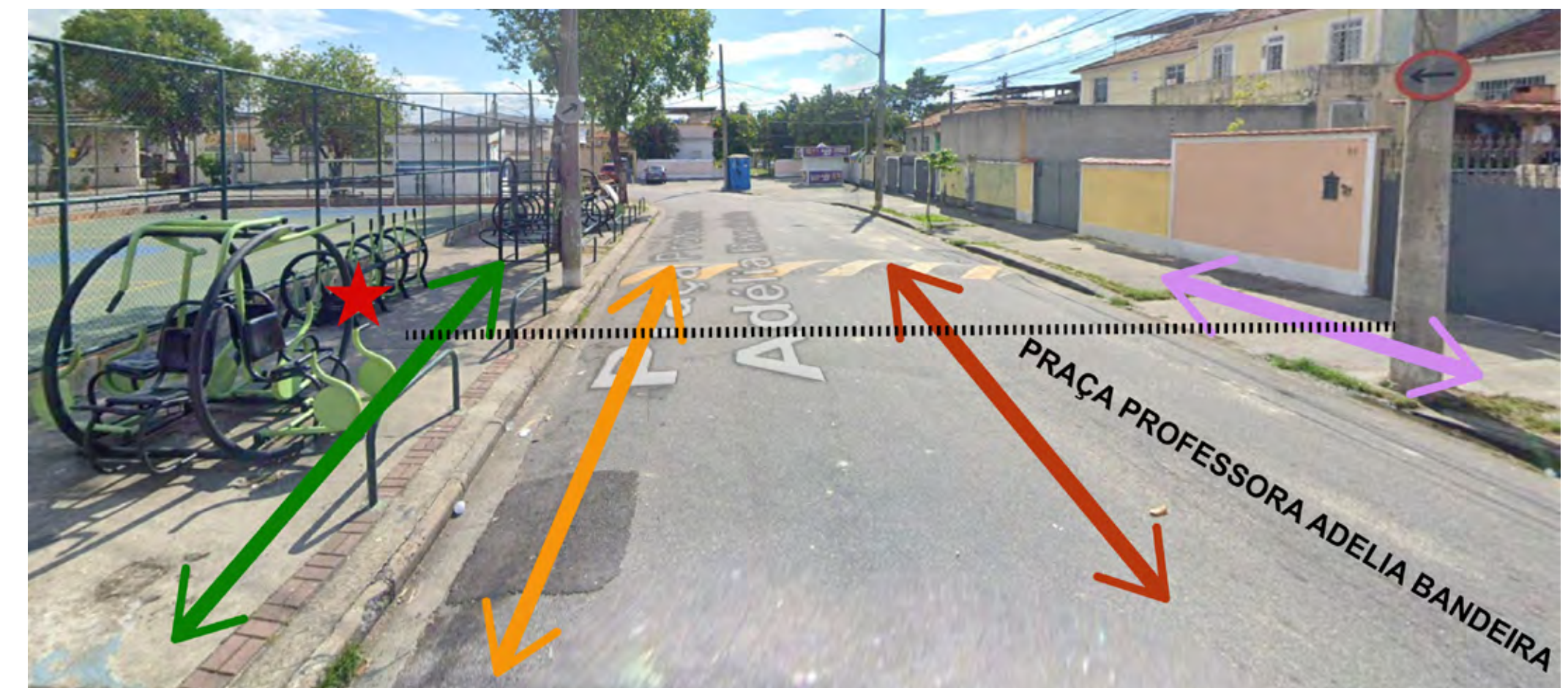
Measurement point

SOURCE: CET-RIO

In the Wednesday mid-afternoon measurement (08/27/25), 50 vehicles were counted, with an average turning speed of 14 km/h, a low speed consistent with the street, which is a local road. In the Thursday early afternoon measurement (08/28/25), 36 vehicles were counted, with an average speed of 15 km/h. On both days, the average speed remained low, consistent with the local street characteristics.

3. Circulação de pedestres na praça Profª Adélia Bandeira

3. Pedestrian circulation at Praça Profa. Adélia Bandeira



Pontos de medição - na via (laranja e vermelho), na calçada A (verde) e na calçada B (lilás)

FONTE: CET-RIO

Na medição de quarta-feira (27/08/25), realizada no meio da tarde, circularam 231 pessoas, sendo 8% na calçada da praça (A), 29% na via e 63% na calçada oposta à praça (B). Já na medição de quinta-feira (28/08/25), realizada no início da tarde, circularam 79 pessoas, 8% na calçada da praça (A), 33% na via e 59% na calçada oposta à praça (B). Os dados em ambos os dias/horários podem indicar que a maior parte das pessoas prefere circular fora da praça provavelmente pela falta de espaço/conforto devido ao tamanho estreito da calçada.

Measurement points - on the roadway (orange and red), on sidewalk A (green), and on sidewalk B (purple)

SOURCE: CET-RIO

In the Wednesday mid-afternoon measurement (08/27/25), 231 people circulated, with 8% on the plaza sidewalk (A), 29% on the roadway, and 63% on the sidewalk opposite the plaza (B). In the Thursday early afternoon measurement (08/28/25), 79 people circulated, with 8% on the plaza sidewalk (A), 33% on the roadway, and 59% on the sidewalk opposite the plaza (B). On both days and time periods, the data suggest that most people prefer to walk outside the plaza, probably due to lack of space/comfort because of the narrow sidewalk.

4. Contagem de veículos na praça Profª Adélia Bandeira, cruzamento com rua Maria Teixeira

4. Vehicle count at Praça Profª Adélia Bandeira, intersection with Maria Teixeira Street



Ponto de medição - entrada da praça (A) e saída da praça (B)

FONTE: CET-RIO

Na medição de quarta-feira (27/08/25), realizada no meio da tarde, foram contados 131 veículos circulando sentido A (entrando na praça) e somente 4 no sentido B (saindo da praça), totalizando 135 veículos. Já na medição de quinta-feira (28/08/25), realizada no início da tarde, foram contados 71 veículos circulando sentido A (entrando na praça) e somente 4 no sentido B (saindo da praça), totalizando 75 veículos. Em ambos os dias/horários, foi muito maior a quantidade de carros entrando do que saindo, o que evidencia que a rua da praça poderia se converter em mão única, já que não haveria grandes conflitos para dois veículos circularem ao mesmo tempo.

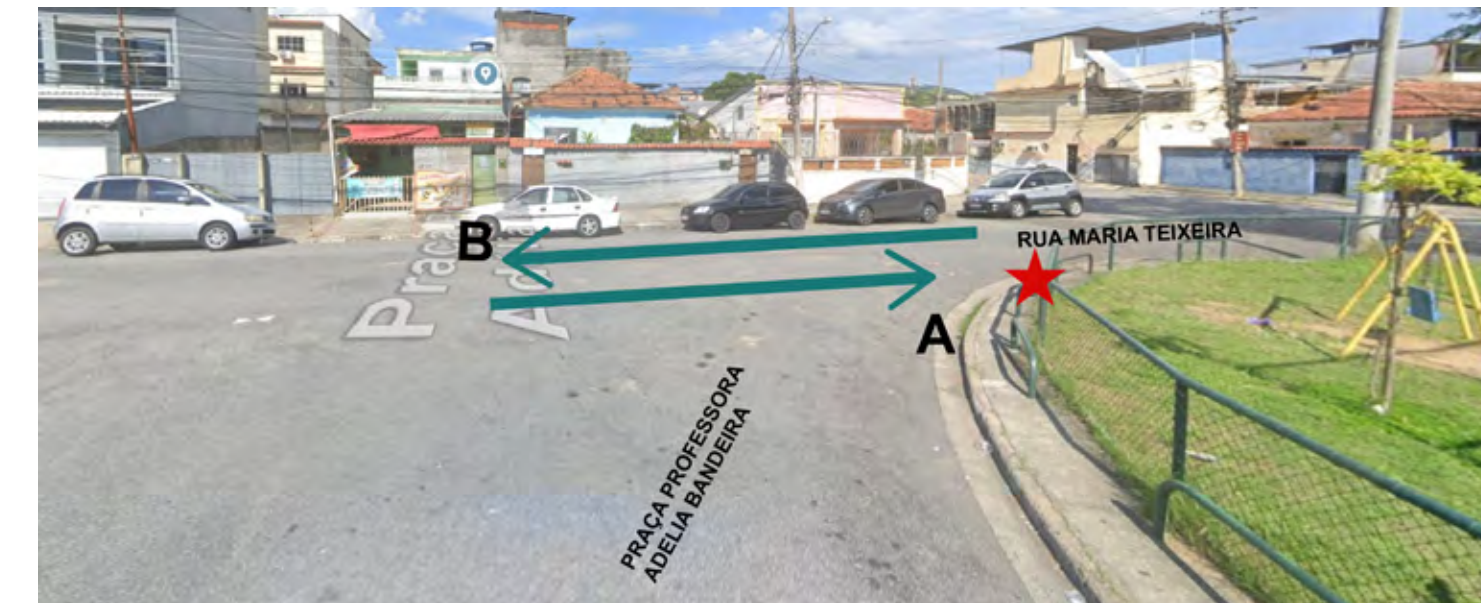
Measurement point - plaza entrance (A) and plaza exit (B)

SOURCE: CET-RIO

In the Wednesday mid-afternoon measurement (08/27/25), 131 vehicles were traveling in direction A (entering the plaza) and only 4 vehicles in direction B (leaving the plaza), totaling 135 vehicles. In the Thursday early afternoon measurement (08/28/25), 71 vehicles were traveling in direction A (entering the plaza) and only 4 vehicles in direction B (leaving the plaza), totaling 75 vehicles. On both days and time periods, the number of vehicles entering the plaza was much higher than those leaving, indicating that the plaza street could be converted to one-way traffic, as there would be minimal conflict for two vehicles traveling simultaneously.

