

Plano de Trabalho - Projeto de Extensão

1 - Identificação**Título:** Análise do Projeto de Superação dos Conflitos Rodoferroviários em Juiz de Fora. Contribuições para Diretrizes Urbanísticas**Número do Processo:****Duração: 12 mes(es)**

Em caso de existência de parceiros externos, a data de início será a de assinatura do convênio.

Área Temática: Cultura**Linha Extensão:** Desenvolvimento Urbano**Campus:** CAMPUS JUIZ DE FORA**Coordenador:** 946.539.176-04 LUCIANE TASCA**Categoria:** DOCENTE**Unidade Acadêmica / Setor:** Departamento de Projeto, História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo**Telefone:** 32 3212 3681 **Celular:** 32 9982 7892 **E-mail:** LUCIANE.TASCA@UFJF.EDU.BR**Vice-coordenador:** 975.397.916-91 CARLOS EDUARDO RIBEIRO SILVEIRA (Departamento de Projeto, História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo)**Bairro(s) e/ou Município(s) em que a ação de extensão será desenvolvida:**

Bairro (Juiz de Fora) Região (Zona da Mata) Cidade (JUIZ DE FORA)

2 - Equipe**Colaboradores docentes / Coordenadores de área**

001.992.356-27 ANA APARECIDA BARBOSA PEREIRA

491.791.367-53 MAURO SANTORO CAMPELLO

082.193.297-77 FABIANA MENDES TAVARES JACQUES

Coordenadores técnicos

Não possui

Colaboradores técnicos

Não possui

Colaboradores externos

957.890.306-53 CARLOS EDUARDO FELGA

3 - Parceiros Externos

21562368001780 UNIACADEMIA

4 - Descrição**a) Resumo**

Em 2001, na administração do Prefeito Tarcísio Delgado, iniciou-se o estudo para um sistema de transporte público troncalizado, prevendo-se uma série de Terminais de Transbordo em regiões distintas da cidade, interligados por veículos articulados com alta capacidade de transporte, na intenção de eliminar a maior parte dos ônibus da área central da cidade.

Em 2005, na administração do Prefeito Alberto Bejani, foi inaugurado o primeiro Terminal de Transbordo na região Norte, sendo entretanto, o único terminal que entrou em funcionamento. Em consequência desta fragilidade do sistema, desencadearam-se inúmeros problemas para a população, levando ao fechamento do terminal e o abandono por parte da administração pública do projeto de troncalização.

Empreendimentos ou atividades de grande porte devem ser classificados e tratados pelo poder público em virtude de seu impacto no sistema viário e na infraestrutura, visando aspectos ambientais e sociais. Seu uso, porte, e fases de planejamento, construção e operação, devem ser avaliados de maneira a não provocar a deterioração da qualidade de vida da população das áreas mediatas e imediatas. Além disso, é de suma importância levar em conta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, apontando-se que deve haver a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados. A mesma política aponta que o referido trâmite deve se dar por um amplo processo de participação popular, regido pela gestão democrática e controle social do planejamento. Esse posicionamento de escuta social é também reforçado pela Constituição Federal, Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora.

Entende-se que, para solucionar esta cicatriz causada pelo viaduto, é imperativo requalificar o espaço circundante, de forma a consolidá-lo e qualificá-lo para a mobilidade das pessoas. Esta recuperação como espaço público, passa pela valorização do espaço sobrando, fazendo deste espaço, um local de encontro e incentivando a participação da comunidade local.

A partir do exposto, consideramos de vital importância a retomada e implantação do Plano de Mobilidade, buscando trabalhar os deslocamentos dentro da cidade de forma mais alinhada com os princípios atuais de urbanismo, considerando a experiência do pedestre, valorizando-a no planejamento geral da cidade.

