

Qualidade de vida urbana (a)temporal: Projeto de *parklets* como promoção do espaço público em Campinas

Carolina Guida Cardoso do Carmo

Mestranda em Arquitetura, Tecnologia e Cidade - Cidade: Planejamento e Projeto Urbano

Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo – UNICAMP

carolinagcdocarmo@gmail.com

Laura De Bona

Mestranda em Urbanismo - Requalificação Urbana

Programa de Pós Graduação em Urbanismo (POSURB) – PUC Campinas

lauradebona@gmail.com

Resumo:

A determinação de espaços públicos de qualidade integrados à vivência real da cidade vem sendo pauta das discussões brasileiras principalmente nos últimos anos. A regulamentação dos *parklets* por várias cidades é um exemplo desse cenário, sendo estes extensões dos passeios públicos sobre as vias, buscando criar espaços de interação, convivência e permanência para os pedestres. Essas instalações já podem ser vistas em diversas capitais brasileiras e o objetivo do trabalho é trazer a temática para dentro das discussões da revisão do Plano Diretor de Campinas, discutindo sobre a regulamentação desse tipo de intervenção urbana e aproximando dos cidadãos dessa forma de promover espaços de qualidade. Usando com referência a regulamentação elaborada na cidade de São Paulo (SP), foram discutidos e sugeridos pontos a serem observados para implantação dos equipamentos no município, de forma a integrar a realidade das ruas e circulação de automóveis e pedestres da cidade.

Palavras-chave: *parklets*, mobiliário urbano, espaços públicos.

Tema 5: Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo e oferta de espaços públicos, serviços e infraestrutura.

1. Introdução

A metrópole atual apresenta grandes problemas estruturais e de gestão urbana. Em numerosos casos, o planejamento urbano se pautou na promoção do automóvel como principal recurso de mobilidade, desenvolvendo planos urbanos fundamentados nas necessidades específicas desse modal. Entretanto, essa lógica de desenvolvimento acarretou em cidades com poucos recursos para os pedestres, pelas reduções recorrentes do passeio para alargamento de vias e aumento do número de vagas de estacionamento, ausência de espaços públicos de permanência e de mobiliário urbano específico para as necessidades do transeunte.

Nos últimos anos, algumas cidades começaram a recorrer a mecanismos projetuais de intervenção urbana, buscando melhorar a segurança dos pedestres e a qualidade de vida da população. Mecanismos de redução de velocidade de veículos, travessias de pedestres em nível, alargamento de esquinas, instalação de bancos e recuperação de praças são alguns exemplos dessas políticas.

The movement to design complete streets that encourage more pedestrians and bicyclists is leading major metropolitan cities to reclaim street-side parking spaces and turn them into miniature public parks. Known as parklets, these spaces are popping up internationally, providing an economical and eyepleasing solution to the need for increased public space where people can reconnect with the environment and each other in their Community. (BIRDSALL, 2013)¹

O conceito de *parklets* apresentado por Birdsall remete à uma experiência desenvolvida pelo Grupo Rebar em São Francisco (CA), no ano de 2005. Em uma rua que foi identificada como deficiente em espaços públicos abertos, a equipe pagou por duas horas de permanência em uma vaga de estacionamento e colocou bancos e arbustos para os pedestres usufruírem. Após o vencimento do período, os bancos foram retirados. Desde então o grupo organiza anualmente o “PARK(ing) Day” na terceira sexta feira de setembro, com experiências em centenas de cidades do mundo².



PARK(ing), organizado pelo Grupo Rebar em 16/11/2015, São Francisco (CA)
Fonte: <<http://rebargroup.org/parking/>> acessado em 04/04/2017)

Após a iniciativa, outras experiências foram realizadas a partir de instituições privadas e como ferramenta de políticas públicas, para estimular a criação de espaços de convivência. Como característica comum o equipamento oferece mobiliário para a permanência, estimulando a interação do público que usufrui das instalações. Devem estar de acordo com padrões estipulados por leis que regulamentam sua implantação e manutenção, e podem apresentar uma linguagem própria e recursos adicionais diferenciados – como bicicletários, pontos de energia e suporte para arte urbana.

¹ Em tradução livre: O movimento para projetar ruas completas que incentivem mais pedestres e ciclistas está levando grandes cidades metropolitanas a reaver vagas de estacionamento em ruas e transformando-as em parques públicos em miniatura. Conhecidos como *parklets*, esses espaços estão se popularizando internacionalmente, providenciando uma solução econômica e estética para a necessidade de aumento na oferta de espaços públicos onde pessoas podem se reconectar com o ambiente e entre si em suas comunidades.