5. Contagem de veículos na rua Maria Teixeira, cruzamento com praça Profª Adélia Bandeira

5. Vehicle count on Maria Teixeira Street, at the intersection with Praça Profª Adélia Bandeira



Ponto de medição - sentido rua Carolina Machado (A) e estrada do Portela (B)

FONTE: CET-RIO

Na medição de quarta-feira (27/08/25), realizada no meio da tarde, foram contados 69 veículos circulando sentido B (estrada do Portela) e somente 4 no sentido A (rua Carolina Machado), totalizando 75 veículos. Já na medição de quinta-feira (28/08/25), realizada no início da tarde, foram contados 71 veículos circulando sentido B (estrada do Portela) e somente 10 no sentido A (rua Carolina Machado), totalizando 81 veículos.

Em ambos os dias/horários, se mostrou muito maior a quantidade de carros circulando no sentido estrada do Portela, o que evidencia a pouca utilização da rua interna da praça, indicando que esta poderia se tornar mão única no sentido rua Carolina Machado.

Measurement point - direction Rua Carolina Machado (A) and Estrada do Portela (B)

SOURCE: CET-RIO

In the Wednesday mid-afternoon measurement (08/27/25), 69 vehicles were traveling in direction B (toward Estrada do Portela) and only 4 vehicles in direction A (toward Rua Carolina Machado), totaling 75 vehicles. In the Thursday early afternoon measurement (08/28/25), 71 vehicles were traveling in direction B (toward Estrada do Portela) and only 10 vehicles in direction A (toward Rua Carolina Machado), totaling 81 vehicles.

On both days and time periods, the number of vehicles traveling toward Estrada do Portela was much higher, indicating low use of the internal plaza street, and suggesting that it could be converted to one-way traffic toward Rua Carolina Machado.

PRINCIPAIS RESULTADOS:

- De forma geral, as medições auxiliaram na comprovação de efetividade de alguns objetivos do projeto e na comprovação da necessidade de outros elementos apontados pela equipe, mas não aprovados pela população ou pela prefeitura.
- As novas faixas de pedestres auxiliaram na concentração de pessoas no mesmo ponto durante a travessia, tornando-a mais segura. Entretanto, os pedestres atravessam fora da faixa principalmente em um ponto de grande demanda (junto a uma das escadas da estação de trem), onde foi proposta uma travessia para dar suporte à linha de desejo, solicitação não atendida pela prefeitura.
- A diminuição do raio de giro teve seu objetivo cumprido, auxiliando na segurança e moderação de tráfego.
- Em locais onde foram propostas extensões de calçada ou a criação de ruas compartilhadas, houve grande circulação de pedestres, comprovando o sucesso do que foi executado e a necessidade de execução do que não foi realizado (especialmente pela população na Praça Profa. Adélia Bandeira).
- A quantidade de veículos circulando pelo lado interno da Praça Profa. Adélia Bandeira foi baixa e concentrada em um sentido, indicando que a rua poderia ser redesenhada contemplando extensão de calçada e somente uma faixa para veículos com sentido único.
- Houve um aumento considerável de veículos que pararam para que os pedestres pudessem atravessar nos locais onde foram implantadas travessias em dois tempos não semaforizadas, o que demonstra a efetividade do projeto.

MAIN RESULTS:

- In general, the measurements helped to prove the effectiveness of some of the project's objectives and to prove the need for other elements that were pointed out by the team but were not approved by the population or the city hall.
- The new pedestrian crossings helped to concentrate people at the same point during crossing, making it safer. However, pedestrians cross outside the crossing, mainly at a high-demand point (next to one of the train station staircases) where a crossing was proposed in the design to support the desired line, but the request was not met by the city hall.
- The reduction in the turning radius achieved its objective, as it helped with safety and traffic moderation.
- In locations where sidewalk extensions or the creation of shared streets were proposed, there was a large circulation of pedestrians, proving the success of what was executed and the demand for what was canceled (especially by the population in Praça Professora Adélia Bandeira).
- The number of vehicles circulating along the inner side of Praça Profa. Adélia Bandeira was low and concentrated in one direction, indicating that the street could be redesigned to include an extended sidewalk and only a single lane for one-way traffic.
- There was a considerable increase in vehicles that stopped to allow pedestrians to cross at locations where two-phase, non-signalized crossings were implemented, demonstrating the effectiveness of the project.

TEORIA DA MUDANÇA



THEORY OF CHANGE

Na ocasião do desafio Healthy Cities Challenge, foi apresentado um plano de monitoramento constando de 4 objetivos subdivididos em 14 ações e uma série de metas e indicadores. Após a finalização do projeto, pode-se constatar que grande parte dos objetivos propostos foram alcançados: 13 ações foram finalizadas, o que corresponde a aproximadamente 93% do total; e 1 não será realizada (ação 4.1). O quadro comparativo entre o Proposto e o Realizado encontra-se a seguir:

At the time of the Healthy Cities Challenge, a monitoring plan was presented, consisting of 4 objectives subdivided into 14 actions, along with a series of targets and indicators. After the project was completed, it was observed that most of the proposed objectives were achieved: 13 actions were completed, corresponding to approximately 93% of the total; and 1 will not be carried out (action 4.1). The comparative table between Proposed and Achieved is presented below:

| ATIVIDADE | PROPOSTO | REALIZADO | |
|---|--|--|---|
| Objetivo 1) Estimular a mobilidade ativa e o comércio e serviços locais [cidade dos 15 minutos] | | | |
| 1.1 | Melhoria e ampliação das calçadas | 2 seções de extensões de calçada (UT) / reparo na pavimentação (prefeitura) | 2 seções na Praça da Estação (355,5 m ²), 1 na Praça Profa. Adélia Bandeira (447 m ²) e 1 pequena na Travessa (56 m ²). Total: 858,5 m ² de extensões de calçada. Reparo da pavimentação feito pela SECONSERVA e limpeza pela COMLURB |
| 1.2 | Atenuação de tráfego e cruzamentos seguros | 2 novas travessias / traffic calming (prefeitura) | 4 novas travessias e 2 ampliações: 2 em frente à passagem subterrânea (2 tempos), 2 ampliações de travessia nos dois lados da estação, 1 conectando os dois lados da Praça da Estação e 1 na extremidade da Praça da Estação, 17 placas instaladas. Executado pela CET-Rio. |
| 1.3 | Infraestrutura cicloviária | Nova rota cicloviária / 5 paraciclos | Não foi criada ciclorrota por desaprovação da CET-Rio. 4 paraciclos instalados |
| 1.4 | Educação sobre segurança no trânsito e mobilidade | Uma oficina de formação de formadores e 500 flyers distribuídos em duas ações de educação | 1 oficina Bike Educa (educação cicloviária para crianças) realizada pela CET-Rio. 500 folders foram distribuídos nas oficinas de avaliação |
| Objetivo 2) Aumentar a vegetação, a permeabilidade do solo e a agricultura urbana [cidade verde] | | | |
| 2.1 | Arborização urbana nas calçadas | 50 novas árvores plantadas, inclusive frutíferas | 12 árvores plantadas pela FPJ (sem viabilidade técnica para 50), 8 canteiros (32 m ²) abertos pela SECONSERVA, 90 vasos de planta |
| 2.2 | Soluções baseadas na natureza e agricultura urbana em espaços públicos residuais | 1 espaço público residual convertido em horta ou SbN | 2 canteiros depave (18,5 m ²) e 6 golas depave (13,5 m ²) abertos pela SECONERVA, 8 hortas (25 m ²) |
| 2.3 | Educação e conscientização sobre a urbanização verde | Uma oficina de formação de formadores e 20 cartilhas distribuídas em duas ações de educação | 120 folders distribuídos (2 tipos: cuidados com as hortas e cuidados com a nova vegetação) em 3 oficinas |
| Objetivo 3) Revitalizar os espaços públicos existentes e/ou criar novos espaços públicos incorporando áreas residuais de tráfego nas calçadas [cidade cuidadora] | | | |
| 3.1 | Conversão de espaços públicos residuais em áreas de lazer | 1 área residual convertida | 1 área de permanência exclusivamente peatonal (118 m ²), 3 ruas compartilhadas (rua de serviço Praça Profa. Adélia Bandeira - 265,3 m ² , áreas de lazer Travessa - 599,3 m ² , rua de serviço Praça da Estação - 498,5 m ²) e 5 pontos de permanência (Praça da Estação) |
| 3.2 | Arte de rua e pinturas murais | 3 murais artísticos | 2 murais artísticos gigantes nos muros da Estação (212 m ²) |
| 3.3 | Adoção de espaços públicos | 1 espaço público adotado pela comunidade ou entidades | 1 espaço adotado informalmente (Praça da Estação), 1 espaço reivindicado por abaixo-assinado (em processo) |
| 3.4 | Oficina de mobiliário urbano | 10 novas peças de mobiliário produzidas em oficina e 20 manuais de montagem e manutenção de mobiliário urbano distribuídos | 15 peças de mobiliário instaladas (1 banco superfície, 5 bancos dupla-face, 2 bancos-canteiro, 6 protetores de gola e 1 banco-gola), 9 bancos-gola produzidos para serem instalados |
| Objetivo 4) Recuperar a imagem do Rio das Pedras [cidade esponja] | | | |
| 4.1 | Conscientização sobre os rios encobertos | instalação de sinalização indicando presença de cursos d'água e a necessidade de cuidado / trabalho artístico e ações de urbanismo tático ressaltando sua presença | Não foram feitas pinturas dos cursos d'água por desaprovação da CET-Rio |
| 4.2 | Soluções baseadas na natureza na margem do rio | 1 SbN instalada nas margens dos rios | 6 golas (13,5 m ²) para melhorar a microdrenagem instaladas na margem do rio, abertas pela SECONSERVA |
| 4.3 | Educação e conscientização sobre os corredores azuis | Uma oficina de formação de formadores e 500 flyers distribuídos em duas ações de educação | 1 oficina de avaliação realizada na rua do rio |