Será de grande contribuição a formulação de diretrizes urbanísticas complementares às obras viárias elencadas no projeto de troncalização do sistema de transporte urbano, a fim de responder aos conflitos gerados e apontar caminhos possíveis para uma reestruturação que respeite o caráter fundamental de cada região, levando em consideração seus diversos aspectos urbanísticos, mas, principalmente, a qualidade de vida dos moradores. Tendo em vista o processo de elaboração do Planos de Estruturação Urbana (PEU's), constantes no Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora, que irão culminar na revisão da Legislação Urbanística de 1986 (Lei 6.910/86), pautamos as ações deste projeto em bases técnico-científicas-urbanísticas, tanto analíticas, quanto propositivas, oferecendo à Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, à população e à academia uma retribuição através do nosso papel como Instituição Pública Federal.

b) Contato

Luciane Tasca

Prof. Dra. Associada do Departamento de Projeto, História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal de Juiz de Fora

email: luciane.tasca@ufjf.edu.br

Plano de Trabalho - Projeto de Extensão

Carlos Eduardo Ribeiro Silveira
Prof. Dr. Adjunto do Departamento de Projeto, História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal de Juiz de Fora
email: carloseduardo.ribeiro@ufff.br

c) Justificativa e Fundamentação Teórica

Em 2001, na administração do Prefeito Tarcísio Delgado, iniciou-se o estudo para um sistema de transporte público troncalizado, prevendo-se uma série de Terminais de Transbordo em regiões distintas da cidade, interligados por veículos articulados com alta capacidade de transporte, na intenção de eliminar a maior parte dos ônibus da área central da cidade.

Em 2005, na administração do Prefeito Alberto Bejani, foi inaugurado o primeiro Terminal de Transbordo na região Norte, sendo entretanto, o único terminal que entrou em funcionamento. Em consequência desta fragilidade do sistema, desencadearam-se inúmeros problemas para a população, levando ao fechamento do terminal e o abandono por parte da administração pública do projeto de troncalização.

Entre as obras elencadas como fundamentais para o bom funcionamento do sistema foram definidas a ponte Luis Ernesto Bernardino Alves Filho (ponte azul), articulada com o viaduto José Abramo, a ponte Wilson Coury Jabour Jr. (ponte verde), articulada com o viaduto Hélio Fadel, a ponte Wanderkolk Moreira (ponte laranja) e a alça do viaduto Augusto Franco. A grande maioria dessas obras foi executada e o viaduto Hélio Fadel está em andamento. O projeto ainda previa a construção de um viaduto na Rua Benjamim Constant e outro na Rua Mariano Procópio, ambos para promover a transposição da linha férrea e melhorar a mobilidade (estes últimos ainda não foram executados).

No que cabe aos viadutos constantes no projeto de troncalização, apresenta-se à sudeste o viaduto José Abramo, interligando os bairros Poço Rico e Santa Tereza aos bairros Bom Pastor e Altos dos Passos, além da integração daqueles com a Avenida Brasil, por intermédio da Ponte Luiz Ernesto Bernardino Alves Filho. A intenção era promover a transposição da linha férrea, eliminando as passagens de nível, tanto de pedestres, como de veículos, na expectativa de melhorar a mobilidade.

Já na Região Central, o viaduto Hélio Fadel (em fase final de construção) interliga a Avenida Getúlio Vargas à Avenida Brasil, por intermédio da Rua Floriano Peixoto, Avenida Francisco Bernardino, Rua Padre Júlio Maria e da ponte Wilson Coury Jabour Jr. Da mesma forma, a intenção expressa é a melhoria da mobilidade urbana, promovendo a transposição segura da linha férrea. Segue na mesma leitura a alça projetada para interligar o viaduto Augusto Franco à Rua da Bahia, entendida como modo de aliviar o tráfego, melhorando também, a mobilidade na região da Praça Antônio Carlos.

Entre as obras não executadas, encontra-se o viaduto Benjamim Constant elaborado para promover a transposição da linha férrea e interligar as regiões Leste e Central, por intermédio da ponte Benjamim Constant, prevendo ainda, uma alça, interligando o viaduto à Avenida Francisco Bernardino. Consta também, o viaduto Mariano Procópio que segue na intenção de promover a transposição da linha férrea, sendo parte do projeto de finalização do sistema binário para Avenida dos Andradas com as Ruas Mariano Procópio e Bernardo Mascarenhas.