² <<http://rebargroup.org/parking-day/>> acessado em 04/04/2017

2. Experiências de *Parklets* no Brasil

No Brasil, a primeira experiência de implantação de *parklet* ocorreu em 2013, na cidade de São Paulo. O Instituto Mobilidade Verde – em parceria com o grupo Design OK e patrocínio da Vitacon, implantaram na Rua Padre João Manoel equipamento semelhante chamado “Zona Verde”, para a X Bienal de Arquitetura de São Paulo³. O nome remete à localização do equipamento, implantado em uma vaga de estacionamento identificada como “Zona Azul”.

Inspirados na experiência de São Francisco, o Instituto Mobilidade Verde buscou estimular uma discussão sobre cidades para as pessoas e sobre o uso do solo com equidade por meio da ocupação de espaços anteriormente ocupados por carros. Em 2014, os *parklets* foram regulamentados pelo no município de São Paulo pelo decreto municipal nº55.045/14, em vigor desde abril de 2014. A prefeitura publicou um manual para orientar a implantação dos *parklets* na cidade, que pode ser realizada por pessoas físicas ou jurídicas, vinculadas à aprovação pelas subprefeituras do local previsto para instalação. O exemplo de São Paulo incentivou outros municípios a regularizarem esse tipo de projeto. Algumas das cidades que já possuem manuais de orientação para implantação são: Rio de Janeiro (RJ), Londrina (PR), Fortaleza (CE) e Belo Horizonte (MG).

Diante de buscas por instalações semelhantes na cidade de Campinas, foram encontradas referências à ação chamada “Vaga Viva”⁴, promovidas pela EMDEC em 2012 e 2013. Ambas foram realizadas na Avenida Francisco Glicério, com objetivo de “provocar uma reflexão sobre o uso atual do espaço urbano, cada vez mais dedicado aos automóveis, em forma de avenidas, viadutos, estacionamentos(…)” (CAMPINAS, 2013). Tais instalações fizeram parte da Semana Municipal do Trânsito dos respectivos anos, com prazo de término da atividade no mesmo dia de instalação. Não foram encontradas demais referências que pudessem a casos de instalações de vagas vivas ou *parklets* ao longo da cidade.

Entretanto, é possível identificar interesse pelos *parklets* no município. O vereador Vinicius Gratti protocolou em Janeiro de 2017 na Câmara Municipal de Campinas, o projeto de lei que “Estabelece a Criação de ‘*Parklets*’ no Município de Campinas”, onde adota a terminologia como o espaço antes ocupado por estacionamento, transformada em extensão do passeio público visando o benefício ao pedestre. A justificativa do projeto de lei, segundo o proponente é que, utilizando duas vagas de estacionamento cria-se um local de convivência para os usuários da região de implantação, permitindo integração. O projeto não estabelece parâmetros construtivos específicos para o equipamento, restringindo sua implantação em locais que obstruam dispositivos de segurança e acessibilidade.

³ <<http://www.archdaily.com.br/br/01-151575/vagas-de-carros-sao-transformadas-em-area-de-convivencia-na-x-bienal-de-arquitetura-de-sao-paulo>> acessado em 04/04/2017

⁴ O termo Vaga Viva utilizado na instalação promovida pelo município se dá em instalações de caráter temporário e, quando instaladas de forma a permanecerem no local com algum propósito mais amplo, é dado o nome de Parklet.

3. Propostas para o Plano Diretor de Campinas

Considerando o atual momento da Revisão do Plano Diretor de Campinas, a temática latente dos *parklets* no Brasil nos últimos anos e o próprio interesse de representantes municipais na parametrização dos equipamentos na cidade, é proposta a inclusão dessa temática assim como seus parâmetros urbanísticos na revisão do Plano Diretor, de forma a tornar mais ampla a discussão e mais acessível à população esse tipo de intervenção urbana, em prol do principal foco de usuários da cidade: o pedestre.

A proposta é baseada nos critérios utilizados por alguns dos municípios aqui apresentados que já possuem a legislação e parâmetros urbanísticos específicos para instalação de *parklets*. É possível observar que, a partir da proposta inicial município de São Paulo, diversos municípios utilizaram de referência os parâmetros propostos em seu manual e decreto, padronizando a implantação das instalações nas cidades que adotaram os parâmetros, constatando assim uma aplicabilidade real em relação às informações adotadas. Dessa forma, foram utilizados os parâmetros apresentados no manual de São Paulo como referência nacional para os *parklets* e também para elaboração das propostas aqui simplificadas.

3.1 Critérios de Localização

O entorno de onde se pretende instalar o *parklet* é um ponto importante a ser observado, potencializando a instalação do equipamento e promovendo um espaço de maior qualidade. A existência das vagas de estacionamento é essencial, uma vez que a proposta é diminuir o espaço determinado para automóveis e transformá-los em espaços destinados à pedestres. Características como variedade nos usos da região (interação entre comércio, serviços e residências) e arborização também são pertinentes. Também é importante observar o impacto dos sombreamentos, iluminação pública, fluxo de pessoas e ausência de espaços públicos de qualidade no entorno.