| ACTIVITY | PROPOSED | COMPLETED |
|--|---|---|
| Objective 1) Stimulate active mobility and local commerce and services [15 minutes city] | | |
| 1.1 Sidewalk improvement and extension | 2 sections of extended sidewalk (UT) / pavement repair (municipality) | 2 sections at Praça da Estação (355.5 m ²), 1 at Praça Profa. Adélia Bandeira (447 m ²), and 1 small section at Travessa (56 m ²). Total: 858.5 m ² of sidewalk extensions. Pavement repairs carried out by SECONSERVA and cleaning by COMLURB |
| 1.2 Traffic calming and safe crossings | 2 new crosswalks / traffic calming (municipality) | 4 new crossings and 2 expansions: 2 in front of the underpass (2 phases), 2 crossing expansions on both sides of the station, 1 connecting the two sides of Praça da Estação, and 1 at the far end of Praça da Estação. 17 speed limit signs. Executed by CET-Rio |
| 1.3 Cycling infrastructure | New bicycle route / 5 bike racks | No bike lane was created due to disapproval by CET-Rio. 4 bike racks installed |
| 1.4 Traffic safety and mobility education | 1 training workshop and 500 flyers distributed across 2 educational events | 1 Bike Educa workshop (bicycle education for children) conducted by CET-Rio. 500 brochures were distributed during the evaluation workshops |
| Objective 2) Increase vegetation, soil permeability and urban agriculture [green city] | | |
| 2.1 Urban afforestation in sidewalks | 50 new trees planted, including fruit trees | 12 trees planted by FPJ (no technical feasibility for 50), 8 planting beds (32 m ²) opened by SECONSERVA, 90 plant pots |
| 2.2 Nature-based solutions and urban agriculture in residual public spaces | 1 residual space converted into a community garden or nature-based solution | 2 depave flower beds (18.5 m ²) and 6 depave tree collars (13.5 m ²) opened by SECONSERVA, 8 vegetable gardens (25 m ²) |
| 2.3 Urban greening education, maintenance and awareness | 1 training workshop and 20 booklets on maintenance distributed in 2 educational events | 120 brochures distributed (2 types: vegetable garden care and new vegetation care) across 3 workshops |
| Objective 3) Revitalize existing public spaces and/or create new public spaces by incorporating residual traffic areas into the sidewalks [caring city] | | |
| 3.1 Conversion of residual public spaces in playgrounds | 1 residual area converted | 1 exclusively pedestrian area (118 m ²), 3 shared streets (service street at Praça Profa. Adélia Bandeira – 265.3 m ² , leisure areas at Travessa – 599.3 m ² , service street at Praça da Estação – 498.5 m ²), and 5 stay points (Praça da Estação) |
| 3.2 Street art and mural paintings | 3 artistic murals | 2 large artistic murals on the station walls (212 m ²) |
| 3.3 Adopted public spaces | 1 public space adopted by the community or organizations | 1 informally adopted space (Praça da Estação), 1 space claimed through a petition (in process) |
| 3.4 Urban furniture workshop | 10 new pieces of furniture produced in a workshop and 20 booklets on assembly and maintenance of urban furniture distributed | 15 pieces of furniture installed (1 surface bench, 5 double-sided benches, 2 planter benches, 6 tree collar protectors, and 1 tree-collar bench), 9 tree-collar benches manufactured for installation |
| Objective 4) Recover the image of the Rio das Pedras [sponge city] | | |
| 4.1 Visibility of buried rivers | Installation of signage indicating the presence of waterways and the need for caution / artistic work and tactical urbanism actions indicating their presence | Watercourse paintings were not done due to disapproval by CET-Rio |
| 4.2 Nature-based solutions in the river bank | 1 nature-based solution installed along riverbanks | 6 tree collars (13.5 m ²) installed along the riverbank to improve microdrainage, opened by SECONSERVA |
| 4.3 Blue corridors education and awareness | 1 training workshop and 500 flyers distributed across 2 educational events | 1 evaluation workshop conducted on Rua do Rio |

Grande parte das ações realizadas superaram ou cumpriram a meta (1.1, 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 3.1, 3.3, 3.4, 4.2) e outras sofreram adaptações no escopo (1.3, 2.1, 3.2, 4.3) em função de solicitações dos parceiros e das condições locais. A CET-Rio desaprovou a criação da ciclorrota (submeta 1.3), portanto, não há previsão para cumprimento, uma vez que a ação depende de negociações futuras. Finalmente, a ação de urbanismo tático para conscientização sobre os rios encobertos (4.1) também foi desaprovada pela CET-Rio, como já explicitado. Entretanto, após o desabamento do talude, obras estruturantes nas margens do rio já foram iniciadas, o que responde parcialmente aos objetivos propostos.

Sobre os dispositivos propostos no Plano Estratégico, grande parte foi implementada como trechos de rua compartilhada, extensões de calçada, novas travessias de pedestres, murais artísticos, hortas comunitárias e mobiliário urbano. Por questão de cronograma,

ficaram pendentes os dispositivos Vaga-lumes, Cata-latas e Marquise verde, que serão objeto de futuras intervenções por meio do Projeto de Extensão da FAU/UFRJ, cuja atuação se dará prioritariamente em 2026.

Após a implementação, o bairro de Oswaldo Cruz ganhou 92,6m² de área verde, o que inclui canteiros, manilhas com plantio e hortas. No total, considerando as etapas de implementação e a distribuição realizada durante a ativação, foram plantadas e entregues mais de 1.500 mudas, incluindo hortaliças destinadas às hortas, espécies arbustivas e forrações e 12 árvores plantadas ao longo do processo. Um número pequeno perto da real demanda do local. Contudo, através da ferramenta do C40, em que são analisados os impactos do projeto a partir de diversos índices, é possível chegar a algumas conclusões. Esta ferramenta foi utilizada como complementação às medições propostas no desafio, a pedido da C40, e será detalhada na seção seguinte.

Most of the actions carried out exceeded or met the target (1.1, 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 3.1, 3.3, 3.4, 4.2), while others underwent scope adaptations (1.3, 2.1, 3.2, 4.3) due to partner requests and local conditions. CET-Rio disapproved the creation of the bike route (sub-goal 1.3), so there is no forecast for its completion, as the action depends on future negotiations. Finally, the tactical urbanism action for raising awareness about covered rivers (4.1) was also disapproved by CET-Rio, as previously stated. However, after the landslide on the slope, structural works on the riverbanks have already begun, partially addressing the proposed objectives.

Regarding the devices proposed in the Strategic Plan, most were implemented as shared street sections, sidewalk extensions, new pedestrian crossings, artistic murals, community gardens, and urban furniture. Due to scheduling constraints, the Firefly, Can-Collector, and Green Canopy devices

remain pending and will be addressed in future interventions through the FAU/UFRJ Extension Project, primarily in 2026.

After implementation, the Oswaldo Cruz neighborhood gained 92.6 m² of green area, including garden beds, planted concrete rings, and community gardens. In total, considering both the implementation phase and the distribution carried out during the activation, more than 1,500 seedlings were planted and delivered, including vegetables for the gardens, shrubs, ground covers, and 12 trees planted throughout the process. This number is small compared to the actual local demand. However, using the C40 tool—which analyzes project impacts across various indices—some conclusions can be drawn. This tool was used to complement the measurements proposed in the challenge, at the request of C40, and will be detailed in the following section.

O projeto está localizado entre dois quadrantes da ferramenta, de forma que há resultados diferentes para cada um deles, conforme descrito a seguir.

HEALTHY NEIGHBOURHOOD EXPLORER (HENEEX TOOL)

The intervention is located across two quadrants of the tool, so results differ for each, as described below.

HEALTHY NEIGHBOURHOOD EXPLORER (HENEEX TOOL)

Quadrante 01: metade leste da Praça da Estação, travessias em dois tempos nas ruas João Vicente e Carolina Machado, Travessa Capelão Antônio Avelino.

A. ACESSO A AMENIDADES - MELHORAR A ACESSIBILIDADE ÀS ESCOLAS NA ÁREA.

Aumentar o número de escolas primárias e/ou secundárias acessíveis dentro de uma distância de 1 km.

Há grande circulação de estudantes das escolas do entorno (15 minutos de distância por caminhada), cujos caminhos entre casa e escola foram tornados mais acessíveis e seguros por meio das travessias em dois tempos e da travessia da estação. O valor é o "minimal" porque no quadrante aparece somente 1 escola tornada mais acessível.