Em 2011 a Prefeitura assinou com o DNIT o Termo de Compromisso: DIF/TT nº 646/2011, cujo o objeto era a Doação do Estudo de Viabilidade Técnico, Econômico e Ambiental EVTEA e do Projeto Executivo de Engenharia, e Execução das Obras de Construção de Intervenções para a Eliminação dos Conflitos Rododiferenciais no Município de Juiz de Fora/MG. O valor previsto para o investimento era da ordem de R\$ 96,5 milhões, dos quais cerca de R\$ 61,2 milhões foram liberados para execução financeira.

Tais obras foram contratadas junto ao DNIT mesmo depois da gestão vigente à época, ter abandonado o projeto de troncalização do sistema de transporte coletivo. Com isso as obras viárias ficaram descontextualizadas, uma vez que elas se justificavam para otimizar a integração do sistema viário, mas muitas delas, como a alça do Viaduto e a ponte Wanderkolk Moreira possuem um volume de tráfego pequeno, não justificando suas construções.

Empreendimentos ou atividades de grande porte devem ser classificados e tratados pelo poder público em virtude de seu impacto no sistema viário e na infraestrutura, visando aspectos ambientais e sociais. Seu uso, porte, e fases de planejamento, construção e operação, devem ser avaliados de maneira a não provocar a deterioração da qualidade de vida da população das áreas mediatas e imediatas. Além disso, é de suma importância levar em conta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, apontando-se que deve haver a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados. A mesma política aponta que o referido trâmite deve se dar por um amplo processo de participação popular, regido pela gestão democrática e controle social do planejamento. Esse posicionamento de escuta social é também reforçado pela Constituição Federal, Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora. Segundo Ascher (2010),

[...] quando olhamos as cidades brasileiras, podemos nos perguntar: quais foram os princípios de urbanismo que nortearam o processo de urbanização? Conhecendo e estudando o urbanismo no Brasil, constatamos que planos e leis foram aprovados e realizados, mas quase sempre em confronto com os ditames do mercado, fenômeno que produziu um espaço urbano que parece não obedecer a regras claras (ASCHER, 2010, p. 11).

Vasconcelos (2012) destaca que “a liberdade de ir e vir nas metrópoles é diretamente proporcional ao acesso que cada indivíduo tem aos meios de transporte e circulação na cidade”. Corroborando-se com Ávila (2013), na virada do século XXI, as pesquisas urbanas vêm buscando propostas para combater o impacto negativo que as ações dos arquitetos e urbanistas modernos tiveram nas cidades. Estas linhas passam essencialmente por recuperar as “relações morfológicas que haviam caracterizado a cidade tradicional” (LAMAS, 2004), na recuperação da sua “integridade física, funcional e social” (idem), pela mistura de funções, a partir da revisão das redes viárias como a densificação da edificação, alertando para que a cidade não seja demasiado planejada e que esta deve focalizar-se mais nos seus limites.

Muitas cidades passaram pelo reflexo das teorias modernistas que derrotaram os pedestres em detrimento de vias alargadas, calçadas diminuídas, árvores suprimidas e imensas áreas de estacionamento (Speck, 2016). Os sistemas que compõem o espaço, bem como o ambiente urbano, deparam-se com um complexo conflito de escalas, onde os elementos que estruturam, organizam e definem o sistema urbano, estão relacionados diretamente com os transeuntes do local.

Entende-se que, para solucionar esta cicatriz causada pelo viaduto, é imperativo requalificar o espaço circundante, de forma a consolidá-lo e qualificá-lo para a mobilidade das pessoas. Esta recuperação como espaço público, passa pela valorização do espaço sobrando, fazendo deste espaço, um local de encontro e incentivando a participação da comunidade local. Speck (2016), nos revela que “a teoria da caminhabilidade explica como, para ser adequada, uma caminhada precisa atender a quatro condições principais: ser proveitosa, segura, confortável e interessante”. Dessa forma, quanto mais aspectos de qualidade no percurso a ser percorrido, mais se tem a certeza de que as ruas e as calçadas foram projetadas para os pedestres.