Parklets em áreas com uso comercial contribuem para a atividade da região, promovendo um maior uso e oferecendo espaços de estar para os usuários. Em áreas residenciais, por sua vez, podem promover maior integração da vizinhança de forma a criar, estabelecer ou intensificar um sentimento de pertencimento e identificação com o bairro.

3.2 Critérios de Implantação

Alguns itens a serem analisados após a escolha do local para implantação potencializam a qualidade urbana e evita a obstrução de demais espaços no entorno do espaço determinado para o *parklet*, como número de vagas que serão ocupadas, distâncias das esquinas, drenagem e inclinação da rua e itens voltados para acessibilidade.

A distância mínima da esquina, sugerida para instalação do *parklet*, é de 15,00m, para não obstruir e dificultar a execução das curvas pelos automóveis e demais veículos como ônibus. Equipamentos de

drenagem e acessibilidade também não deverão ser interrompidos, de forma a não prejudicar o existente. Outro parâmetro relevante a ser observado é que a declividade da via não ultrapasse 8,33%, uma vez que o *parklet* deverá respeitar essa inclinação e que o mesmo possa ser acessado por qualquer usuário em potencial (NBR 9050/2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, emitida pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas).

Em relação às vagas de estacionamento, a sugestão é que o *parklet* não ultrapasse 2,20m de largura, contados a partir do alinhamento das guias, para não avançar sobre o leito viário e prejudicar a circulação dos automóveis. Também é interessante haver uma distância mínima de 5,00m entre cada equipamento implantado, caso ocorra a implantação de mais *parklets* na mesma rua.

3.3 Itens para ser Levantados no Local

Alguns itens devem estar levantados e demarcados em planta, com legenda de fácil identificação, para melhor leitura dos elementos constituintes da região e elaboração inicial do projeto. Elementos de identificação do local são importantes para o entendimento do espaço construído do entorno, como nome da via e imóveis confrontantes (uso e ocupação das edificações).

O levantamento de aspectos que influenciam na implantação do *parklets* é de extrema importância, para garantir uma instalação que respeita as restrições físicas existentes no local. Destaca-se a largura e inclinação transversal dos passeios e da via, demarcação das vagas de estacionamento, guias rebaixadas, rampa de acessibilidades, caixas de inspeção e mobiliários.

Também é importante se atentar ao levantamento de itens que estão à altura dos olhos do usuário, para permitir uma acessibilidade visual e não obstruir a identificação de nenhum elemento, como arborização e localização de placas e postes de iluminação.

3.4 Consulta à população para identificação de possíveis pontos de intervenção

Para identificação de pontos que tem potencial de intervenção com a instalação de *parklets*, é proposto possibilitar a proposição pelos próprios cidadãos através de uma plataforma virtual, que posteriormente serão divulgados pela municipalidade. Em Campinas, tem-se divulgado o uso do aplicativo COLAB.re, utilizado para fiscalização e propostas dos cidadãos para espaços onde há problemas a serem solucionados, podendo ser usado também para consultas populares. Uma plataforma como essa permite a conexão entre gestores e cidadãos, buscando atender as necessidades reais das pessoas e permitindo maior participação da população na gestão municipal.

Outro mecanismo que permitiria a consulta popular sobre esse tema seria a realização de oficinas. Instituições públicas ou privadas que têm interesse em implantar um *parklet* podem promover esse tipo de evento para consultar o local mais apropriado para implantação e eventualmente realizar a construção de estruturas com a própria população local.

4. Exercício de análise de potencial de implantação

Como exercício, as autoras realizaram um levantamento preliminar para elaboração de uma proposta de *parklet*. A área estudada foi a Praça Mauá, em frente à Estação Guanabara, na região central de Campinas.

Por estar localizada próxima a comércios e serviços que geram grandes fluxos de pessoas e à via de acesso ao CIS Guanabara (Centro Cultural de Inclusão e Integração Social, vinculado à Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP), que realiza diversas atividades culturais ao longo do ano, é possível identificar um potencial grande para o uso desse tipo de equipamento no local.

Outras áreas que as autoras identificam como detentoras de potencial para implantação de *parklets* e que podem ser estudadas são: Avenida José Bonifácio (Bairro Flamboyant), Avenida da Saudade (Bairro Ponte Preta), no entorno da Avenida Albino José Barbosa de Oliveira (Distrito de Barão Geraldo) e Avenida Ruy Rodrigues (Bairro Parque Dom Pedro I).