A. ACCESS TO AMENITIES - IMPROVE THE ACCESSIBILITY TO SCHOOLS IN THE AREA.

Increase the number of primary and/or secondary schools accessible within 1 Km distance.

There is significant circulation of students from nearby schools (15-minute walk), whose routes between home and school were made safer and more accessible through the two-stage crossings and the station crossing. The value is "minimal" because only 1 school was made more accessible in this quadrant.

Quadrant 01: eastern half of Praça da Estação, two-stage crossings on João Vicente and Carolina Machado streets, Travessa Capelão Antônio Avelino.

B. QUALIDADE DO AR EXTERIOR - INTRODUIZIR ZONA DE TRÁFEGO LIMITADO

Restrição do acesso de veículos motorizados à área selecionada, com o objetivo de reduzir o congestionamento do tráfego e a poluição do ar.

Foi reduzido o acesso/uso de veículos na rua interna da Praça da Estação, mas por se tratar de metade de uma rua neste quadrante, foi considerado o valor "low".

B. OUTDOOR AIR QUALITY - INTRODUCE LIMITED TRAFFIC ZONE

Restriction of motor vehicles access to the selected area in order to reduce traffic congestion and air pollution.

Vehicle access/use on the internal street of Praça da Estação was reduced, but since this concerns only half of the street in this quadrant, the value was considered "low."

Quadrante 01: metade leste da Praça da Estação, travessias em dois tempos nas ruas João Vicente e Carolina Machado, Travessa Capelão Antônio Avelino.

C. ACESSO A ÁREAS VERDES - EXPANDIR OS ESPAÇOS VERDES

A expansão de áreas verdes se deu da seguinte forma:

- canteiros da Praça da Estação - 16,70m²
- manilhas da Praça da Estação - 3,96m²
- canteiros da Travessa Capelão Antônio Avelino - 13,5m²
- hortas da Travessa Capelão Antônio Avelino - 25m²

Total - 59,16m²

E. TAXA DE CRIMINALIDADE URBANA - MELHORAR A ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Melhorar a qualidade e a quantidade da iluminação em áreas públicas com o objetivo de reduzir crimes. Dependendo do contexto da área escolhida, isso pode envolver a instalação de novas luminárias, a modernização das existentes e a garantia de que a iluminação seja devidamente mantida.

Foi ampliada a iluminação na passarela da estação de Oswaldo Cruz.

C. ACCESS TO GREEN SPACE - EXPAND GREEN SPACES

Green area expansion occurred as follows:

- Garden beds at Praça da Estação - 16.70 m²
- Planted concrete rings at Praça da Estação - 3.96 m²
- Garden beds at Travessa Capelão Antônio Avelino - 13.5 m²
- Community gardens at Travessa Capelão Antônio Avelino - 25 m²

Total - 59,16 m²

E. URBAN CRIME RATE - IMPROVE PUBLIC LIGHTING

Enhancing the quality and quantity of lighting in public areas with the aim of reducing crimes. Depending on the context of the chosen area, this can involve installing new lighting fixtures, upgrading existing ones, and ensuring that lighting is properly maintained.

Lighting was expanded on the Oswaldo Cruz station walkway.

Quadrant 01: eastern half of Praça da Estação, two-stage crossings on João Vicente and Carolina Machado streets, Travessa Capelão Antônio Avelino.

D. SEGURANÇA NO TRÂNSITO - IMPLEMENTAR MEDIDAS DE MODERAÇÃO DO TRÁFEGO URBANO

Implantação de um conjunto coordenado de medidas de controle de tráfego em uma área ampla e definida, com o objetivo de melhorar a segurança viária e as condições ambientais. As medidas a serem incluídas no plano envolvem proibir o tráfego de passagem em ruas residenciais por meio de sinalização ou bloqueios físicos, instalar dispositivos de redução de velocidade nessas vias - seja por limites de velocidade mais baixos devidamente sinalizados, seja por medidas físicas (como lombadas e chicanas) combinadas com sinalização -, adotar o sentido único em ruas residenciais para reduzir o tráfego de passagem, entre outras.

Foram realizadas intervenções de traffic calming como: redução de largura de faixas de rolamento, redução de raio de giro de esquinas, instalação de placas indicando velocidade máxima.

D. TRAFFIC SAFETY - INTRODUCE URBAN TRAFFIC CALMING SCHEMES

Deploying a co-ordinated use of traffic control measures in a large, defined area in order to improve traffic safety and environmental conditions. Measures to be included in the scheme include banning through traffic in residential streets using traffic signs, or physical closure, installing speed-reducing devices in residential streets, either in the form of reduced signposted speed limits or by using physical measures (speed humps, chicanes) combined with road signs, adopting one-way traffic in residential streets to reduce through traffic, among others.

Traffic calming interventions were implemented: lane width reduction, reduced corner turning radii, and installation of speed limit signs.

Quadrante 02: metade oeste da Praça da Estação, Praça Profa. Adélia Bandeira e rota.

A. ACESSO A AMENIDADES - MELHORAR A ACESSIBILIDADE A ESPAÇOS ESPORTIVOS NA ÁREA

Aumentar o número de instalações esportivas acessíveis dentro de uma distância de 1 km.

Foi melhorado o acesso à Praça Profa. Adélia Bandeira, local com uma quadra de esportes que recebe inúmeros jovens moradores do entorno. O valor é o "minimal" porque no quadrante visualizamos somente 1 local de esportes tornado mais acessível.

A. ACCESS TO AMENITIES - IMPROVE THE ACCESSIBILITY TO SPORTS IN THE AREA

Increase the number of sports facilities accessible within 1 Km distance

Access to Praça Profa. Adélia Bandeira, which has a sports court used by many local youth, was improved. The value is "minimal" because only 1 sports facility became more accessible in this quadrant.

C. ACESSO A ESPAÇOS VERDES - EXPANDIR OS ESPAÇOS VERDES

A expansão de áreas verdes se deu da seguinte forma:

- canteiros da Praça da Estação - 11,9m²
- manilhas da Praça da Estação - 8,8m²
- manilhas da Praça Profa. Adélia Bandeira - 12,74m²

Total - 33,44m²

C. ACCESS TO GREEN SPACE - EXPAND GREEN SPACES

Green area expansion occurred as follows:

- Garden beds at Praça da Estação - 11.9 m²
- Planted concrete rings at Praça da Estação - 8.8 m²
- Planted concrete rings at Praça Profa. Adélia Bandeira - 12.74 m²

Total - 33,44 m²

Quadrant 02: western half of Praça da Estação, Praça Profa. Adélia Bandeira, and the route.

B. QUALIDADE DO AR EXTERIOR - INTRODUIZIR ZONA DE TRÁFEGO LIMITADO

Restrição do acesso de veículos motorizados à área selecionada, com o objetivo de reduzir o congestionamento do tráfego e a poluição do ar.

Foi reduzido o acesso/uso de veículos na rua interna da Praça da Estação, mas por se tratar da metade de uma rua neste quadrante, foi considerado o valor "low".

B. OUTDOOR AIR QUALITY - INTRODUCE LIMITED TRAFFIC ZONE

Restriction of motor vehicles access to the selected area in order to reduce traffic congestion and air pollution.

Vehicle access/use on the internal street of Praça da Estação was reduced, but as it concerns only half of the street in this quadrant, the value was considered "low."

Quadrante 02: metade oeste da Praça da Estação, Praça Profa. Adélia Bandeira e rota.

D. SEGURANÇA NO TRÂNSITO - INTRODUIZIR PLANOS DE MODERAÇÃO DO TRÁFEGO URBANO

Implantação de um conjunto coordenado de medidas de controle de tráfego em uma área ampla e definida, com o objetivo de melhorar a segurança viária e as condições ambientais. As medidas a serem incluídas no plano envolvem proibir o tráfego de passagem em ruas residenciais por meio de sinalização ou bloqueios físicos, instalar dispositivos de redução de velocidade nessas vias – seja por meio de limites de velocidade reduzidos devidamente sinalizados, seja por medidas físicas (como lombadas e chicanes) combinadas com sinalização viária –, adotar o sentido único em ruas residenciais para reduzir o tráfego de passagem, entre outras.

Foram realizadas intervenções de traffic calming como: redução de largura de faixas de rolamento, redução de raio de giro de esquinas, instalação de placas indicando velocidade máxima.

D. TRAFFIC SAFETY - INTRODUCE URBAN TRAFFIC CALMING SCHEMES

Deploying a co-ordinated use of traffic control measures in a large, defined area in order to improve traffic safety and environmental conditions. Measures to be included in the scheme include banning through traffic in residential streets using traffic signs, or physical closure, installing speed-reducing devices in residential streets, either in the form of reduced signposted speed limits or by using physical measures (speed humps, chicanes) combined with road signs, adopting one-way traffic in residential streets to reduce through traffic, among others.

Interventions included lane width reduction, reduced corner turning radii, and installation of speed limit signs.

Quadrant 02: western half of Praça da Estação, Praça Profa. Adélia Bandeira, and the route.

E. TAXA DE CRIMINALIDADE URBANA - MELHORAR A ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Melhorar a qualidade e a quantidade da iluminação em áreas públicas com o objetivo de reduzir crimes. Dependendo do contexto da área escolhida, isso pode envolver a instalação de novas luminárias, a modernização das existentes e a garantia de que a iluminação seja devidamente mantida.