De fato, devemos compreender que uma cidade caminhável é pautada em soluções simples, práticas, sustentáveis e que se baseiam no bem-estar social dos cidadãos. Assim, a evolução dos estudos urbanos vêm caminhando para dar respostas às necessidades e funções da cidade, entendendo ser necessário humanizar a cidade através de uma unidade de intervenção de forma que o homem mantenha-se como controlador do espaço urbano. Já temos presente na esfera federal a política nacional de mobilidade urbana (Lei 12.587/12) que passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Em Juiz de Fora, a prefeitura acenou para as mudanças necessárias na política de transporte público através de seu Plano de Mobilidade de 2016. Neste a mobilidade urbana é entendida como um atributo relacionado diretamente com a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, constituído a partir de um conjunto de princípios e diretrizes, projetos e ações, que devem nortear as ações públicas de mobilidade urbana.

Gehl (2013) destaca que por décadas a dimensão humana nas cidades tem sido esquecida e tratada a esmo, enquanto “várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis”. Nesse sentido, fazemos referência à jornalista e escritora, Jane Jacobs, que desde 1961 já assinalava o aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separava os usos da cidade e destacava os edifícios individualmente.

Muitos pesquisadores e teóricos do planejamento urbano contribuíram para os estudos e argumentos nessa discussão, acumulando-se grande conhecimento. Podemos citar alguns destes: Gordon Cullen (Paisagem Urbana de 1961), Kevin Lynch (A Imagem da Cidade de 1960), Aldo Rossi (A

Plano de Trabalho - Projeto de Extensão

Arquitetura da Cidade de 1966), Robert Venturi (Aprendendo com Las Vegas de 1972), William H. Whyte (A Vida Social dos Pequenos Espaços Urbanos de 1980), Donald Appleyard (Ruas para se Viver, de 1981), e como já citado, Jan Gehl (Cidades para Pessoas de 2013 e A Vida na Cidade: Como Estudar de 2018), entre outros tantos que admiramos.

A partir do exposto, consideramos de vital importância a retomada e implantação do Plano de Mobilidade, buscando trabalhar os deslocamentos dentro da cidade de forma mais alinhada com os princípios atuais de urbanismo, considerando a experiência do pedestre, valorizando-a no planejamento geral da cidade.

d) Caracterização dos Beneficiários

Os principais beneficiários serão a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora e a sociedade, além da comunidade acadêmica, tanto da Universidade Federal de Juiz de Fora, quanto sua parceira externa a UniAcademia, sobretudo na área de arquitetura e urbanismo, planejamento urbano, projeto urbano, desenvolvimento urbano e mobilidade.

Com as análises técnico-científicas do projeto de superação dos conflitos rodoferroviários e os impactos no tecido urbano, poderemos contribuir traçando diretrizes de projetos urbanísticos para as áreas afetadas.

Para os alunos, a participação e o conhecimento gerado, possibilita a aproximação com os conceitos contemporâneos, agregando conhecimento e desencadeando ações eficientes e criativas.

e) Objetivos e Metas

O objetivo geral é a formulação de diretrizes urbanísticas complementares às obras viárias elencadas no projeto de troncalização do sistema de transporte urbano, a fim de responder aos conflitos gerados. Essas diretrizes buscam apontar caminhos possíveis para uma reestruturação que respeite o caráter fundamental de cada região, levando em consideração seus diversos aspectos urbanísticos, mas, principalmente, a qualidade de vida dos moradores.

Os objetivos específicos podem ser elencados como:

- Verificar/determinar maneiras da utilização da faixa de domínio da MRS para a implementação de um parque linear;
- Revisar os projetos viários e o Plano de Mobilidade;
- Apontar formas de adequação e qualificação das áreas de uso para pedestre para fins de acessibilidade;
- Identificar as áreas de permanência e uso público nos locais "sobrantes";
- Promover a caminhabilidade e a conexão entre os bairros;
- Apontar a possibilidade/necessidade de criação de novas Zonas de Especial Interesse Cultural (ZEIC), Áreas de Diretrizes Especiais (ADE), e outros instrumentos presentes no Plano Diretor Participativo de 2018;
- Elaborar diretrizes para o tratamento da questão da especulação imobiliária;
- Incentivar a Educação Ambiental.
- Promover a divulgação do material elaborado, no âmbito acadêmico e para o Poder Público, bem como para a sociedade em geral, como forma de conscientização, conhecimento e participação na construção de uma cidade com mais qualidade urbana.