É importante ressaltar que essas análises são preliminares. Será necessário verificar a viabilidade de implantação desses dispositivos nos locais citados através de levantamentos físicos, de fluxos de pessoas e do interesse da população.

5. Considerações Finais

A fim de retomar a função de atender não somente os automóveis, como também os pedestres, a rua volta a ser entendida como um lugar de interação social com a valorização dos transeuntes. É possível identificar essa mudança de paradigma no sucesso decorrente da instalação dos *parklets*, no Brasil e no mundo. Enquanto um carro passa várias horas estacionado, ocupando um espaço considerável da rua, esse mesmo espaço pode ser transformado qualitativamente em prol dos pedestres, atendendo muito mais pessoas. Essas instalações promovem um uso mais democrático da cidade, gerando uma maior humanização no uso da rua e oferecendo uma melhoria na qualidade de vida para a população.

A discussão aqui proposta limitou-se a parâmetros urbanísticos para a implantação dos *parklets*, mas há outros aspectos a serem definidos e discutidos junto à população e organizações sociais, como as responsabilidades e deveres dos proponentes e usuários, materiais, processo e documentação necessária para a aprovação. Entretanto, trazer à tona essa discussão juntamente à revisão do Plano Diretor pode centralizar e facilitar uma ampliação e disseminação da temática.

1. Bibliografia e Referências:

BIRDSALL, Michelle. Parklets Providing Space for People to Park...Themselves. ITE Journal. May 2013. p. 36-39

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

Notícias

BARATTO, R. Prefeitura de São Paulo lança manual de como implantar um parklet. Archdaily, 25/12/2016. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/802191/prefeitura-de-sao-paulo-lanca-manual-de-como-implantar-um-parklet>. Acesso em 04/04/2017.

CMC. Vereador Vinicius Gratti protocola PL que cria Parklets na cidade. Câmara Municipal de Campinas, Campinas, 01/02/2017. Disponível em: <http://www.campinas.sp.leg.br/comunicacao/noticias/2017/janeiro/vereador-vinicius-gratti-protocola-pl-que-cria-parklets-na-cidade>. Acesso em 04/04/2017.

HELM, J. Vagas de carros são transformadas em área de convivência na X Bienal de Arquitetura de São Paulo. Archdaily, 7/11/2013. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-151575/vagas-de-carros-sao-transformadas-em-area-de-convivencia-na-x-bienal-de-arquitetura-de-sao-paulo>. Acesso em 04/04/2017.

PMC. 'Vaga Viva' vai mostrar potencial de espaço urbano para convivência. Prefeitura Municipal de Campinas. Campinas, 20/09/2013. Disponível em <http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=20506>. Acesso em 21/03/2017.

PMC: Colab cresce 765% em um ano e aprofunda participação popular digital. Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 26/06/2016. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=30395>. Acesso em 04/04/2017.

TORRES, R. Ação "Vaga Viva" integra a programação da Semana de Trânsito. Prefeitura Municipal de Campinas, Campinas, 14/09/2012. Disponível em: <http://campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=15340>. Acesso em 21/03/2017.

Sites

Gestão urbana do município de São Paulo. Rede de Espaços Públicos – Parklets Municipais. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/parklets/parklets-municipais/>. Acesso em 04/04/2017.

Gestão urbana do município de São Paulo. Rede de Espaços Públicos – Parklets. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/parklets/>. Acesso em 04/04/2017.

Rebar Group | Portfolio : PARK(ing) Day. Disponível em: <http://rebargroup.org/parking-day/>. Acesso em 04/04/2017.

Rebar Group | Portfolio : PARK(ing). Disponível em: <http://rebargroup.org/parking/>. Acesso em 04/04/2017.

Legislação

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Estabelece regras e condições para a instalação de "parklets" no Município e dá outras providências. Decreto nº 15.895, de 12 de março de 2015. Disponível em <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1138665>. Acesso em 05/04/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. *Parklets* de Fortaleza – Manual de implantação. Fortaleza, 2015. Disponível em https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/planejamento/manual_dos_parklets_de_fortaleza.pdf acessado em 05/04/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de calçada, denominada "PARKLET ou MINIPRAÇA". Decreto 1.566 de 30 de novembro de 2015. Disponível em http://www.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/sec_planejamento/alteracoesorcamentarios/2015/08_gestao/dec_1565_jo_2870.pdf. Acesso em 05/04/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada "*parklet*". Decreto nº 55.045, de 16 de abril de 2014. Disponível em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf>. Acesso em 05/04/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Cria o Programa Paradas Cariocas no Município do Rio de Janeiro, estabelece critérios e procedimentos necessários para seu funcionamento e dá outras providências. Decreto Rio nº 39983 de 10 de abril de 2015. Disponível em: http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/05/Preview-of-%E2%80%99Cler_pdf.pdf. Acesso em 05/04/2017.