Foi ampliada a iluminação na passarela da estação de Oswaldo Cruz.

E. URBAN CRIME RATE - IMPROVE PUBLIC LIGHTING

Enhancing the quality and quantity of lighting in public areas with the aim of reducing crimes. Depending on the context of the chosen area, this can involve installing new lighting fixtures, upgrading existing ones, and ensuring that lighting is properly maintained.

Lighting was expanded on the Oswaldo Cruz station walkway.

Valores gerados pela ferramenta

INDICADOR DE MOBILIDADE:

No indicador de mobilidade, que engloba “Retail quality”, Land-use mix, intersection density e population density, a média antes do projeto era de 50,995. Após o projeto, a pontuação foi para 53,49, um aumento de 4,8%.

PONTUAÇÃO TOTAL:

A combinação dos dois índices resulta em uma pontuação total. Essa marcava 1.254,63 antes do projeto e, após as intervenções, subiu para 1.482,01. Ou seja, um aumento de 15,3%.

Além dessas pontuações, a ferramenta também calculou os impactos do projeto na redução de gastos com saúde, expectativa de vida, entre outros indicadores, como será apresentado a seguir.

Com relação ao impacto do projeto na atividade física da comunidade local, houve crescimento, em média, de 7,47 minutos por usuário por semana de atividade. Sobre saúde, o projeto levou à média de ganho de 11,9 anos de vida (para todos usuários), 0,36 mortes evitadas e expectativa de vida ao nascer aumentando 0,19 anos.

Ainda sobre saúde, também foi medido o impacto na redução do risco de doenças: a doença arterial coronariana teve redução de 8,71%; o acidente vascular cerebral (AVC)

Values generated by the tool

MOBILITY INDICATOR:

This indicator includes Retail quality, Land-use mix, Intersection density, and Population density. The average pre-project score was 50.995. After the project, it increased to 53.49, a 4.8% rise.

também teve redução de 8,71%; a demência de 3,98%; a diabetes tipo II de 5,33%; a depressão de 5,12%; o Câncer de mama (feminino) de 4,45%; e o Câncer de cólon (masculino) de 2,79%. Com relação a redução de anos de vida com doenças, o projeto trouxe os seguintes dados: a doença arterial coronariana teve redução de 0,10294 anos; o acidente vascular cerebral (AVC) teve redução de 0,14737 anos; a demência de 0,16461 anos; a diabetes tipo II de 0,78687 anos; a depressão de 1,27187 anos; o Câncer de mama (feminino) de 0,018 anos; e o Câncer de cólon (masculino) de 0,00523 anos.

Os benefícios econômicos totais acumulados ao longo da vida útil do projeto (com base no VSL) são de 177.000 dólares, enquanto o mesmo item, mas com base no VOLY, tem o valor de 59.525.100 dólares.

Os benefícios em termos de emissões se distribuem da seguinte forma: redução de 119,47 toneladas/ano de CO₂, redução de 0,0 kg/ano de SO₂, redução de 1,97 kg/ano de PM^{2,5}, redução de 50,26 kg/ano de NO_x e redução de 2,19 kg/ano de PM₁₀.

INDICADOR DE HABITABILIDADE:

O indicador combina a pontuação de “access to amenities”, outdoor air quality, access to green spaces, urban crime rate e traffic safety. A média anterior ao projeto era de 23,995, enquanto após o projeto foi para 26,935. Um aumento de 12,2%.

TOTAL SCORE:

Combining both indices, the total score was 1,254.63 before the project and 1,482.01 after the interventions, a 15.3% increase.

In addition to these scores, the tool also calculated the project's impacts on the reduction of healthcare costs, life expectancy, and other indicators, as will be presented below.

Regarding the impact of the project on the physical activity of the local community, there was an average increase of 7.47 minutes per user per week of activity. In terms of health, the project resulted in an average gain of 11.9 years of life (for all users), 0.36 deaths avoided, and an increase in life expectancy at birth of 0.19 years.

Still regarding health, the impact on disease risk reduction was also measured: coronary artery disease decreased by 8.71%; stroke (cerebrovascular accident, CVA) also decreased by 8.71%; dementia by 3.98%; type II diabetes

LIVEABILITY INDICATOR:

This combines Access to amenities, Outdoor air quality, Access to green spaces, Urban crime rate, and Traffic safety. The average pre-project score was 23.995, increasing to 26.935 after the project—a 12.2% rise.

by 5.33%; depression by 5.12%; breast cancer (female) by 4.45%; and colon cancer (male) by 2.79%. In terms of years of life lost due to these diseases, the project achieved the following reductions: coronary artery disease decreased by 0.10294 years; stroke (CVA) by 0.14737 years; dementia by 0.16461 years; type II diabetes by 0.78687 years; depression by 1.27187 years; breast cancer (female) by 0.018 years; and colon cancer (male) by 0.00523 years.

The total economic benefits accumulated over the project's lifetime (based on VSL) amount to \$177,000, while the same item, based on VOLY, is valued at \$59,525,100.

The benefits in terms of emissions are distributed as follows: a reduction of 119.47 tons/year of CO₂, a reduction of 0.0 kg/year of SO₂, a reduction of 1.97 kg/year of PM^{2.5}, a reduction of 50.26 kg/year of NO_x, and a reduction of 2.19 kg/year of PM₁₀.

BALANÇO FINANCEIRO

FINANCIAL OVERVIEW

Os recursos da premiação foram alocados em diversas áreas essenciais, incluindo o pagamento da equipe profissional, a contratação de serviços de pessoa física e jurídica indispensáveis para a implementação, a aquisição de materiais de obra, a impressão de projetos para oficinas e exposição, e despesas logísticas como transporte e alimentação para a realização de oficinas de cocriação, validação, implementação, avaliação e ativação.

Importante ressaltar que as ações realizadas pela Prefeitura desoneraram o projeto, permitindo que o recurso fosse utilizado plenamente nas ações de urbanismo tático.

Em todas as etapas, a equipe do LabIT-PROURB priorizou o investimento na economia e mão de obra locais. Isso incluiu a compra de materiais em lojas próximas aos locais de intervenção, o frete de materiais com profissionais locais e a contratação de serviços de moradores para a implementação, o que significou aproximadamente 36,5% do valor total do projeto investido na economia local.

Por fim, uma parcela da verba foi reservada para a conclusão do relatório, com o trabalho de um designer gráfico, e para a produção de vídeos de resumo do processo do Laboratório.

A distribuição percentual dos gastos por grupo pode ser consultada a seguir:

The prize funds were allocated across several essential areas, including payment for the professional team, hiring of essential individual and corporate services for implementation, acquisition of construction materials, printing of project materials for workshops and exhibitions, and logistical expenses such as transportation and meals for the realization of co-creation, validation, implementation, evaluation, and activation workshops.

It is important to highlight that the actions carried out by the Municipality relieved the project of certain costs, allowing the resources to be fully allocated to Tactical Urbanism actions.

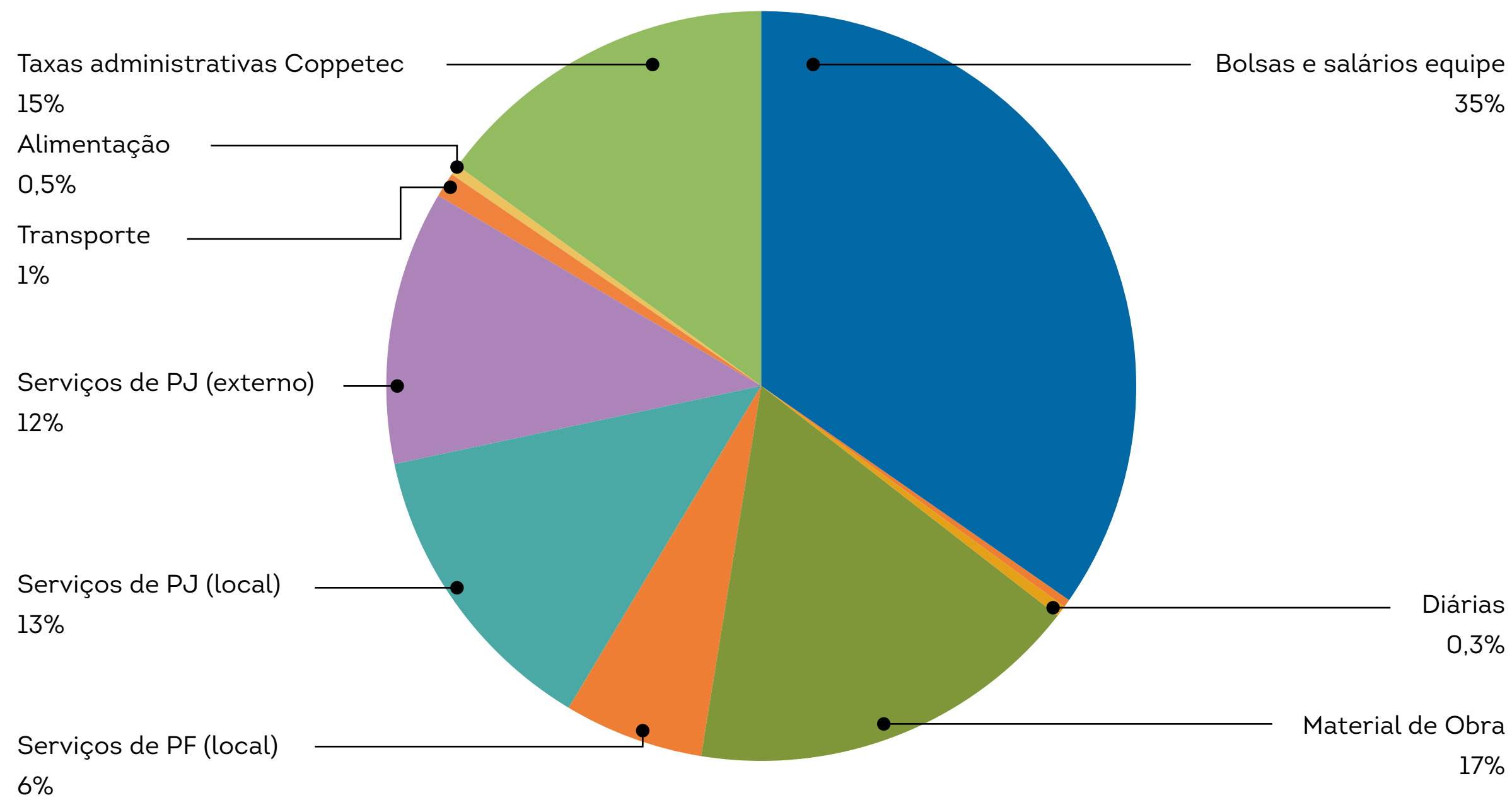
In all phases, the LabIT-PROURB team prioritized investment in the local economy and workforce. This included purchasing materials from stores near the intervention sites, transporting materials with local professionals, and hiring residents for the implementation, representing approximately 36.5% of the total project value invested in the local economy.