f) Metodologia

Tendo em vista o processo de elaboração do Planos de Estruturação Urbana (PEU's), constantes no Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora, como forma de aprofundar nas 8 Regiões de Planejamento suas particularidades, através de análise, diagnóstico e proposições que irão culminar na revisão da Legislação Urbanística de 1986 (Lei 6.910/86), pautamos as ações deste projeto em bases técnico-científicas analíticas e propositivas.

A metodologia incluirá além de pesquisa de documentos referenciais, a incorporação das contribuições de materiais e análises realizadas pela prefeitura, através do acordo de cooperação interinstitucional firmado entre as duas instituições.

Etapas dos procedimentos metodológicos:

- Alinhamento com bibliografia e conceitos;
- Coleta de dados;
- Análise dos documentos legais e normativos presentes no Município;
- Monitoramento e avaliação constantes das atividades conforme cronograma;
- Realização de seminários internos e externos para a divulgação do projeto (conforme cronograma);
- Elaboração de análise técnica-científica-urbanística sobre o sistema de troncalização proposto, e sobre os projetos já elaborados;
- Elaboração de diretrizes técnica-científica-urbanísticas
- Início da elaboração de estudos preliminares sobre os espaços analisados;
- Finalização do material a ser apresentado em forma digital (e-book a ser publicizado nas mídias sociais da FAU e do LAPASA) e impressa (para a Prefeitura de Juiz de Fora).

OBS: as ações serão realizadas de forma remota até quando durarem a pandemia

g) Relação com PPC dos discentes e Impacto na formação

A área de urbanismo, dentro da carreira do arquiteto e urbanista, apresenta um déficit, talvez em função de sua multidisciplinaridade e demandas de cooperação com outras áreas acadêmicas, como a sociologia, a geografia, o direito entre outras.

Ao longo do tempo este desafio de colocar o estudo urbano em igualdade com os estudos arquitetônicos, vem sendo superado com inúmeros trabalhos voltados para a articulação entre os dois campos.

No PPC do curso de arquitetura e urbanismo existe esta preocupação, estando a FAU caminhando para reforçar esse gap, e proporcionar aos alunos uma visão global da arquitetura e do urbanismo.

Assim, vislumbramos a contribuição para que os futuros profissionais entendam as questões globais pertinentes a uma qualidade de vida adequada para todos, buscando através deste projeto proporcionar a articulação entre arquitetura, engenharia, urbanismo, planejamento urbano, políticas públicas, legislação urbana, mobilidade urbana, trazendo a experiência multidisciplinar e também o cotidiano profissional e político.

Tanto na arquitetura quanto no urbanismo, os impactos de grandes obras são inúmeras vezes questionados, devendo ser exploradas as referências existentes, pesquisas, conceitos, materializando-se numa política pública que integre desenvolvimento urbano, social e qualidade de vida.

Destacamos também, que a discussão da sustentabilidade deve ser pautada nos aspectos dos ambientes: natural e construído, além do que se deseja como futuro para as nossas cidades.

h) Integração entre Extensão e Pesquisa

A integração entre pesquisa e extensão está clara na busca de aliar conhecimento técnico-científico com a prática urbana na cidade de Juiz de Fora.

A aplicação prática do conteúdo desenvolvido no ensino e na pesquisa resulta em benefícios diretos para a sociedade, oferecendo possibilidades de análise críticas e formação de consciência social

Na perspectiva da importante integração entre ensino, pesquisa e extensão, acontecerão interfaces com o conteúdo e prática das disciplinas ministradas pelos professores participantes desta proposta, incluindo a interface da colaboração externa de outra instituição de ensino em arquitetura e urbanismo, a UniAcademia.

Através da presença do colaborador externo, um professor arquiteto e urbanista, ex aluno da UFJF, pesquisador já pertencente ao Laboratório da Paisagem, LAPASA, grupo constituído dentro da FAU, temos a ciência do compromisso com a realização de um trabalho que contribua para a abertura de canais cada vez mais fortes entre a UFJF, e outras instituições de ensino, bem como, com a Prefeitura Municipal, podendo assim, configurar nosso papel social e de retorno e contribuição para a sociedade.

i) Relação com a Sociedade e Impacto Social

Plano de Trabalho - Projeto de Extensão

Pela prática de pesquisa, os membros da equipe proponente tocam temas relacionados à leitura da paisagem urbana, agregando áreas do conhecimento como patrimônio histórico, planejamento urbano, políticas públicas, mobilidade, paisagismo, fenomenologia, teoria do projeto de arquitetura e urbanismo, poluição sonora, entre outros, estando alinhados com os estudos urbanos e conceitos da contemporaneidade.

Buscando sempre alinhar nossas pesquisas com a missão das instituições de ensino, no sentido de "mobilizar e disponibilizar os diferentes cursos e projetos culturais para a promoção do desenvolvimento regional", buscamos atender às demandas da sociedade efetivando uma contribuição relevante, bem como contribuindo técnico-cientificamente para o desenvolvimento urbano na cidade de Juiz de Fora.

j) Indicadores de Monitoramento, Avaliação e Divulgação

A forma de monitoramento, avaliação e divulgação será dividida em 4 fases :

-No final dos 2 primeiros trimestres (mês 3 e 6) realizaremos workshop interno com a equipe para alinhamento, avaliação, correções e monitoramento dos trabalhos;

-A partir do 10 mês (quarto trimestre), pautados pela avaliação do produto, iniciaremos a finalização do projeto em formato digital (e-book) e, também, do relatório impresso a ser entregue à Secretaria de Planejamento.

-Divulgação do material a ser publicizado através dos canais digitais, tanto da UFJF/FAU quanto da UniAcademia

-Organização e realização de apresentação para a Prefeitura de Juiz de Fora e para a sociedade acadêmica.

Para a elaboração das propostas e diretrizes deste projeto, perpassando pelas etapas de monitoramento, avaliação e divulgação, contamos com uma equipe de pesquisadores do Laboratório da Paisagem_LAPASA, que abrange as áreas de patrimônio, morfologia urbana, planejamento urbano e políticas públicas, mobilidade, paisagismo fenomenologia, teoria do projeto, paisagem sonora, entre outros.

Contamos também com alunos de graduação e pós-graduação, que certamente agregam a teoria e a prática, possibilitando a troca de experiências. Destacamos ainda, que a participação do colaborador externo, pertencente ao grupo de pesquisa, professor, arquiteto e urbanista de outra instituição, será de grande valia para a expertise prática de nossos estudos e propostas.

k) Cronograma de Atividades

De acordo com o objetivo geral e a metodologia estabelecida o projeto se desenvolverá da seguinte forma:

Primeiro trimestre (mês 1, 2 e 3)

Alinhamento com bibliografia e conceitos;

Coleta de dados;

Análise dos documentos legais e normativos presentes no Município;

Realização de workshop interno (mês 3) com a equipe para alinhamento, avaliação e monitoramento dos trabalhos.

Segundo trimestre (mês 4, 5 e 6)

Elaboração de análise técnica-científica-urbanística sobre o sistema de troncalização proposto, e sobre os projetos já elaborados e suas áreas impactadas;

Delimitação das áreas, nas quais serão possíveis para este projeto, a elaboração de estudos preliminares;

Início da elaboração de diretrizes técnica-científica-urbanísticas;

Realização de workshop interno (mês 6) com a equipe para alinhamento, avaliação e monitoramento dos trabalhos.

Terceiro trimestre (mês 7, 8 e 9)

Continuação da elaboração de diretrizes técnicas-científicas-urbanísticas;

Início da elaboração de estudos preliminares sobre os espaços determinados no segundo trimestre;

Quarto trimestre (mês 10, 11 e 12)

Finalização do material a ser apresentado em forma digital (e-book a ser publicizado nas mídias sociais da FAU e da UniAcademia e do LAPASA) e impressa (para a Prefeitura de Juiz de Fora);

Divulgação do material;

Organização e realização de apresentação para a Prefeitura de Juiz de Fora e para a sociedade acadêmica.