Finally, a portion of the budget was reserved for the completion of the report, involving a graphic designer, and for the production of summary videos documenting the Laboratory process.

The percentage distribution of expenditures by category can be seen below:

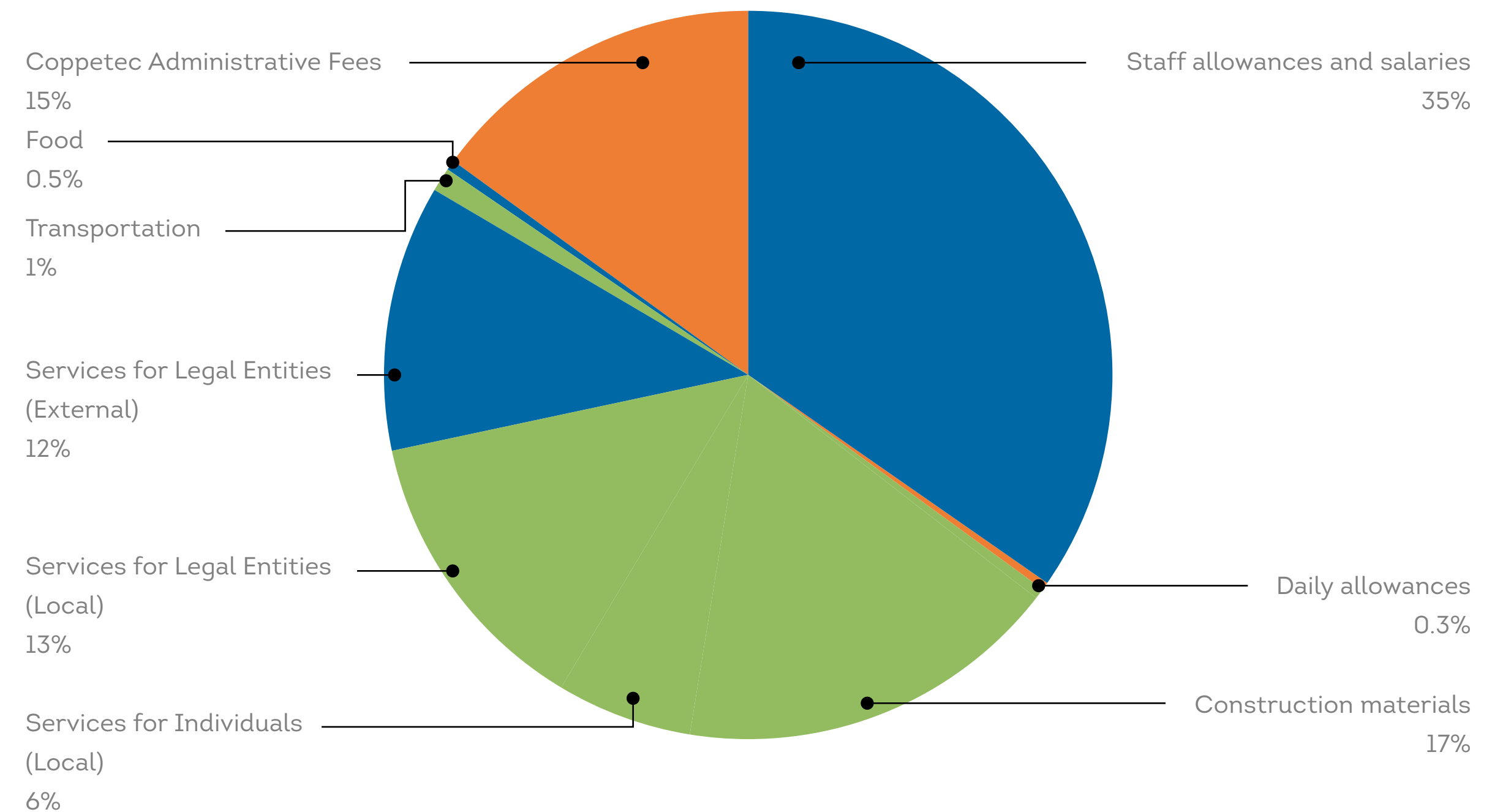
Distribuição percentual do recurso

Percentage results of resources



Distribuição do recurso entre economia local (verde), custos externos (azul) e taxas administrativas (laranja)

Resource distribution among local economy (green), external costs (blue), and administrative fees (red)



PREMIAÇÃO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL (IAB-RJ)

AWARD – INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL (IAB-RJ)

No dia 11 de dezembro de 2025 ocorreu a 63ª Premiação do IAB-RJ, a tradicional premiação nacional que reconhece anualmente as obras e realizações de qualidade no campo da arquitetura e do urbanismo. O Laboratório Urbano Oswaldo Cruz participou no eixo Urbanismo e Arquitetura da Paisagem, Planejamento e Cidades, categoria “intervenções urbanas estratégicas”, e recebeu uma Menção Honrosa. Foi um importante reconhecimento a todo o trabalho realizado.

On December 11, 2025, the 63rd IAB-RJ Awards took place, the traditional national award that annually recognizes high-quality projects and achievements in the fields of architecture and urbanism. The Oswaldo Cruz Urban Laboratory participated in the Urbanism and Landscape Architecture, Planning, and Cities axis, in the category “strategic urban interventions,” and received an Honorable Mention. This was an important recognition of all the work carried out.