OBS: As ações serão realizadas de forma remota até quando durar a pandemia.

l) Estimativa do número de pessoas a serem atendidas:

400000

m) Quantidade de bolsas pretendidas: 2**Quantidade de bolsas alocadas:****n) Quantidade de voluntários de graduação pretendidos:****Quantidade de voluntários de graduação alocados :****o) Quantidade de voluntários de pós-graduação pretendidos:****Quantidade de voluntários de pós-graduação****p) Quantidade de voluntários de extensão júnior (Ensino Médio) pretendidos:****Quantidade de voluntários de extensão júnior alocados :****q) Planos Individuais de Trabalho:**

Em caso de solicitação de vagas para bolsistas e/ou voluntários, o(s) plano(s) individual(is) de trabalho de bolsistas e/ou voluntários encontram-se em anexo a este formulário.

r) Bibliografia

ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

ASCHER, François. Os novos princípios do urbanismo. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. Globalização: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge

BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE. Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais de política urbana. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002. Disponível em Acessado em março de 2021.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: PINI, 1990.

DOTS, CIDADES. Manual De Desenvolvimento Urbano Orientado Ao Transporte Sustentável. EMBARQ Brasil, 2015.

GATTI, Simone. Espaços Públicos. Diagnóstico e metodologia de projeto. Coordenação do Programa Soluções para Cidades. São Paulo, ABCP, 2013. Disponível em < <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/11/Manual%20de%20espacos%20publicos.pdf>> Acessado em março de 2021.

GEHL, Jan. Cidades Para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

_____ e SVARRE, Birgitte. A Vida nas Cidades: Como Estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. Guia Global De Desenho De Ruas. National Association of City Transportation Officials; Tradução de

Plano de Trabalho - Projeto de Extensão

Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.
HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2006.
JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
LAMAS, José M.R. Garcia - Morfologia Urbana e Desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 1993.
LEITE, Carlos. Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012.
MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.
OLIVEIRA, Paulino de. História de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Gráfica, Comércio e Indústria Ltda., 1966.
PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. Preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Esdeva, 1982.
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMAÇARI. Plano de Mobilidade Urbana. Camaçari: SEDUR. Disponível em Acessado em março de 2021.
PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Lei do Parcelamento do Solo, Código de Edificações, Lei de Uso e Ocupação do Solo. Juiz de Fora: IPPLAN/JF, 1987.
PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Lei n.9811/00. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. IPPLAN/JF, 2000. Disponível em Acessado em março de 2021.
PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Lei complementar 082 de 03 de julho de 2018. Projeto de autoria do Executivo - Mensagem nº 4267/2016. SPGE/ PJJ, Julho de 2018.
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das cidades. Brasília, 2013. Disponível em Acessado em março de 2021.
RIBEIRO, L.C.Q; PECHAMAN R. (org). Cidade, povo e nação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
SACRAMENTO, Fabrício Fernandes. Praça Pantaleone Arcuri. Monografia de Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Engenharia. Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora: setembro, 2013.
SANTANA, Rodrigo; PUGLIESI, Stella. Arquitetura Moderna em Juiz de Fora: a contribuição de Arthur Arcuri. Juiz de Fora: FUNALFA, 2002.
SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos Santos. Quando a Rua vira Casa. 4a edição. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2017
SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Capitalismo e urbanização. São Paulo: Contexto, 1994.
SPECK, Jeff. Cidade caminhável. São Paulo: Perspectiva, 2016.
TASCA, Luciane. As contradições e complementaridades nas leis urbanas de Juiz de Fora: dos planos aos projetos de intervenção. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2010.
_____. Juiz de Fora na Década de 90: a produção do ambiente construído urbano. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: 2002.
VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade Urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.
VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima-Cepam, 1999.
_____. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

5 - Planilha de Custos: Atividade de extensão sem recursos externos/inscrições pagas.

6 - Solicitação de apoio à PROEX: Atividade de extensão sem recursos de apoio da PROEX.