Equipe do LabIT-PROURB na 63ª premiação Anual do IAB-RJ

LabIT-PROURB team at the 63rd Annual IAB-RJ Awards



Registro das etapas do processo participativo com os moradores

Photos of the stages of the participatory process with residents

COCRIAÇÃO / CO-CREATION



VALIDAÇÃO / VALIDATION



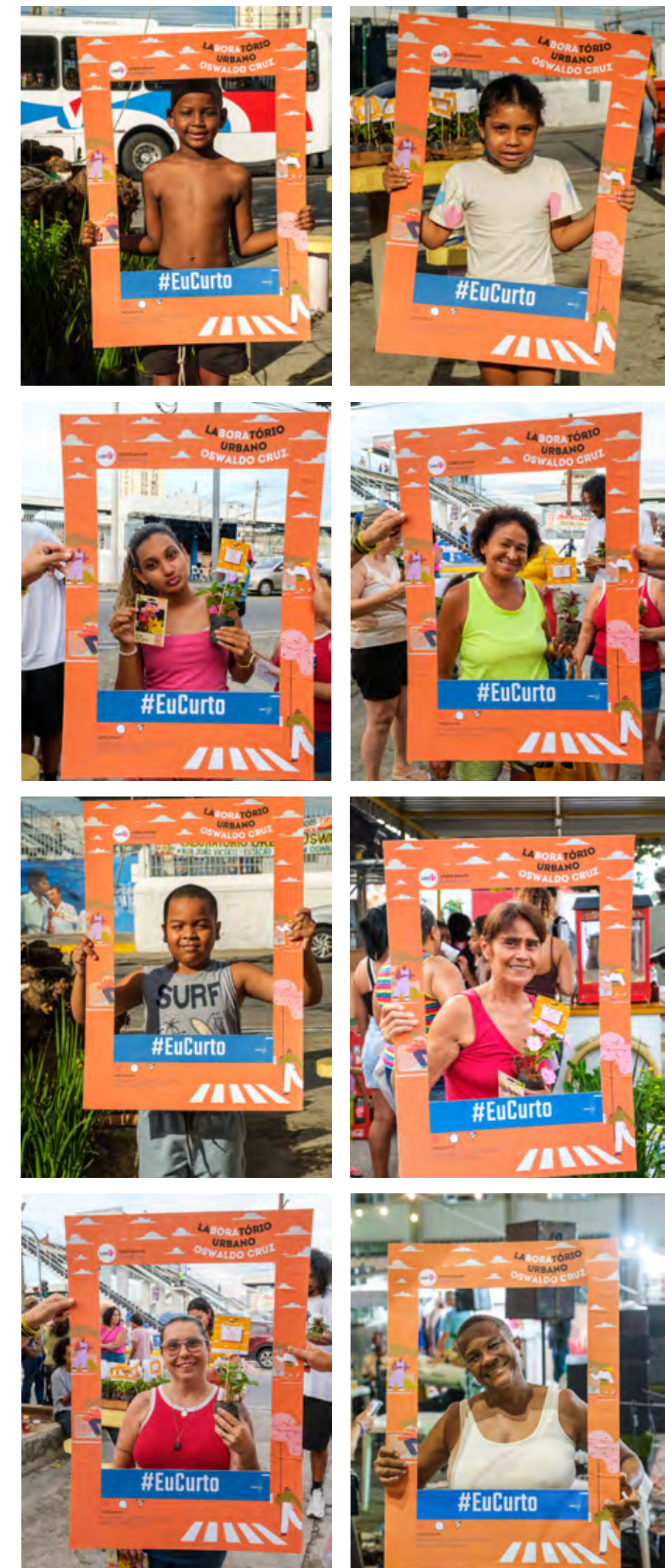
IMPLEMENTAÇÃO / IMPLEMENTATION



AVALIAÇÃO / FEEDBACK



ATIVACÃO / ACTIVATION



FICHA TÉCNICA

LABORATÓRIO URBANO OSWALDO CRUZ - 2025

AUTORIA:

LabIT-PROURB (Laboratório de Intervenções temporárias e Urbanismo Tático-Programa de Pós-graduação em Urbanismo da FAU/UFRRJ)

Adriana Sansão Fontes (Coordenadora geral)
João Pedro Oliveira Pompeu de Pina (Coordenador executivo)
Gabrielle Queiroz da Rocha (arquiteta e urbanista)
Giovana Bulcão Leal (arquiteta e urbanista)
Ingrid Monteiro de Sousa (estagiária)

REALIZAÇÃO:

- LabIT-PROURB - Laboratório de Intervenções temporárias e Urbanismo Tático-Programa de Pós-graduação em Urbanismo da FAU/UFRRJ
- Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: CVL/SUBPAR/EPL - Escritório de Planejamento

PROJETO DE URBANISMO TÁTICO, MOBILIÁRIO URBANO E IMPLEMENTAÇÃO:

Adriana Sansão Fontes
João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Gabrielle Queiroz da Rocha
Giovana Bulcão Leal
Ingrid Monteiro de Sousa

CONSULTORIA DE URBANISMO TÁTICO:

Ariela de Oliveira
Bruno Amadei Machado
Rodrigo Rinaldi de Mattos
Roland Krebs
Thomaz Ramalho

CONSULTORIA DE MOBILIÁRIO URBANO:

Marcos Vinicius Pereira da Silva
Gonçalo castro Henriques
Pedro Engel Penter
Rodrigo Rinaldi de Mattos

COLABORAÇÃO IMPLEMENTAÇÃO DE URBANISMO TÁTICO:

Andressa Kauane Ferreira de Souza
Barbara da Silva Ribas
Beatriz Mangabeira Cunha
Bento Ferraz de Abreu Alde
Bruno Amadei Machado
Dandara Melo Correia
Ellen Caroline Silva de Brito Correia
Fernando Espósito Galarce
Flávia Lima Silveira
Flávio Cesar Teixeira Berrêdo
Flávio Cesar de Berrêdo Neto
Heitor Leal Burgos
Isabela Magalhães
Luiza Carolina de Souza
Maini de Oliveira Perpétuo
Marcella Ribeiro de Oliveira Machado
Marcos Vinicius Pereira da Silva
Mariana Cunha Caetano
Pedro Engel Penter
Renata Gomes Assumpção

Rodrigo Machado Lucas da Silva
Tobias Leal Burgos

MURAIAS ARTÍSTICAS:

Airá Ocespo
Negro Muro

SERVIÇOS TÉCNICOS:

Adalberto Thomas Ribeiro
Carlos Antonio dos Reis
Carlos Leandro de Oliveira
Ezequiel de Oliveira da Silva
Iranildo Dias
Josimar Oliveira Rodrigues
Lúcia Helena Ramos
Marcelo Nicolau Rezk de Souza
Marcos Antonio Gonçalves Filho
Mattheus Dias Mota
Moisés Faria da Silva Santos
Romulo Galdino dos Santos
Vitor Rocha Monteiro

WORKSHOP DE FABRICAÇÃO – Disciplina PROURB e MPAP – FAU/UFRRJ:

Professores PROURB:

Adriana Sansão Fontes
Gonçalo Castro Henriques
Pedro Engel Penter
Rodrigo Rinaldi de Mattos

Professores colaboradores FAU/UFRRJ:

João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Maini de Oliveira Perpétuo

Coordenação fabricação:

Pedro Engel Penter
Marcos Vinicius Pereira da Silva

Assistentes fabricação:

Adalberto Francisco Pereira Filho
Suel Frutuoso Vasconcelos

Estudantes:

Ana Júlia Vieira Sena Mendes
Clara Braga de Britto Pereira
Cláudia Salviano da Fonseca
Gabrielly da Silva Tuffani
Giovana Bulcao Leal
Gustavo Paula Leal
Isabela Reis Paredes
Jônatas Sousa da Costa
José Ricardo Xavier
Lara Raad Fernandes
Laura Martins Ruiz
Louyse Freire Tenório Cerqueira
Lucas Marques Silva de Assis
Manuella Nunes Castelan
Mária Fernanda Cardoso da Rocha
Mariana Cruz de Souza
Marina Cabrera Duarte
Nátali Roberta de Sousa Nuss
Pedro Michelotti Gama Barbosa
Ricardo Kalil Cadaval
Thiago Santos Mathias da Fonseca

Thiers Freire da Nobrega
Thyego Frederico Vilhena Feitosa
Victoria Jannuzzi da Cunha
Vinicius Krausz Antunes de Oliveira
Yago Bruno Santos de Souza

ATELIÊ AVANÇADO PROJETO DA RUA – FAU/UFRRJ:

Professores:

Adriana Sansão Fontes
Gonçalo Castro Henriques
João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Maini de Oliveira Perpétuo
Rodrigo Rinaldi de Mattos

Tutores:

Lara Raad Fernandes
Marcos Vinicius Pereira da Silva

Estudantes:

Andre Marien Vargas
Andressa Kauane Ferreira de Souza
Angelo Jose da Silva Alves de Souza
Carolina Bezerra Barros
Julia de Oliveira Midão
Juliana Kreitlon Pereira
Luane Pereira de Souza
Lucas Fernandes Miranda Lopes da Silva
Luiza Martins Bevilacqua
Osmar Santos do Nascimento Junior
Rodrigo Americo Lopez Vilchez
Rodrigo Machado Lucas da Silva
Ronaldo Mercedes dos Santos Neto
Sara Almeida Lima
Yan Lucas Rosa de Jesus
Yuca Maria Nogueira Sinezio

APOIO ADMINISTRATIVO:

Patricia Peixoto

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro:

COORDENAÇÃO INSTITUCIONAL - CVL/SUBPAR/EPL -

Escritório de Planejamento

Daniel Mancebo - Geógrafo - Coordenador Geral - SUBPAR/EPL
Aline Romeu Xavier - Arquiteta e Urbanista - Coordenadora De Estratégias De Planejamento - SUBPAR/EPL/CEP
Isabela Lobato - Engenheira Florestal - Coordenadora de Macroplanejamento - SUBPAR/EPL/CMP
Thais Rennó - Arquiteta e Urbanista - Gerente de Instrumentos de Planejamento - SUBPAR/EPL/CEP
Brasilião Vito Fico - Geógrafo -Gerente de Macrodiagnósticos - SUBPAR/EPL/CMP
Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli - Arquiteta e Urbanista - SUBPAR/EPL/CEP

COORDENAÇÃO INSTITUCIONAL LOCAL - SUBPREFEITURA -

SubPrefeitura da Zona Norte

Douglas Araujo - Subprefeito da Zona Norte
Allan Correa - Assessor
Marcus Vinicius - Assessor
Jessika Mariah - Assessor

IMPLEMENTAÇÃO E APOIO:

CET Rio – Companhia de Engenharia de Tráfego

Marize da Silva Queiroz Ribeiro - Arquiteta e Urbanista - Coordenadora Técnica CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2
Verônica de Jesus Valença Rocha - Técnica em Edificações - Assistente Técnica CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2
Jaime Wallacy Chagas Silva - Arquiteto e Urbanista - Assistente Técnico CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2

SECONSERVA - Secretaria de Conservação

COMLURB - Companhia Municipal de Limpeza urbana

Antônio Carlos - Superintendente da Zona Norte - LRN/COMLURB
Gilberto - Coordenador da Superintendência Norte - LRN/COMLURB
Maria Aparecida - Gerente de Departamento - NG15H/COMLURB

FPJ - Fundação Parques e Jardins

Anne Beatris Cruz da Rocha Reis - Gerente na Diretoria de Planejamento e Projetos FPJ
Evelin Lorena de Oliveira Freira Chagas - Gerente na Diretoria de Conservação e Obras - FPJ
Bruno Riwanely Neves da Silva - Engenheiro Civil - Diretoria de Conservação e Obras FPJ/DCO
Claudio Alexandre de Aquino Santana - Engenheiro Florestal - Diretoria de Arborização FPJ/DARB

Rio Luz - Companhia de Iluminação Pública

SMAC – Secretaria Municipal de Ambiente e Clima – Guardiões dos Rios

FINANCIAMENTO:

Novo Nordisk

APOIO:

C40 Cities - Green and Thriving Neighborhoods
Hélène Chartier
Camille Tallon
Juan Felipe Caicedo

APOIO OPERACIONAL:

Fundação Coppetec

PARCERIA:

Superwien Urbanism
Roland Krebs
Ariela de Oliveira
Thomaz Ramalho

FOTOS E VÍDEOS:

João Salamonde

DESIGN:

Lucas Guedes

TECHNICAL SHEET

LABORATÓRIO URBANO OSWALDO CRUZ - 2025

AUTHORSHIP:

LabIT-PROURB (Laboratory of Temporary Interventions and Tactical Urbanism – Graduate Program in Urbanism, FAU/UFRJ)

- Adriana Sansão Fontes (General Coordinator)
- João Pedro Oliveira Pompeu de Pina (Executive Coordinator)
- Gabrielle Queiroz da Rocha (Architect and Urbanist)
- Giovana Bulcão Leal (Architect and Urbanist)
- Ingrid Monteiro de Sousa (Intern)

IMPLEMENTATION:

- LabIT-PROURB – Laboratory of Temporary Interventions and Tactical Urbanism – Graduate Program in Urbanism, FAU/UFRJ
- City Hall of Rio de Janeiro: CVL/SUBPAR/EPL – Planning Office

TACTICAL URBANISM, URBAN FURNITURE AND IMPLEMENTATION PROJECT:

- Adriana Sansão Fontes
- João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
- Gabrielle Queiroz da Rocha
- Giovana Bulcão Leal
- Ingrid Monteiro de Sousa

TACTICAL URBANISM CONSULTANTS:

- Ariela de Oliveira
- Bruno Amadei Machado
- Rodrigo Rinaldi de Mattos
- Roland Krebs
- Thomaz Ramalho

URBAN FURNITURE CONSULTANTS:

- Marcos Vinicius Pereira da Silva
- Gonçalo castro Henriques
- Pedro Engel Pentter
- Rodrigo Rinaldi de Mattos

TACTICAL URBANISM IMPLEMENTATION COLLABORATORS:

- Andressa Kauane Ferreira de Souza
- Barbara da Silva Ribas
- Beatriz Mangabeira Cunha
- Bento Ferraz de Abreu Alde
- Bruno Amadei Machado
- Dandara Melo Correia
- Ellen Caroline Silva de Brito Correia
- Fernando Espósito Galarce
- Flávia Lima Silveira
- Flávio Cesar Teixeira Berrêdo
- Flávio Cesar de Berrêdo Neto
- Heitor Leal Burgos
- Isabela Magalhães
- Luiza Carolina de Souza
- Maini de Oliveira Perpétuo
- Marcella Ribeiro de Oliveira Machado
- Marcos Vinicius Pereira da Silva
- Mariana Cunha Caetano
- Pedro Engel Pentter
- Renata Gomes Assumpção

Rodrigo Machado Lucas da Silva
Tobias Leal Burgos

ARTISTIC MURALS:

Airá Ocrespo
Negro Muro

TECHNICAL SERVICES:

Adalberto Thomas Ribeiro
Carlos Antonio dos Reis
Carlos Leandro de Oliveira
Ezequiel de Oliveira da Silva
Iranildo Dias
Josimar Oliveira Rodrigues
Lúcia Helena Ramos
Marcelo Nicolau Rezk de Souza
Marcos Antonio Gonçalves Filho
Mattheus Dias Mota
Moisés Faria da Silva Santos
Romulo Galdino dos Santos
Vitor Rocha Monteiro

FABRICATION WORKSHOP – PROURB and MPAP Course – FAU/UFRJ: PROURB Professors:

Adriana Sansão Fontes
Gonçalo Castro Henriques
Pedro Engel Pentter
Rodrigo Rinaldi de Mattos

Collaborating FAU/UFRJ Professors:

João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Maini de Oliveira Perpétuo

Fabrication Coordination:

Pedro Engel Pentter
Marcos Vinicius Pereira da Silva

Fabrication Assistants:

Adalberto Francisco Pereira Filho
Suel Frutuoso Vasconcelos

Students:

Ana Júlia Vieira Sena Mendes
Clara Braga de Britto Pereira
Cláudia Salviano da Fonseca
Gabrielly da Silva Tuffani
Giovana Bulcao Leal
Gustavo Paula Leal
Isabela Reis Paredes
Jônatas Sousa da Costa
José Ricardo Xavier
Lara Raad Fernandes
Laura Martins Ruiz
Louyse Freire Tenório Cerqueira
Lucas Marques Silva de Assis
Manuella Nunes Castelan
Maria Fernanda Cardoso da Rocha
Mariana Cruz de Souza
Marina Cabrera Duarte
Nátali Roberta de Sousa Nuss
Pedro Michelotti Gama Barbosa
Ricardo Kalil Cadaval

Thiago Santos Mathias da Fonseca
Thiers Freire da Nobrega
Thyego Frederico Vilhena Feitosa
Victoria Jannuzzi da Cunha
Vinicius Krausz Antunes de Oliveira
Yago Bruno Santos de Souza

ADVANCED STREET DESIGN STUDIO – FAU/UFRJ:

Professors:

Adriana Sansão Fontes
Gonçalo Castro Henriques
João Pedro Oliveira Pompeu de Pina
Maini de Oliveira Perpétuo
Rodrigo Rinaldi de Mattos

Tutors:

Lara Raad Fernandes
Marcos Vinicius Pereira da Silva

Students:

Andre Marien Vargas
Andressa Kauane Ferreira de Souza
Angelo Jose da Silva Alves de Souza
Carolina Bezerra Barros
Julia de Oliveira Midão
Juliana Kreitlon Pereira
Luane Pereira de Souza
Lucas Fernandes Miranda Lopes da Silva
Luiza Martins Bevilacqua
Osmar Santos do Nascimento Junior
Rodrigo Americo Lopez Vilchez
Rodrigo Machado Lucas da Silva
Ronaldo Mercedes dos Santos Neto
Sara Almeida Lima
Yan Lucas Rosa de Jesus
Yuca Maria Nogueira Sinezio

ADMINISTRATIVE SUPPORT:

Patricia Peixoto

City Hall of Rio de Janeiro:

INSTITUTIONAL COORDINATION – CVL/SUBPAR/EPL – Planning Office

Daniel Mancebo – Geographer – General Coordinator – SUBPAR/EPL
Aline Romeu Xavier – Architect and Urban Planner – Planning Strategies Coordinator – SUBPAR/EPL/CEP
Isabela Lobato – Forestry Engineer – Macro-planning Coordinator – SUBPAR/EPL/CMP
Thais Rennó – Architect and Urban Planner – Planning Instruments Manager – SUBPAR/EPL/CEP
Brasiliano Vito Fico – Geographer – Macro-diagnostics Manager – SUBPAR/EPL/CMP
Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli – Architect and Urban Planner – SUBPAR/EPL/CEP

LOCAL INSTITUTIONAL COORDINATION – SUBPREFECTURE –

North Zone Subprefecture

Douglas Araujo – Subprefect of the North Zone
Allan Correa – Advisor
Marcus Vinicius – Advisor
Jessika Mariah – Advisor

IMPLEMENTATION AND SUPPORT:

CET-Rio – Traffic Engineering Company

Marize da Silva Queiroz Ribeiro – Architect and Urban Planner – Technical Coordinator CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2
Verônica de Jesus Valença Rocha – Building Technician – Technical Assistant CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2
Jaime Wallacy Chagas Silva – Architect and Urban Planner – Technical Assistant CET-Rio/PRE/CTRTR-AP3 N2

SECONSERVA – Secretariat of Conservation

COMLURB – Municipal Urban Cleaning Company

Antônio Carlos – Superintendent of the North Zone – LRN/COMLURB
Gilberto – Coordinator of the North Superintendency – LRN/COMLURB
Maria Aparecida – Department Manager – NG15H/COMLURB

FPJ – Parks and Gardens Foundation

Anne Beatris Cruz da Rocha Reis – Manager at the Planning and Projects Directorate FPJ
Evelin Lorena de Oliveira Freira Chagas – Manager at the Conservation and Works Directorate – FPJ
Bruno Riwanely Neves da Silva – Civil Engineer – Conservation and Works Directorate FPJ/DCO
Claudio Alexandre de Aquino Santana – Forestry Engineer – Arborization Directorate FPJ/DARB

Rio Luz – Public Lighting Company

SMAC – Municipal Secretariat for Environment and Climate – Guardiões dos Rios

FUNDING:

Novo Nordisk

SUPPORT:

C40 Cities – Green and Thriving Neighborhoods
Hélène Chartier
Camille Tallon
Juan Felipe Caicedo

OPERATIONAL SUPPORT:

Fundação Coppetec

PARTNERSHIP:

Superwien Urbanism
Roland Krebs
Ariela de Oliveira
Thomaz Ramalho

PHOTOS AND VIDEOS:

João Salamonde

DESIGN:

Lucas Guedes

LABORATÓRIO URBANO OSWALDO CRUZ

Realização:



Apoio:



Parceria:

