

PARK LETS

A REIVINDICAÇÃO DA RUA PARA AS PESSOAS

CAROLINE DE PAULA GALVÃO MADRUGA

ORIENTAÇÕES:

PROF. DR. MAURO NORMANDO MACÊDO BARROS FILHO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

UFCG CAU 2018



Centro de Tecnologia e Recursos Naturais



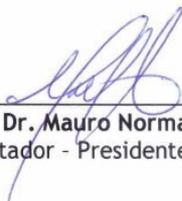
UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE TECNOLOGIA E RECURSOS NATURAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE ENGENHARIA CIVIL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

CAUUFCCG

Trabalho de Conclusão de Curso “Parklet: a reivindicação da rua para as pessoas”, apresentado por **CAROLINE DE PAULA GALVÃO MADRUGA**, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pela Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

APROVADO EM: 08 de agosto de 2018

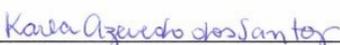
BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. Mauro Normando Macedo Barros Filho
Orientador - Presidente



Prof.ª Me. Lívia de Almeida Rocha
Examinadora Interna



Prof.ª Me. Karla Azevedo dos Santos
Examinadora Externa

AGRADECIMIENTOS

OS

Agradeço em primeiro lugar, ao meu orientador e professor, por ter acreditado neste trabalho e acompanhado minha trajetória ao longo da minha formação em Arquitetura e Urbanismo.

Agradeço ao meu pai e à minha mãe pelo amor e compreensão, vocês deram início a tudo e sempre estiveram presentes.

Agradeço ao Gustavo por estar sempre ao meu lado me apoiando, sendo paciente e dando conselhos quando necessário. Sem você nada disso seria possível.

Agradeço à minha irmã, à minha avó (mainha), aos meus tios, tias e primas, que, mesmo de longe, preenchem meus dias com alegria e força.

Agradeço aos que se encontram ainda mais longe, mas eternamente na minha memória e coração: Painho e Nanda, vocês foram duas das pessoas mais inspiradoras e importantes para o meu amadurecimento.

Agradeço a todos do CAU - amigos, colegas e professores - por darem sentido à essa Universidade.

Agradeço a todos que passaram pela minha vida e fizeram parte dela em algum momento. Todos vocês foram fundamentais para o meu crescimento e evolução.

ABSTRACT RESUMO

O modernismo trouxe para a nossa sociedade a valorização dos carros, e com isso o esquecimento do pedestre como parte fundamental da cidade virou a realidade. É conhecida a necessidade de criação de mais espaços públicos de qualidade para se alcançar o bem-estar urbano. Sabe-se também que a sociedade pós-moderna apresenta um comportamento marcado pela temporariedade, de tal forma, o urbanismo burocrático não consegue atender aos anseios desta nova geração. A partir disso, surgem ações motivadas e promovidas pela população, que visam a criação de pequenas intervenções para a melhoria das cidades, por exemplo, uma novidade que vem sendo instalada na maioria das cidades, miniparques: os chamados *parklets*. Entretanto, não são todos que concordam com sua instalação. Com o objetivo de compreender a preocupação destes grupos, este trabalho busca investigar o processo de implantação, apropriação e aceitação dos *parklets*. Para isso, será realizada uma pesquisa qualitativa, com análise de bibliografia do tema, visitas técnicas para estudos de caso, realização de questionários e diários de campo, para posterior construção de gráficos comparativos.

Palavras-chave: Urbanismo Tático, Espaços Livres Públicos, Parklets.

The modernism brought to our lives the exaltation of cars, thereat the pedestrians as a fundamental part of the city were forgotten. The need to create more quality public spaces to achieve urban well-being is well-known. It is also known that the post-modern society shows a behaviour marked by temporality, therefore, bureaucratic urbanism cannot meet the expectations of this new generation. From this, there are actions motivated and promoted by the population, which aim to create small interventions for the improvement of cities, for example, most cities are creating the mini-parks: the so-called parklets. However, not everyone agrees with this installation. To understand the concern of these groups, this work seeks to investigate the process of implantation, appropriation and acceptance of parklets. For this, a qualitative research will be carried out, with bibliographical analysis of the theme, visit case studies, conduct questionnaires and field journals, for subsequent construction of comparative graphs.

Key-Words: Tactical Urbanism, Public Spaces, Parklets.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Eixão em Brasília. Fonte: www.jornaldebrasil.com.br . Acesso em: 15 abr. 2018	7
Figura 2. Minhocão na cidade de São Paulo - SP. Fonte: www.metrojornal.com.br . Acesso em: 15 abr. 2018	8
Figura 3. Bouquinistes na França no Século XVI. Fonte: www.paris4vip.com . Acesso em: 18 abr. 2018	14
Figura 4. Times Square, em 2007, foi lançado programa para estimular maior versatilidade urbana e valorizar o pedestre. A figura mostra o antes (em preto e branco) e o depois (colorida). Fonte: www.regeneracionurbanavalencia.es . Acesso em: 12 abr. 2018	17
Figura 5. Relação entre diferentes meios de transporte. Fonte: SÃO PAULO, 2014	19
Figura 6. Tempo em que veículos permanecem parados, ocupando espaço nas ruas. Fonte: SÃO PAULO, 2014	19
Figura 7. Brooklyn's Pearl Street Plaza antes (a esquerda) e depois (a direita) do programa Paviments to Plaza. Fonte: www.pbs.org . Acesso em: 17 abr. 2018	23
Figura 8. Parklet na Rua Amauri. Fonte: Vitruvius. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269 . Acesso em: 13 de mar. 2018	25
Figura 9. Primeiro Parklet da Rua Padre João Manuel. Fonte: Vitruvius. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269 . Acesso em: 13 de mar. 2018	27
Figura 10. Parklet atual da Rua Padre João Manuel. Fonte: Vitruvius. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269 . Acesso em: 13 de mar. 2018	27
Figura 11. Comentários do Facebook do estabelecimento. Fonte: Facebook. Acesso em: 12 mar. 2018	28
Figura 12. Park(ing) Day iniciado pelo grupo Rebar. Fonte: http://agile-city.com/agile-city-research/parking-day/ . Acesso em: 11 de mar. 2018	33
Figura 13. Parklet Rua Padre João Manuel. Fonte: Acervo Pessoal	37
Figura 14. Domingo na Av. Paulista. Fonte: www.infoartsp.com.br . Acesso em: 02 jun. 2018	51
Figura 15. Parklet 01. Vitruvius. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269 . Acesso em: 13 de mar. 2018	53
Figura 16. Desenho esquemático do parklet 01. Fonte: Produzido pela autora.	56
Figura 17. Praça da associação de moradores do Bairro Pinheiros. Fonte: www.eduardocabral.com.br . Acesso em: 2 mar. 2018	70
Figura 18. Desenho esquemático do parklet 02. Fonte: Produzido pela autora.	77
Figura 19. Parklet 03 fotografia. Fonte: Acervo Pessoal	93
Figura 20. Desenho esquemático do parklet 03. Fonte: Produzido pela autora.	96
Figura 21. Imagem de fatores que fazem criar um espaço público de sucesso. Fonte: www.pps.com . Acesso em: 04 jun. 2018	112

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Representação gráfica da relação entre qualidade do espaço e tipo de atividade.	12
Gráfico 2. Portais para o <i>parklet</i> 01	57
Gráfico 3. Infográfico para entrevistas do entorno do <i>parklet</i> 01	59
Gráfico 4. Infográfico para interior do <i>parklet</i> 01	63
Gráfico 5. Fluxos de Pessoas da Rua Padre João Manuel	66
Gráfico 6. Atividades da quinta-feira	67
Gráfico 7. Tipos de atividades do sábado	68
Gráfico 8. Fluxo dos portais no <i>parklet</i> 02	78
Gráfico 9. Infográficos de entrevistas no entorno do <i>parklet</i> 02	80
Gráfico 10. Infográficos de entrevistas no interior do <i>parklet</i> 02	82
Gráfico 11. Fluxos de pessoas no objeto de estudo 02	85
Gráfico 12. Tipos de atividade no <i>parklet</i> 02 (sexta-feira)	86
Gráfico 13. Tipos de atividade no <i>parklet</i> 02 (domingo)	87
Gráfico 14. Fluxos de pessoas no portal 1 e 2 do <i>parklet</i> 03	97
Gráfico 15. Infográfico de entrevistas do entorno do <i>parklet</i> 03	99
Gráfico 16. Infográfico de entrevistas no <i>parklet</i> 03	103
Gráfico 17. Fluxo de pessoas para a terça e o domingo	105
Gráfico 18. Tipos de atividade da terça-feira no <i>parklet</i> 03	106
Gráfico 19. Tipos de atividade do domingo no <i>parklet</i> 03	107
Gráfico 20. Comparação de pessoas que passam no passeio	110
Gráfico 21. Comparação de número de usuários	110
Gráfico 22. Comparação de gêneros e idade	111

SUMÁRIO

00

INTRODUÇÃO

P. 01

PARTE I: LEITURAS

01	A SOCIEDADE PÓS MODERNA	P. 6
02	ESPAÇOS LIVRES X PÚBLICOS	P. 9
03	O URBANISMO TÁTICO	P. 11
04	PARKLETS	P. 18
05	PARKLETS NO BRASIL	P. 24
06	A ESCOLHA DOS OBJETOS	P. 34

PARTE II: ANÁLISES

07	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	P. 41
08	PARKLET 01	P. 47
09	PARKLET 02	P. 69
10	PARKLET 03	P. 88
11	ANÁLISES COMPARATIVAS	P. 108
12	CONSIDERAÇÕES FINAIS	P. 113
13	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	P. 120
14	APÊNDICE	P. 124

1 “millenials”
é um termo
utilizados
por muitos
sociólogos.
Representa
a geração
nascida entre
o período da
década de 80
até o come-
ço dos anos
2000.

_INTRODUÇÃO

A sociedade vive em um período marcado por constantes mudanças trazidas pela pós modernidade. Se antes, no modernismo, tínhamos uma certa previsibilidade nos comportamentos, hoje observamos o oposto - o comportamento humano se tornou cada vez mais efêmero e incerto. Além desta temporariedade se nota, também, uma postura extremamente imediatista para que seja possível acompanhar as rápidas mudanças comportamentais das pessoas. Isso ocorre devido a atual geração - os *millennials*¹ - adotar, cada vez mais, uma postura intempestiva ocasionada pelo acesso a informação e tecnologia que se torna a cada dia mais inclusivo.

Tudo isso reflete no planejamento urbano, por isso se torna indispensável uma quebra do tradicional urbanismo, o qual se caracteriza principalmente pela alta morosidade por depender de diversos aspectos na esfera política, econômica e social. Esta necessidade explica o surgimento de um certo “ativismo civil”, responsável por novas formas de planejamento e traz à tona novos conceitos como o Urbanismo Tático, que será explicado mais a frente.

É importante destacar, além disso, que o meio urbano sofreu com mudanças radicais, passando desde os tempos de negligência ao público em detrimento da valorização do privado, até o questionamento da população ao poder estatal, manifestado, muitas vezes, através de pequenas intervenções na cidade.

Propor soluções flexíveis pode servir para testar materiais, técnicas e entender o funcionamento desses frente às deficiências do espaço, às necessidades e apropriação das pessoas. As consequências desses ensaios promovidos pelas intervenções temporais podem modificar o espaço permanentemente (FONTES, 2013).

As manifestações temporárias têm trazido o surgimento de cada vez mais apropriação do espaço público através da cultura do *DIY*², com a instalação de parklets, comércio *pop-ups*³, ativação de espaços públicos, valorização de feiras de ruas e outros. Estas instalações, na maioria das vezes, buscam ampliar a oferta de espaços públicos e promover a convivência das pessoas nas ruas. Com isso, aumenta-se a vitalidade das nossas cidades e, conseqüentemente, a sensação de segurança.

Este trabalho de conclusão de curso, como objetivo principal, busca a análise de um desses tipos de ações - os *parklets* - investigando os processos de implantação, apropriação e aceitação destes. Para isso, adota-se como objetivos específicos: (i) compreender como se iniciou a implantação de *parklets* no Brasil; (ii) debater as suas vantagens e desvantagens; (iii) analisar a aceitação de suas implantações; (iv) examinar a forma que as pessoas se apropriam e; (v) comparar estudos de caso em Campina Grande - PB e São Paulo - SP.

Os *parklets* são pequenos parques que funcionam como uma extensão temporária do passeio público, eles são instalados no que seria, anteriormente, uma vaga de estacionamento para veículos particulares. Ademais dos notáveis aspectos benéficos desta manifestação, persiste uma parte da população, sobretudo a que usa

2 *DIY* é uma sigla em inglês da expressão *Do It Yourself*. É tido como uma filosofia de vida, em que os participantes optam por fazer ao invés de comprar.

3 São mini restaurantes temporários

como meio principal de locomoção o veículo particular, que enxer-ga o espaço destinado ao *parklet* como menos vagas para estacio-nar. Com isso, surge o questionamento: por qual motivo, espaços criados para inserir ainda mais o transeunte no cenário urbano, so-frem tanta rejeição pela opinião pública, beneficiária direta destes espaços? Será que os questionamentos a respeito da má utilização do espaço estão corretos?

Para se alcançar os objetivos deste trabalho será utilizado o método qualitativo e todo o procedimento será dividido em oito etapas. Inicialmente, será realizado o levantamento teórico para apreensão e compreensão de conceitos acerca do urbanismo e do surgimento dos *parklets*. Após isso, serão feitas pesquisas de projetos destes com a finalidade de definir os objetos de estudo. Quando definidos os objetos, dar-se-á início à procura por pran-chas projetuais e será realizada uma análise socioeconômica no entorno imediato de cada *parklet*, compondo, assim, uma análise preliminar. A quarta etapa consiste na visita aos objetos de estudo selecionados, para a aplicação do método dos portais, com o ob-jetivo de mensurar a quantidade de entrevistas que devem ser re-alizadas. Depois serão aplicadas as entrevistas para compreensão do perfil socioeconômico e comportamento dos usuários e tran-seuntes, moradores e trabalhadore do entorno. Em seguida, serão feitos diários de campo para estudo de usos e comportamento dos usuários. Por último, será feita uma análise com elaboração de grá-ficos e tabelas sínteses.

Este trabalho consistirá em duas etapas, a primeira será a de “Leituras”, na qual será apresentado e analisado o aporte teórico utilizado para o entendimento de conceitos importantes, como: pós modernidade, urbanismo tático, *parklets*.

A segunda etapa, denominada “Análises”, contará com as análises dos três objetos de estudo selecionados de cinco formas: análise projetual, análise do entorno, aplicação do método dos por-tais, entrevistas e diários de campo.

PAR TE I

LEITURAS



A SOCIEDADE PÓS-MODERNA

Com o Modernismo, o projeto urbano e as necessidades humanas giravam em torno de um sistema de ordenamento racional, que consistia em uma cidade setorizada, onde estes seriam interligados por enormes vias visando acomodar a nova demanda dos veículos particulares. Em outras palavras, os intensos processos de urbanização e valorização das máquinas de transporte em detrimento do pedestre, marcou o pós-modernismo (ASCHER, 2010).

Em contraste, para Giddens (2003), agora estamos vivendo no período da Alta Modernidade, em que se caracteriza pelo ceticismo, o rompimento com os ideais do Modernismo de ordenamento racional e previsibilidade. As pessoas mudam seus pensamentos, desejos e anseios cada vez mais rápido e isso se rebate em todas as esferas da sociedade, sobretudo na forma de planejamento do meio urbano, que exige uma maior dinâmica e flexibilidade em seu processo para que se torne possível acompanhar o ritmo das mudanças e transições (FONTES, 2013).

Segundo Bauman (2001), a sociedade atual apresenta grandes dilemas existenciais. Podemos perceber, no mundo pós-moderno, uma enorme sensação de cansaço, exaustão e ausência de sentido. A sociedade se encontra em uma era de instabilidade, caracterizada por um excesso de mudanças. Para o autor, este período se denomina Modernidade Líquida, período marcado por imensa volatilidade e inconstância. Bauman usa esse termo uma vez que a pós modernidade vem diluindo os sólidos – por exemplo, as grandes certezas e conceitos tradicionais de diversas áreas, como a cidade, o meio social, a família – e fazendo com que a sociedade viva um processo de dinamismo e transformação. O conceito de permanência está, aos poucos se perdendo, dado que tudo se torna temporário, os conceitos não se solidificam mais.

Tudo é temporário. Assim como o líquido, a sociedade atual se caracteriza pela incapacidade de manter a forma. Aos poucos, o peso moderno deu lugar à liquidez, e a durabilidade deu lugar à efemeridade.

(JÚNIOR, GRILLO, 2010, p.178)

Figura 1. Eixão em Brasília.





Figura 2. Minhocão na cidade de São Paulo - SP

Por tudo acontecer de maneira tão rápida, um dos maiores desafios do planejamento urbano são os controles da transformação da cidade e sociedade. Para Harvey (2011), deve-se procurar estratégias “pluralistas” e “orgânicas” no planejamento, com o objetivo de abranger uma maior diversidade de pessoas e atividades. Portanto, a prioridade máxima para os planejadores, deve ser construir uma “cidade-colagem”.

Para criar a cidade desejada por Harvey (2011) é preciso um planejamento que tenha o cidadão como protagonista e, por isso, deve-se, para acompanhar a rápida mudança dos comportamentos humanos e mudanças da sociedade trazidos pela Pós-Modernidade, tentar aplicar um planejamento mais rápido e barato. Em outras palavras, é preciso diminuir a lentidão e a burocracia dos processos de planejamento.

Algumas intervenções exigem um enorme tempo, além de recursos financeiros, mobilização de recursos políticos, sociais e fiscais - tais como construção de parques, museus, estádios. Ainda assim, não se tem nenhuma garantia de que a população se apropriará destes espaços (LYDON, 2012) e, se caso se apropriem, se esse uso vai durar por muito tempo ou se surgirá novas demandas de uso. Portanto, surge a necessidade da criação de um urbanismo mais experimental e veloz.

ESPAÇOS LIVRES X ESPAÇOS PÚBLICOS



Os espaços livres são um importante elemento para a vida cotidiana, por proporcionarem não só o convívio com o coletivo, mas serem também os locais de encontro e a circulação.

Para Miranda Magnoli (1982), os espaços livres urbanos são os locais que as pessoas têm acesso e não são ocupados por edificações, por exemplo: ruas, parques, praças, jardins, praias, rios ou vazios urbanos, sendo eles públicos ou privados. Contudo, há uma diferenciação do que é um espaço livre público e um espaço livre privado. O que é relevante para classifica-los nestas categorias é analisar se eles são abertos e acessíveis a todos. Se eles forem abertos e acessíveis a todos, caracteriza-se como um espaço livre público, caso contrário, devem ser considerados um espaço livre privado.

É importante, também, diferenciar o espaço livre do espaço público. Para Arendt (1991), deve-se diferenciar a esfera da vida pública da esfera da vida privada, a esfera da vida pública está re-

lacionada às interações da sociedade, à comunicação e às discussões políticas. Assim, entende-se como esfera pública onde se acontece as relações sociais. Ainda para Arendt (1991), a esfera privada são as relações com a família e os interesses privados.

Espaços abertos de propriedade privada são aqueles que pertencem a alguém ou a alguma instituição, podendo ter uso coletivo ou não, por exemplo: quintais de residências, estádios de futebol, área de lazer, clubes e outros (HANNES, 2016). Em contraste, o espaço público é o de uso comum, de propriedade pública, mas não necessariamente de acesso aberto ao público geral, podem ser: praças, parques, prefeituras, hospitais.

O espaço público é por natureza mais aberto e a primeira função que o distingue do espaço privado é a facilidade de acesso. O espaço público é de todos e de ninguém em particular, em princípio, todos o podem usar com os mesmos direitos.

(MATOS, 2010, p.20 apud REIS, 2014, p.35)

Em termos jurídicos, o espaço público é aquele de uso comum, que neles desenvolvemos atividades coletivas e podem ser divididos em espaços livres públicos, onde é pleno o direito de ir e vir (por exemplo, ruas, avenidas, praias, rios, parques, praças); e os espaços públicos com restrição, que são os espaços com acessos controlados (como prefeituras, fóruns, hospitais).

3

O URBANISMO TÁTICO

Segundo Gehl (2013), as atividades realizadas no espaço urbano podem ser divididas em três: as necessárias, as opcionais e as sociais. As atividades necessárias são as que se deve realizar independente da nossa vontade, como, por exemplo, sair às ruas para ir ao trabalho, à escola, universidade e outros. As opcionais, são as que precisa se desejar fazer, que não há uma obrigação nem necessidade de fazê-las. Elas dependem da nossa vontade, do nosso tempo e da qualidade do espaço. Ainda, as atividades sociais podem acontecer ou não e dependem das necessárias e opcionais.

Para as atividades opcionais acontecer é preciso espaços de qualidade, tal qualificação depende de alguns critérios, segundo Gehl (2013): proteção, segurança, espaço suficiente, mobiliário e

qualidade visual.

A maior parte das atividades que são tidas como mais atra-
tivas, para Gehl (2013), são as opcionais, portanto é importante
uma boa qualidade urbana.

Planejamento e projetos podem ser usados para influen-
ciar o alcance e o caráter de nossas atividades ao ar livre.
Convites para uma atividade ao ar livre que vá além de
uma simples caminhada incluem proteção, segurança,
um espaço razoável, mobiliário e qualidade visual

(GEHL, 2013, p.21)

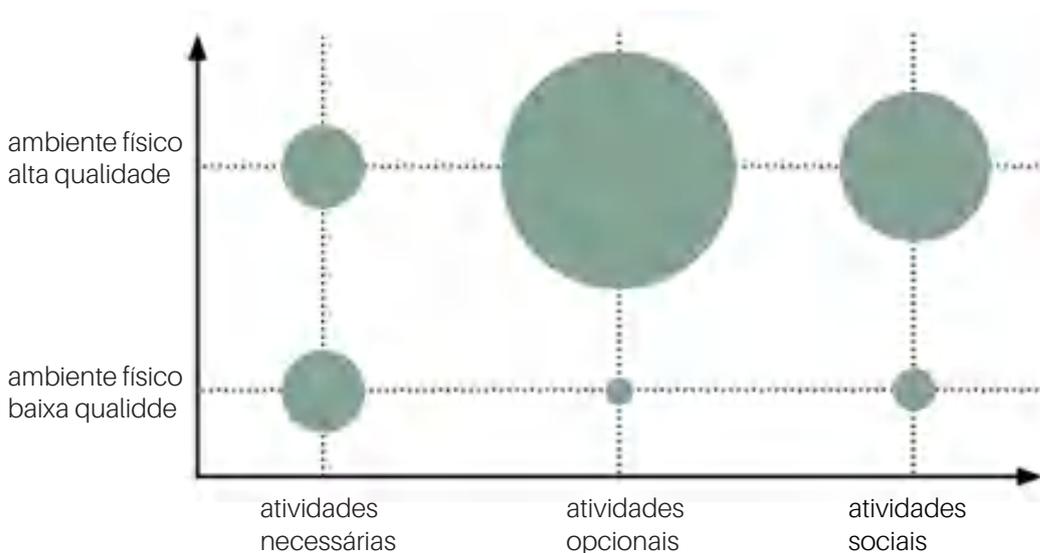


Gráfico 1. Representação gráfica da relação entre qualidade do espaço e tipo de atividade.

Medidas tomadas a partir do Urbanismo Tático, como, *verbi gratia*, construções na escala do pedestre, a exemplo a criação de *Parklets*, aumenta a qualidade do espaço urbano, além de trazer mais vitalidade às ruas. Ainda, para Ghel (2013), o espaço de encontro social em uma cidade não pode se deixar abater pela pressão exercida pelos carros. É preciso que se construa na escala do pedestre, para que a cidade tenha vida para os olhos humanos e que eles, os agentes principais do planejamento, se sintam parte do espaço.

Na América do Norte, é muito comum mensurar a qualidade dos bairros de acordo com um indicador chamado *Walk Score* e *Transit Score* (WALK SCORE, 2018). O *Walk Score* é definido com base na medição do tempo que se leva andando para os equipamentos mais próximos, como mercados, escolas, parques. Além disso, esse indicador medido com base na análise da qualidade dos passeios públicos, a velocidade das vias, a densidade populacional, para saber se são lugares que priorizam os pedestres. O *Transit Score* é medido com base na demanda de serviço de transporte público na área. Bairros com um alto *Walk Score* e *Transit Score*, significam que são uma boa vizinhança para pessoas que fazem maior parte de seus deslocamentos de transporte público e meios não motorizados. O Urbanismo Tático transforma cada vez mais bairros em locais com alto *Walk* e *Transit Scores*, tornando as cidades mais caminháveis e na escala do pedestre.

O termo Urbanismo Tático é bastante recente na literatura especializada, ainda não tendo sido amplamente discutido pelos planejadores. Apenas em 1996 que o Urbanismo Tático foi registrado para nomear, segundo Lydon (2011) e Steffens e Vergara (2013) “um protótipo de curto prazo que pode dotar de informações para o planejamento de longo prazo” sendo realizado por grupo de pessoas empoderadas, ou seja, através do urbanismo cidadão, praticado por pessoas comuns da sociedade. Cria-se, assim, uma nova forma de planejamento urbano, de curto prazo, de maneira experimental, a qual possui como principal protagonista e promovedor a sociedade civil (MACÊDO; ALMEIDA, 2018).

Entretanto, apesar de ser um termo novo e que ganhou popularidade neste século, intervenções tidas como “táticas” têm sido implantadas há séculos. Pode ser tido como exemplo *Os Bouquinistes*, que nada mais era que um comércio *pop-up* na França. *Os Bouquinistes* (Figura 3) eram vendedores de livros não autorizados que se instalavam diariamente ao longo do Rio Sena, no início do século XVI.

O Urbanismo Tático possui cinco importantes características, sendo elas:

- Abordagem voluntária, com o objetivo de incentivar a mudança;
- Processo de criação de ideias para os desafios de planejamento à escala local;
- Um compromisso de curto prazo e de expectativas realistas;
- Uma atividade de baixo risco com a possibilidade de gerar recompensas elevadas;
- E o desenvolvimento de capital social entre cidadãos e a construção de capacidade institucional entre as organizações públicas, privadas, não lucrativas e ONG's e os seus membros.

(LYDON, 2012, p.1)

Figura 3. Bouquinistes na França no Século XVI.



Em outras palavras, são pequenas ações de curto prazo realizadas e mobilizadas pela própria população que podem ser capazes de mudar e de incentivar mudanças. Possuem baixo custo, portanto baixo risco e podem trazer grandes impactos para a cidade. Seus agentes, na maioria das vezes são organizações públicas, privadas, não lucrativas, Organizações Não Governamentais (ONG's) e seus membros.

Para entender o surgimento desta nova forma de planejamento, segundo Lydon (2012), precisamos nos atentar a três grandes acontecimentos. Em primeiro lugar a Grande Recessão (pós 2008), que devido à falta de recursos financeiros foi responsável por trazer a desaceleração do crescimento urbano norte americano, a partir disso, os agentes de mudança do espaço urbano (a população, as empresas privadas e as autoridades) foram obrigados a ser mais criativos, pois teriam que contar com investimentos bem menores que anteriormente. Quando a Grande Recessão ocorreu, um alto número de pessoas foram morar em bairros não muito valorizados que, antes, se encontravam degradados e abandonados pelo poder público com isso, os novos habitantes – em sua maioria composto de jovens - demonstraram interesse em ajudar a reconstruir e melhorar estes locais. Por fim, a era do acesso a informação que trouxe a facilidade de compartilhamento de informação, por cada vez mais pessoas, sendo por redes sociais, *blogs* ou portais de notícias ou outros, ajudou a espalhar cada vez mais rápido as táticas e experiências DIY e do Urbanismo Tático.

Usos temporários conseguem expor os conflitos existentes nos seus locais de instalação e, quando bem-sucedidos, são capazes de mudar e/ou motivar a mudança de uma cidade, deixando marcas permanentes. Contudo, segundo Nemeth e Langhorst (2013), estas intervenções são capazes de gerar uma rápida valorização de terra e se tornar agentes gentrificadores. Além disso, existe uma preocupação por parte dos urbanistas de que com o fácil acesso às práticas de UT e DIY, podem acontecer aplicações amadoras e ainda financiadas pela iniciativa privada que só visam promover sua marca de forma irresponsável e negligente.

Se a iniciativa do UT surgiu nos Estados Unidos e Europa com o intuito de resolver problemas que as cidades apresentavam de forma rápida, na realidade brasileira em que percebemos a todo momento deficiências no planejamento, em que temos falta de iluminação, oferta de espaços livres públicos, segurança, mobilidade e outros inúmeros problemas, desperta-se um grande desejo de ativismo e intervenção por parte da população.





Figura 4. Times Square, em 2007, foi lançado programa para estimular maior versatilidade urbana e valorizar o pedestre. A figura mostra o antes (em preto e branco) e o depois (colorida)

4

PARKLETS

Este trabalho tem como objeto de estudo os *Parklets*, que são um exemplo de aplicação do Urbanismo Tático e de enfrentamento das pessoas contra os carros. Diferentemente de antes, no mundo moderno, que se exaltava o carro, hoje se tem observado uma luta maior para inserir os pedestres cada vez mais na cidade. Com essa forma de espaço, um local que antes serviria apenas para estacionar veículos particulares, na modernidade líquida pode ser tornar um local que atende ao interesse coletivo e permite que sejam criados espaços e ruas mais convidativas para o transeunte.

Parklets são extensões temporárias de calçadas promovem o uso do espaço público de forma democrática, gerando lugares melhores para se viver e conviver. Em um dia, duas vagas de estacionamento recebem 40 carros ou 300 pessoas em um parklet (Pesquisa Parklet 2013, Instituto mobilidade verde). Neste sentido, o Parklet é uma intervenção urbana que discute o espaço público e o uso do solo de forma democrática.

(Prefeitura de São Paulo, 2018)

Portanto, *parklets* são espaços públicos que ocupam o lugar de uma ou duas vagas de estacionamento, tornando-se extensões da calçada que funcionam como um espaço de lazer e convivência.

Em São Paulo, por exemplo, 29% dos deslocamentos são feitos com veículos particulares e 71% são feitos por transporte público e meios não motorizados (Prefeitura de São Paulo, 2018). E mesmo as pessoas que se deslocam por meio de veículos, sejam eles particulares ou não, precisam fazer uma parte do percurso a pé em algum momento, na maioria das vezes isso se deve a alta procura de estacionamento e pouca oferta, que faz com que as pessoas precisem estacionar longe dos locais desejados. O carro, além de todos os inconvenientes como o aumento da velocidade das vias, a poluição sonora e atmosférica, termina ocupando muito espaço nas ruas por ter que ficar estacionado boa parte do dia, como pode ser observado na figura 6.

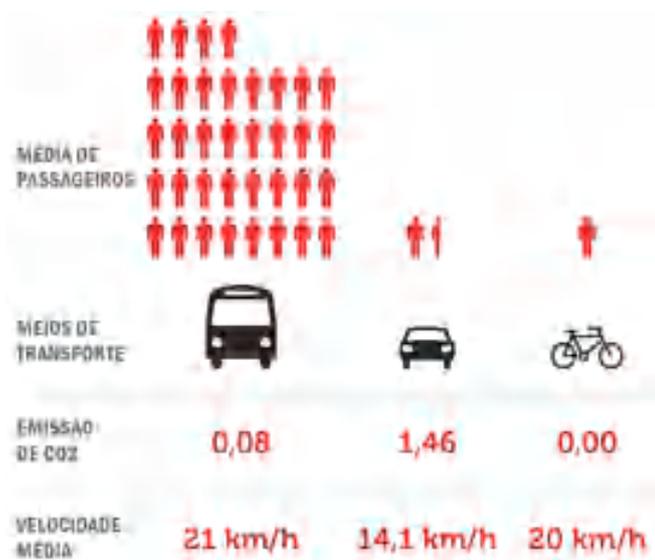


Figura 5. Relação entre diferentes meios de transporte.



Figura 6. Tempo em que veículos permanecem parados, ocupando espaço nas ruas.

O conceito de *parklet* surgiu em 2005 na cidade de São Francisco, na Califórnia, com o *Park(ing) Day*, uma iniciativa que acontece anualmente em vários lugares do mundo inspirado nos ideários de uma artista chamada Bonnie Ora Sherk, a qual, começou, em

1970, a criar pequenos espaços verdes em um projeto chamado "Arquitetura Portátil". O evento pretendia chamar atenção para a quantidade de espaço destinados aos veículos particulares e esquecimento do pedestre com isso, um coletivo (Rebar Group) decidiu cobrir uma vaga de estacionamento com grama, colocar alguns bancos e transformá-la em um miniparque.

A iniciativa teve tanta repercussão que mobilizou não só os Estados Unidos como o mundo inteiro. Embora cada local participe de forma independente e com sua própria intervenção, existe um conjunto de diretrizes a serem seguidas que estão disponíveis em um Manual do *Park(ing) Day* (LYDON, 2012).

No manifesto do *Park(ing) Day*, o grupo Rebar explica como o uso dos veículos particulares é insustentável, por exigir mais espaço nas ruas, gastar combustíveis fósseis e aumentar a população. A motivação é utilizar os espaços de estacionamento como lugar para a experimentação artística, política e cultural e promover a interação social (REBAR GROUP, 2009).

O principal objetivo de cada PARK deve ser fornecer um serviço público honesto e generoso, um espaço território para interação social improvisada, onde formas experimentais de comportamento social humano são incentivadas e tenham espaço de emergir, não mediadas nem enfraquecidas por objetivos comerciais.

(REBAR GROUP, 2009 - traduzido pelo autor).

Cinco anos depois do primeiro *Park(ing) Day*, o Gabinete do Presidente da Câmara de São Francisco, o Departamento de Obras Públicas, o Departamento de Planejamento e a Agência Municipal de Transporte, uniram-se para criar o programa chamado *Paviment to Parks*, adotando os conceitos do Grupo Rebar como premissa. Este programa buscou incentivar o Urbanismo Tático através da transformação temporária dos espaços públicos, fazendo a rua se tornar um laboratório para o teste de novas ideias, criando projetos e intervenções em escalas pequenas, baratas e temporárias (BENNER, 2013).

⁴“Placemaking é um processo de planejamento, criação e gestão de espaços públicos totalmente voltado para as pessoas, visando transformar ‘espaços’ e pontos de encontro em uma comunidade – ruas, calçadas, parques, edifícios e outros espaços públicos – em ‘lugares’, que eles estimulem maiores interações entre as pessoas e promovam comunidades mais saudáveis e felizes.” (Fonte: <http://www.placemaking.org.br/home/o-que-e-placemaking/>)

O movimento consiste na instalação de *parklets* nas ruas de São Francisco.

O *Paviment to Parks*, segundo o seu manual tem os seguintes objetivos:

- Re-imaginar o potencial das ruas das cidades;
- Incentivar o transporte não motorizado;
- Encorajar a sensação de segurança dos pedestres e a realização de atividades;
- Criar interação social na vizinhança;
- Apoiar comércios locais.

Uma das inspirações do programa foi um movimento iniciado em Nova Iorque em 2008, o *New York City's Plaza Program* (Figura 4), e tinha como objetivo transformar ruas subutilizadas em praças públicas, assim se criaria mais espaços livres para que cada Nova Iorque pudesse ter acesso a espaços de qualidade em menos de 10 minutos de caminhada (BENNER, 2013). Neste projeto, organizações sem fins lucrativos poderiam submeter sua proposta usando um guia que está disponível no Departamento de Transporte de Nova Iorque.

Segundo Cornog (2010), no primeiro período de inscrição do programa 22 projetos foram selecionados, dentre eles, a famosa transformação da *Madison Square* - responsável por transformar um cruzamento de ruas que apresentava como um dos maiores desafios a segurança dos pedestres e o conflito entre estes, ciclistas e motoristas. A transformação buscou aumentar a segurança dos transeuntes e criar um espaço para relaxamento e contemplação em um dos principais locais de Manhattan (BENNER, 2013).

Como pode ser percebido, uma pequena iniciativa de um coletivo (o *PARK(ing) DAY*), trouxe uma enorme discussão no mundo inteiro e influenciou uma série de movimentos. Esta iniciativa, além de tudo, ajudou a popularizar o Urbanismo Tático e o *placemaking*⁴. Assim, é, portanto, como uma pequena ação pode trazer grandes mudanças.





5

PARKLETS NO BRASIL

Os *parklets* surgiram no Brasil em meio a muitas polêmicas envolvendo o uso do espaço e o contraste entre público e privado, que será apresentado mais tarde.

A implantação do primeiro *parklet* aconteceu na cidade de São Paulo, em duas etapas. A primeira etapa se tratou de apenas uma divulgação da ideia, para que a população se acostumasse melhor com o seu conceito. Depois, em agosto de 2013, durante o festival *Design Weekend*⁵, foram implantados dois *parklets* – na época chamados de “Zonas Verdes” –, um na Rua Amauri e outro na Rua Maria Antônia, durante apenas quatro dias. Estes espaços contaram com painéis educativos abordando tópicos sobre Urbanismo Tático e *parklets*. (ZOOM, 2017) Durante a sua permanência foram promovidas palestras, discussões e eventos na “Zona Verde”.

A escolha dos locais de instalação não foi feita aleatoriamente, ela considerou as recomendações do manual de *parklets* de São Francisco, que aponta algumas sugestões, dentre elas que sejam instalados em locais com grande fluxo de pedestres locali-

zados em vias de velocidade reduzida. Por isso foi escolhida a Rua Amauri, no Itaim Bibi que é em uma região com a presença de muitos escritórios e a Rua Maria Antônia, que é adjacente a Universidade/Escola Mackenzie.

O segundo momento foi um teste feito durante um mês, em outubro de 2013, durante a Bienal de Arquitetura.

⁵ Design Weekend é uma criação de Lauro Andrade e acontece anualmente em São Paulo com, em torno de, 300 eventos independentes que acontecem simultaneamente, organizados por empresas, profissionais, universidades e ONG's (<http://designweekend.com.br/about>)

Através de pesquisas e diálogos com a população, foram levantadas informações suficientes para orientar novas políticas públicas que favorecem a criação de espaços e infraestrutura permanentes para os pedestres e ciclistas na cidade. Ao fim da ação a população organizou um abaixo assinado para permanência do parklet no local. (ZOOM Arquitetura, 2018)

Assim, foi estabelecido o primeiro *parklet* da Rua Padre João Manuel. Esse espaço permaneceu apenas durante um mês e teve tanto sucesso que os usuários fizeram um abaixo assinado solicitando a sua permanência.

Em Abril de 2014, atendendo aos pedidos da população, foi instalado o segundo *parklet* da Rua Padre João Manuel, juntamente com a assinatura do Decreto (Decreto nº 55.045 de abril de 2014) de Regulamentação de *parklets*.

Figura 8. Parklet na Rua Amauri





Figura 9. Primeiro *Parklet* da Rua Padre João Manuel

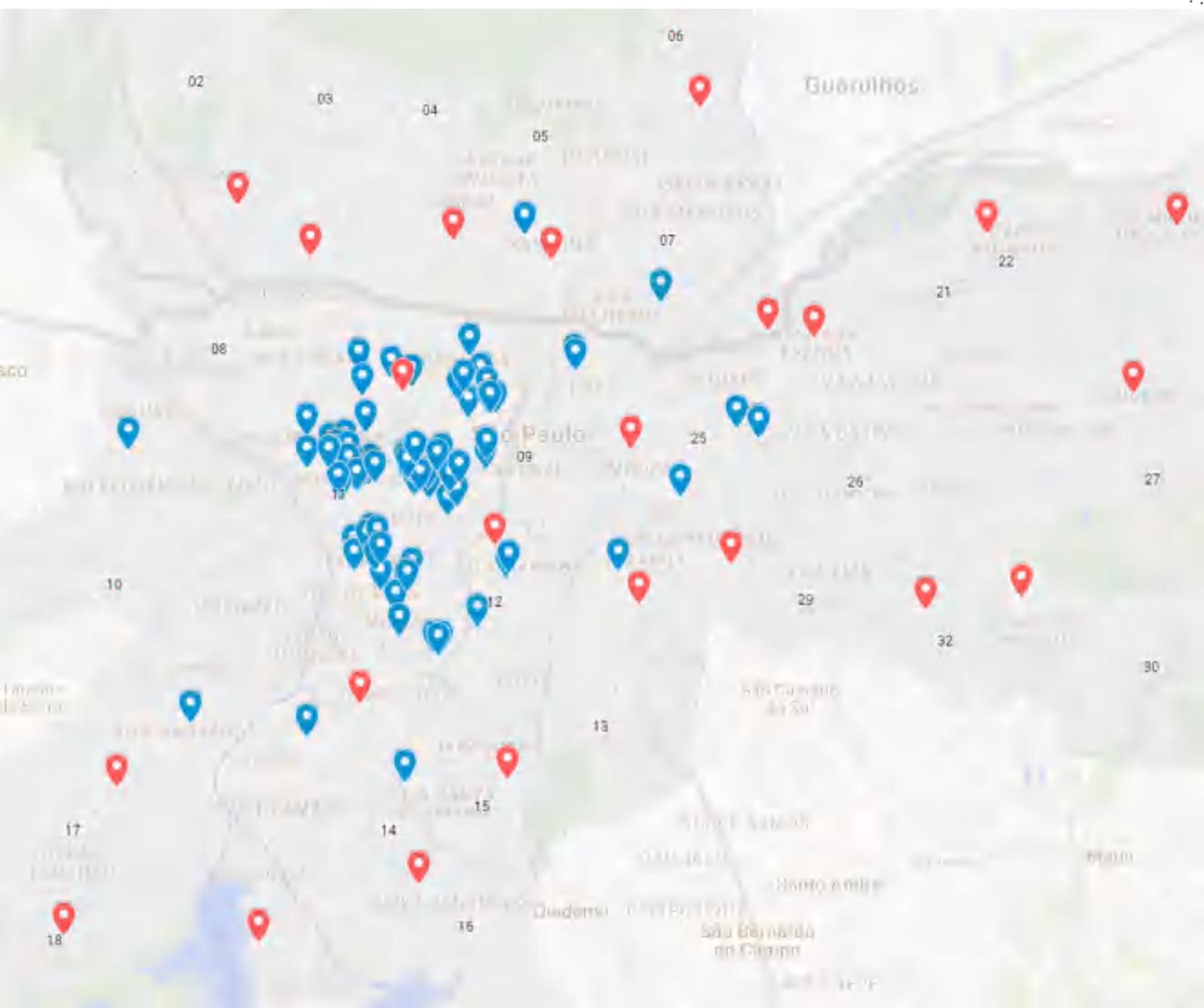
O Decreto permite que qualquer cidadão, empresa ou instituição instale um *parklet* em São Paulo. Além do Decreto, também, foi criado um manual a fim de guiar estes agentes no processo de análise, implantação e aprovação do *parklet*. O manual possui tópicos importantes, à exemplo de a definição do que é um *parklet*, as obrigações do proponente, critérios para localização e implantação, tratamentos de impermeabilização e drenagem, as proteções laterais, os equipamentos, orientações de execução, a manutenção e outros.

Em pouco tempo as “Zonas Verdes” se espalharam pelo Brasil e passaram aos poucos pelo processo de aceitação. Em São Paulo, já foram implantados 131 *parklets*, sendo 105 privados e 26 públicos (Gestão Urbana São Paulo, 2018). Como pode ser visto, o mapa 1 traz um mapa de *parklets* na cidade de São Paulo no ano de 2018.

É perceptível a alta quantidade de *parklets* na zona central de São Paulo, por ser a área com o maior fluxo de pedestre, mas pode se observar instalações em locais mais distantes na Zona Sul, Norte e Leste.

Figura 10. *Parklet* atual da Rua Padre João Manuel

Mapa 1. Localização de *parklets* de São Paulo. Em vermelho são os *parklets* municipais. Em azul os *parklets* de iniciativa privada



Espaço público uma porra. Se fosse público não seria exatamente em frente a um estabelecimento privado. Me poupem! Ah, e a torta de frango da semana passada estava deliciosa.

Like Reply December 5, 2016 at 10:18pm

Caro [redacted] é um espaço público sim, só que custeado pela empresa. Você já viu outros parklets semelhantes em outras cidades do Brasil? Procure saber a funcionalidade deles, pois a casa seguiu rigorosamente as regras exigidas para instalar um ali na rua. 😊

Like Reply December 5, 2016 at 4:25pm

Público é vocês que pagaram? Legal! Quer pagar minha conta de água também?

Like Reply December 5, 2016 at 4:27pm

sim. Público e nós pagamos, pois mesmo sendo público é uma iniciativa da casa para a cidade. Com relação a sua conta de água, aí só você pode resolver. 😊

Like Reply December 5, 2016 at 4:30pm

Para a cidade? Quem disse que a cidade quer uma bosta dessa?

Like Reply December 5, 2016 at 4:51pm

eu quero essa bosta, e aí?

Like Reply December 5, 2016 at 11:52pm

Foda-se. Vc não é o único campinense. Morra, seu bostal

Like Reply December 6, 2016 at 11:52am

Assim como tu também n é, logo n fale como se a cidade n quisesse o parklet.

Like Reply December 6, 2016 at 2:33am

Acho assim, numa cidade onde está cada dia mais difícil achar uma vaga pra estacionar ocupar o local pra dois ou três carros estacionarem não foi uma boa ideia, além disso, atravessar a rua naquele trecho deve ser impossível pq pelo q parece é fechado para o lado da rua e ainda, se realmente é acessível à todos, as pessoas de rua têm todo direito de utilizar do espaço, não é isso?

Está lindo, moderno e tal, mas:

Like Reply December 3, 2016 at 11:34pm

Discordo totalmente da iniciativa. Visto que o único beneficiado está sendo o La suissa que dará conforto aos seus clientes enquanto esperam, nada mais é que uma fila de espera de luxo. Dúvido muito se algum mendigo ou outra pessoa que não esteja indo ao la suissa usufruir desse ambiente. Lamentável o gasto enquanto as praças estão mal cuidada.

Like Reply November 24, 2016 at 8:37pm

quem eram os beneficiários daquele espaço quando estacionamento? Os donos dos carros, que privatizam momentaneamente área pública para guardarem seus bens enquanto vão resolver suas coisas. Aquilo vira um espaço morto, área perdida, ociosa, perda de espaço, isso quando estamos sofrendo com calçadas estreitas e precárias e perda de qualidade urbana. A questão é que não deve haver restrição de uso. Mesmo o maior beneficiário sendo o estabelecimento, ganhamos em qualidade e democratização de espaço urbano e de paisagem.

Like Reply November 25, 2016 at 8:08am

Parece que no caso de Campina o parklet foi criado unicamente para beneficiar a iniciativa privada.

Like Reply November 26, 2016 at 3:36pm

! Porém o parklet é sensacional! [redacted] tá de parabéns! O problema do estacionamento não é só dela... É nosso! 🙌

Like Reply November 11, 2016 at 2:01pm

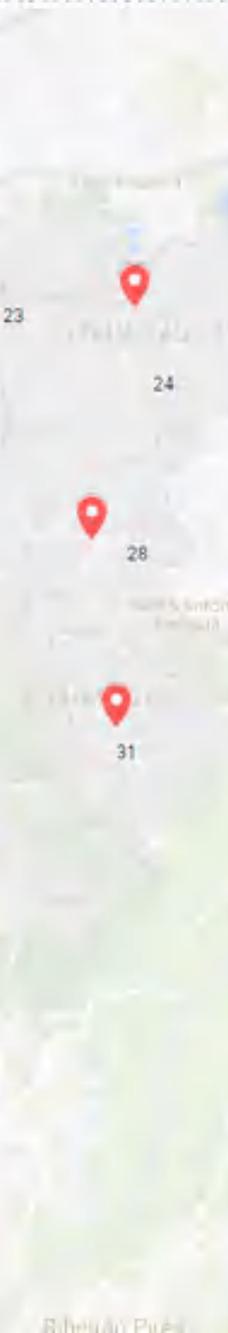
Na outra área de estudo – Campina Grande - o primeiro *parklet* chegou apenas em novembro de 2016, dois anos depois do início do movimento em São Paulo. Ele foi instalado pela iniciativa privada em parceria com a Prefeitura Municipal de Campina Grande, ainda antes das Zonas Verdes serem regularizados no município.

A novidade causou um grande estranhamento e opiniões divididas (Figura 11) – foram levantadas uma série de questões e preocupações como: se o espaço era realmente público no quesito acessibilidade de todos e a diminuição de vagas de estacionamento para veículos particulares. A partir do projeto piloto e pressão da sociedade, dias depois, foi elaborado o Decreto nº 4.275/2016 para a regularização dos *parklets*. O Decreto é muito similar ao de São Paulo, nele constam as instruções para elaboração e aprovação de um *parklet*, além das normas técnicas de segurança viária e de acessibilidade.

Pouco tempo após a instalação do primeiro, foi inaugurado um segundo, a poucos metros na Rua Irineu Joffily.

Campina Grande também possui um manual para a instalações de *parklets* inspirado no modelo elaborado pela cidade de São Paulo, com diretrizes a respeito dos critérios de instalação, segurança, drenagem, e instruções para obter a aprovação do projeto pela prefeitura.

Na próxima página, será apresentada uma linha do tempo como forma de síntese deste capítulo. Desde o início do Urbanismo Tático até a implantação dos *parklets* de Campina Grande.



1500

Em São Francisco, a artista **Bonnie Ora Sherk**, apresenta o projeto *Portable Architecture*

2005

Inicia-se o movimento ***Pavement to Plazas*** em Nova Iorque

Vendedores de livros se instalam ao longo do Rio Sena - *Les Bouquinistes*

1970

Park(ing) Day nasce em São Francisco, inspirado no projeto *Portable Architecture*

2006

2010

Design Weekend implanta 2 parklets para iniciar a ideia na cidade de São Paulo - SP

2013
OUTUBRO

Surge em Nova Iorque os *Pop-Up Cafes*, inspirados no movimento *Pavement to Parks*

2013
AGOSTO

Durante a Bienal de Arquitetura, realizada em São Paulo, foi inaugurado o **primeiro parklet** da rua Padre João Manuel

2007

Começa, em São Francisco, o movimento *Pavement to Parks*

São Paulo inicia a aplicação da Lei Cidade Limpa

2009

O primeiro *parklet* oficial do Brasil, em São Paulo, juntamente com a assinatura do Decreto nº 55.045 de abril de 2014. Foi o segundo da Rua Padre João Manuel

2016
NOVEMBRO

Segundo *parklet* de Campina Grande inaugurado na mesma rua do primeiro.

2014
ABRIL

Instalação do primeiro *parklet* de **Campina Grande**. Seguido da aprovação do Decreto na cidade.

2017





Figura 12. *Park(ing) Day* iniciado pelo grupo Rebar

6 ESCOLHA DOS OBJETOS DE ESTUDO

Segundo Lydon (2012), existem as chamadas “cidades padrão”, que usualmente estabelecem um conjunto de paradigmas e medidas inovadoras no desenvolvimento urbano e são seguidas por todas as outras. Elas não são necessariamente cidades globais, não existe regra de tamanho ou população para defini-las. Na verdade, de acordo com o autor “elas são as primeiras a adaptar ideias numa escala adequada e/ou em um tempo da história” (LYDON, 2012, p.4).

Por exemplo, São Francisco é considerada uma cidade padrão por ter criado o *PARK(ing) Day* em 2005 e São Paulo por, em 2007 ter proibido os outdoors com a Lei Cidade Limpa⁵.

São Paulo pode ser considerada uma “cidade padrão” na escala Brasil, por ser a capital financeira do país e exercer uma forte influência nas outras capitais. Não pelo seu tamanho ou pelo seu grande contingente populacional, mas por ser onde se inicia a maior parte dos movimentos no país: políticos, econômicos, urbanísticos.

Não foi diferente com os *parklets*, como já tratado anterior-

⁵ A Lei nº 14.223 (Lei Cidade Limpa) foi instituída visando favorecer os cidadãos frente à iniciativa privada. A sua aplicação visa diminuir a poluição visual através da proibição de algumas formas de propaganda como *outdoors* e diminuição de chamadas em fachadas de estabelecimentos, além da melhor gestão de mobiliário urbano com propaganda por concessão pública.

mente, o primeiro *parklet* do Brasil, ainda de forma experimental e não legalizada, foi instalado em São Paulo. Além de que foi a primeira cidade a regulamentar os *parklets* no país. Portanto, torna-se relevante a análise de objetos de estudo nesta cidade para melhor compreensão do processo de aceitação.

Por isso, foi decidido escolher dois *parklets* em São Paulo, sendo um o primeiro *parklet* instalado de forma definitiva, localizado na Rua Padre João Manuel e o outro - na rua Mateus Grou - foi escolhido com base na qualidade projetual e semelhança do entorno com o *parklet* de Campina Grande - o outro local de análise deste trabalho.

Campina Grande, até o momento presente, conta com dois *parklets* e ambos serão estudados na análise do entorno, por estarem instalados na mesma rua. Apesar disso, com relação a questões projetuais, será descartado deste estudo o segundo, pois eles são muito semelhantes: os dois foram projetados pelo mesmo arquiteto, com os mesmos materiais e, também, têm os mesmos realizadores.





PAR TE II

ANÁLISES

7

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Para iniciar a segunda parte deste trabalho, é necessário conceituar e fazer algumas considerações acerca dos métodos de pesquisa, já abordados brevemente na introdução. Em primeiro lugar, deve-se voltar ao objetivo geral do trabalho - investigar o processo de implantação, apropriação e aceitação dos *parklets*. Com o intuito de entender a implantação, foi feita uma pesquisa - demonstrada na parte I - sobre como se iniciou a ideia propriamente dita acerca da implantação de *parklets*. Para compreender a apropriação e aceitação, serão estudados três *parklets* implantados nas cidades de Campina Grande e São Paulo em cinco aspectos: estudo do entorno, análise projetual, análise comportamental, realização de entrevistas e diários de campo.

Segundo Cândido Malta Campos Filho (2003), uma pessoa em qualquer faixa etária pode caminhar sem dificuldades quatrocentos metros, portanto, os equipamentos básicos de um bairro de qualidade, deve estar contido em um raio de 400 metros.

Assim, para a análise do entorno nos *parklets* de São Paulo, esta foi a porção estudada. Para Campina Grande, pela existência de dois *parklets* tão próximos, adotou-se um raio maior (de 500 metros), para contemplar os espaços. A partir desta distância, foi estudado o mapa de uso e ocupação do solo para entender o perfil de ocupação da área, ou seja, verificar se seria uma área mais residencial, mais comercial ou se apresentaria uma predominância de outras formas de ocupação. Depois foi feita uma análise socioeconômica com a finalidade de compreender o perfil dos moradores e as entrevistas serviram como forma de complementação aos dados necessários.

Com a conclusão da análise do entorno, foi feita uma análise projetual a partir de visitas aos locais de estudo e do levantamento dos materiais de projeto, os quais os escritórios de arquitetura envolvidos prontamente disponibilizaram nos estudos de caso de São Paulo contudo, mesmo com diversas tentativas, existiram dificuldades para a obtenção do material de projeto dos *parklets* de Campina Grande.

Após isso, aplicou-se do método dos portais de Vaughan (2001) para estimar o universo de entrevistados. Este método é utilizado para observar a densidade de pedestres ou veículos em um prédio ou em um meio urbano. Acerca desta metodologia, inicialmente é preciso definir portais em pontos estratégicos da área de estudo, de forma que a observação a partir destes pontos, sejam o suficiente para cobrir os locais necessários. Deve-se, portanto, definir um número para cobrir uma área (no caso do método, são 25 portais ou mais), cada um desses portais deve ser observado por 5 ou 2,5 minutos durante duas vezes em cada período do dia. É importante que se observe em períodos de alto fluxo e de baixo fluxo (por exemplo, no horário que a maioria das pessoas saem do trabalho, chegam no trabalho e no meio da tarde) com duas medições em cada um destes períodos, em dias típicos (dias úteis) e atípicos (finais de semana e feriados).

Para este trabalho, fez-se uma adaptação deste método. Foram definidos apenas dois portais em cada estudo de caso – um posicionado transversalmente no passeio público na frente dos *parklets* e outro na entrada do cada *parklet* -, pois apenas com es-

ses dois seria possível cobrir toda a área. Cada um desses portais foi observado por 2.5 minutos em duas sessões nos seguintes horários: entre 8:00 e 10:00, entre 10:00 e 12:00, entre 12:00 e 14:00, entre 14:00 e 16:00 entre 16:00 e 18:00, em dias típicos e atípicos. Após isso, foi feita uma média dos dias observados em cada estudo de caso, para estimar um número de pessoas aproximado. O portal posicionado no passeio, serviria para determinar o número de entrevistados no entorno e o portal posicionado na entrada do *parklet*, serviu para estimar a quantidade de usuários entrevistados.

Com o número de pessoas aproximado, foi feito o cálculo amostral considerando um intervalo de confiança de 95% e uma margem de erro de 10%.

Depois de observados os portais, iniciou-se a aplicação das entrevistas no interior dos *parklets* e no entorno destes. As entrevistas do entorno foram aplicadas em um raio de 400 metros, com transeuntes, moradores ou usuários dos *parklets* e dos estabelecimentos no entorno. E a entrevistas dos usuários foram feitas no interior de cada *parklet*.

Optou-se por realizar entrevistas tanto no entorno, quanto no interior, pois foi percebido, na fase que antecedeu as entrevistas, que se fossem realizadas entrevistas apenas no interior dos *parklets*, traria uma análise tendenciosa, pelo fato de que: se o entrevistado está utilizando o *parklet*, é muito mais provável que ele seja a favor da implantação de espaços como esse, do que o contrário. Diante disso, dentre os objetivos da realização de questionários, tinha-se de compreender se a pessoa usava ou não os *parklets*, se achava aquela forma de intervenção como aceitável, em quais dias usava, quais horários, que tipo de atividades realizava no interior do espaço, a que distancia morava e trabalhava do local e outros fatores. Foram aplicados dois diferentes questionários, um para o entorno (Apêndice 02) e outro para o interior do *parklet* (APENDICE 03).

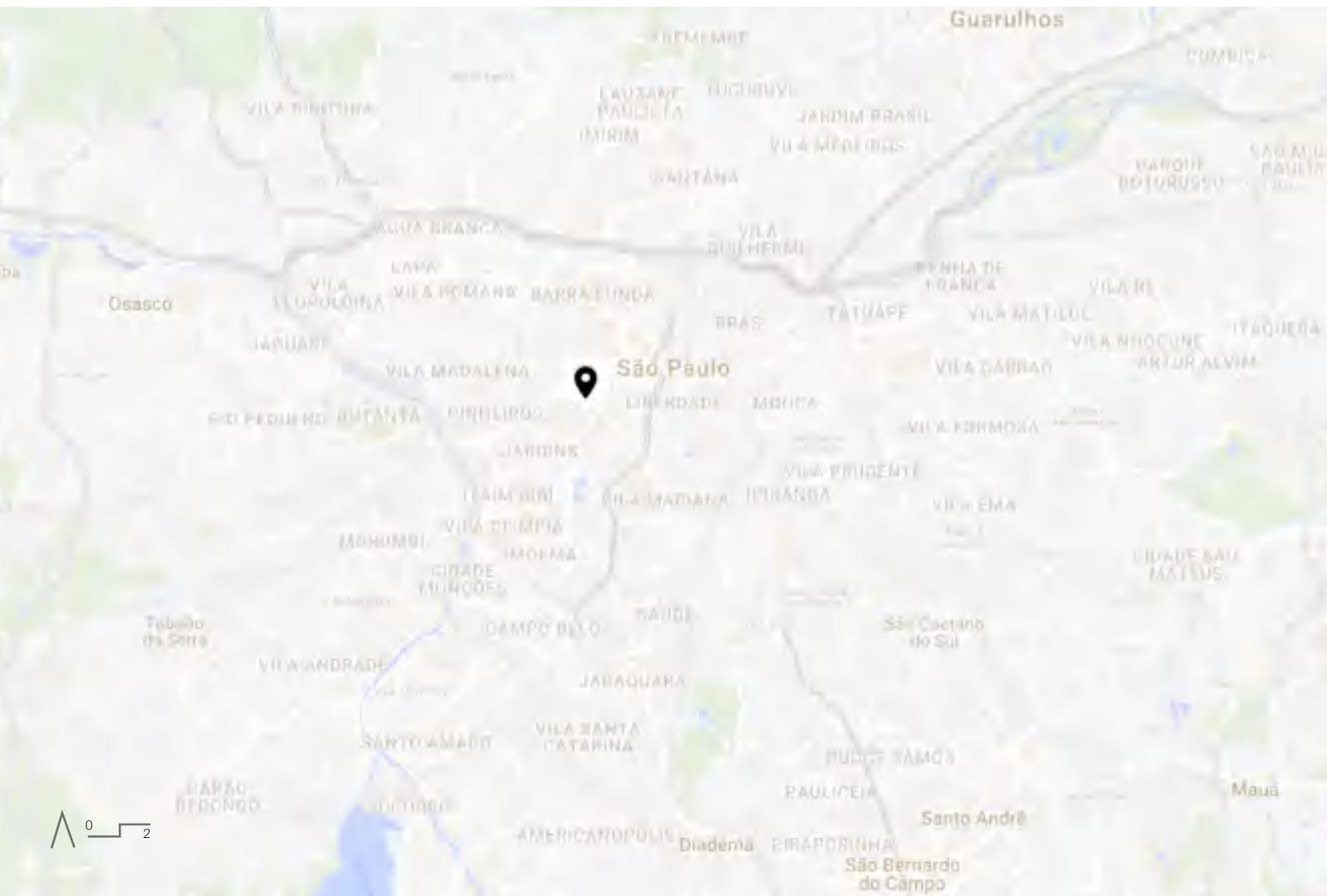
Com o objetivo de entender melhor o comportamento, foram feitos diários de campo (Apêndice 01) baseado no método de Gehl e Svarre (2013), no qual ele classifica os padrões de comportamento e apropriação através do mapeamento de usos por meio de ícones gráficos. Segundo os autores, o diário é um dos métodos qualitativos utilizados para complementar a coleta de dados quan-

titativa.

Foram feitos dois mapas, um para marcar os usuários em pé e sentados e um outro para marcar as atividades realizadas. Estas eram marcados com ícones pré-definidos de acordo com as respostas aos questionários. Além disso, baseando-se pelo método *Keeping a Diary* apresentado por Jan Gehl e Birgitte Svarre (2013), também foi feita a quantificação dos usuários a cada 5 minutos durante 30 minutos com o intuito de entender o fluxo de usuários no decorrer de um dia. No diário também continha um espaço para anotações gerais, nos quais eram feitas observações pessoais e outras questões como o clima as atividades não usuais.

As observações foram realizadas durante dois dias em cada objeto de estudo, sendo um dia típico e um atípico e durante cinco períodos. A partir disso foram feitos dois mapas com símbolos: um para pessoas em pé/sentadas e outro de comportamentos no interior do *parklet*. Além disso, o estudo resultou na elaboração de dois gráficos: um de fluxos de pessoas e outro de usos.







Mapa 2.
Localização do objeto de estudo na cidade de São Paulo - SP

PARKLET 01: RUA PADRE JOÃO MANUEL

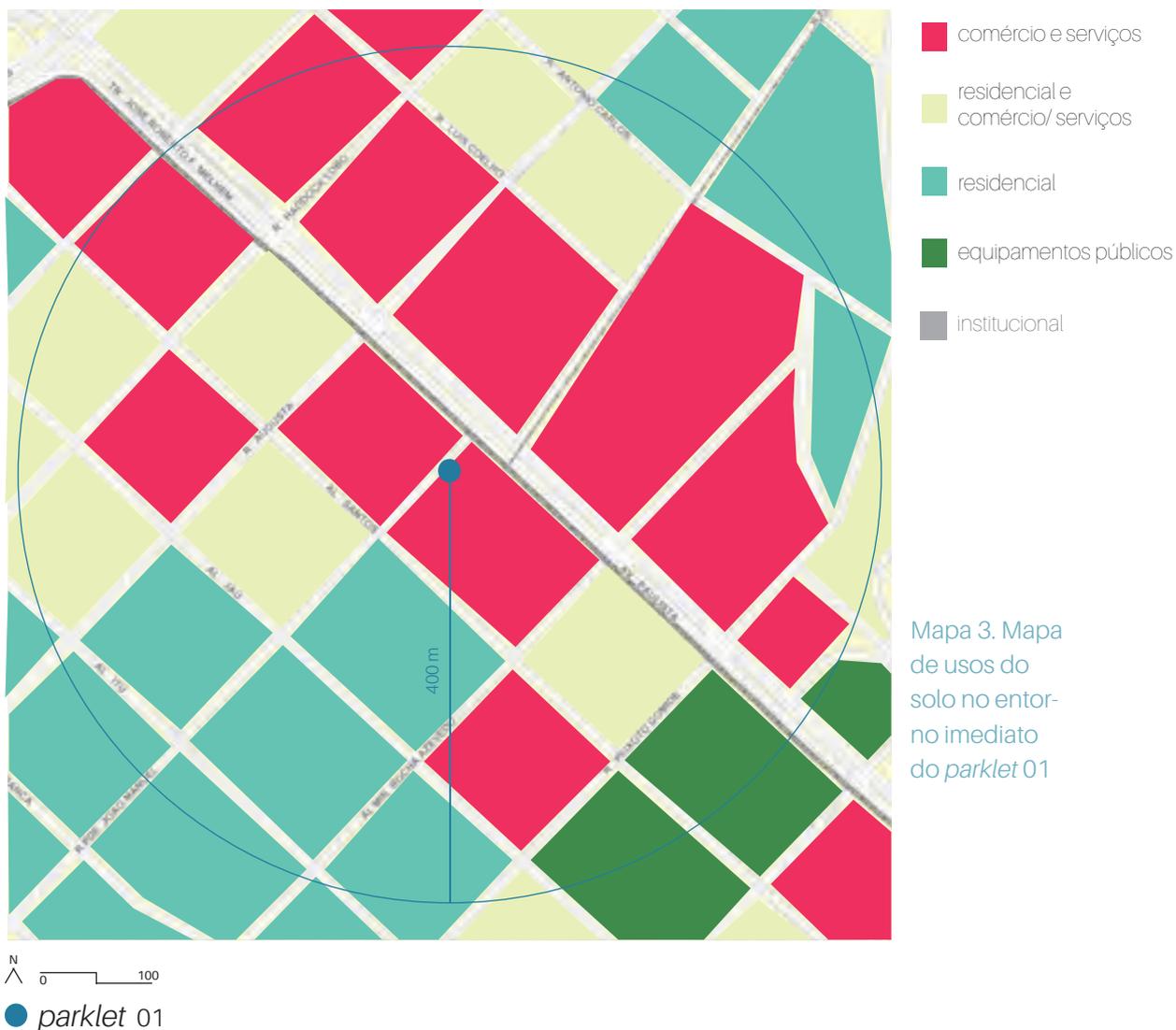


O *parklet 01* está localizado em frente ao número 40 da Rua Padre João Manuel em São Paulo – SP e tem localização privilegiada próximo aos principais eixos viários da cidade (Av. Paulista, R. da Consolação, Av. Rebouças, Av. Nove de Julho).

ENTORNO DO OBJETO

No entorno imediato do *parklet*, o uso do solo predominante é o de comércio e serviços. A Avenida Paulista é conhecida como o maior símbolo da cidade de São Paulo, é um corredor cultural e o centro financeiro mais importante do Brasil.

Em seu entorno se destaca a grande oferta de variados tipos de comércio, seja de rua (cafeterias, restaurantes, mercados) ou em Centros Comerciais (Shopping Center 3, Conjunto Nacional, Sho-

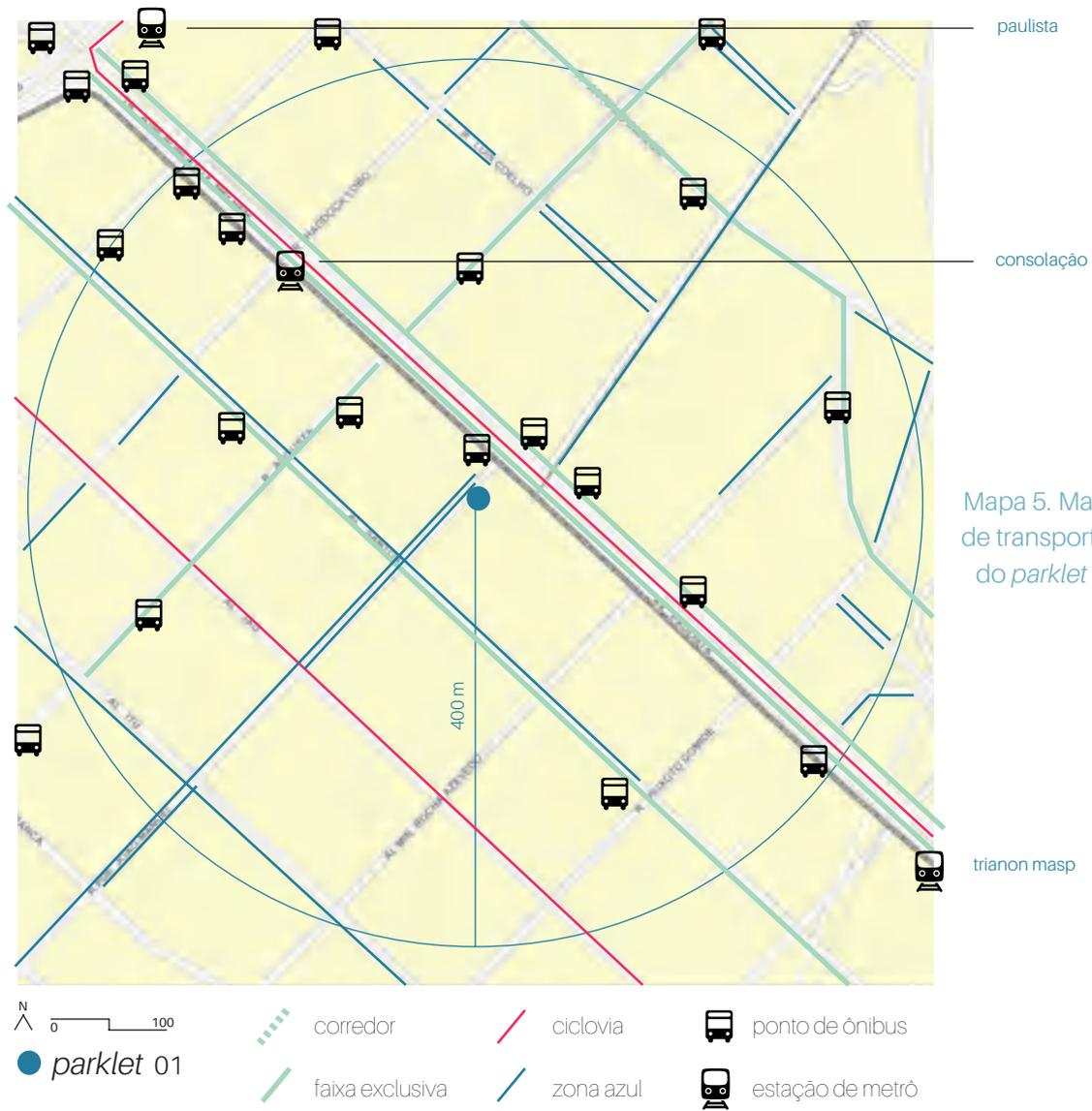


pping Cidade São Paulo), além de locais de atividades culturais, como o recém inaugurado Instituto Moreira Sales, Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP), Centro Cultural FIESP, Itaú Cultural, Casa das Rosas, Japan House São Paulo. Está próximo, ainda, de diversos teatros (Teatro Renaissance, Teatro Eva Herz. Teatro Sesi São Paulo, Teatro Gazeta, Auditório do MASP), diversos cinemas – se destaca o Cine CAIXA Belas Artes, inaugurado em 1967 e recém reformado, tem grande importância para o cinema alternativo de rua. É próximo também, de dois Espaços Livres Públicos, o Parque Trianon e o Parque Prefeito Mario Covas.



Mapa 4. Mapa de equipamentos no entorno do *parklet 01*

Para comportar todos esses atrativos, conta com uma série de soluções de mobilidade focada, principalmente, para pedestres e usuários do transporte público. Ao longo da Avenida, existem cinco estações de metrô que abrangem três diferentes linhas, ligando a cidade à zona oeste (linha amarela), zona leste (linha verde) e de norte a sul (linha azul). Paralelo a isso, é cercada por corredores e faixas exclusivas de ônibus. Para os pedestres e usuários de modais de transporte não motorizados, existem ciclovias e um passeio público de 10 metros de largura em cada lado da Avenida.



Mapa 5. Mapa de transportes do parklet 01

É importante destacar, também que, desde de 2016, a Avenida vira uma rua exclusivamente pedonal (Figura 14) – aberta para os pedestres e fechadas para os veículos –, aos domingos e feriados, com diversos atrativos culturais e turísticos.



Figura 14. Domingo na Av. Paulista

O PROJETO

Local

Rua Padre João Manuel, 40 - São Paulo

Área de Projeto

22 m² (2,2x10m)

Materiais

piso e mobiliário em madeira pinus autoclavado, base em estrutura metálica, e floreira de concreto.

Parceiros/ Realizadores

Zoom Urbanismo Arquitetura e Design, H2C, Superlimão Studio, Contain It e Instituto Mobilidade Verde

Projeto

Zoom Urbanismo Arquitetura e Design, Contain It, H2C e Superlimão Studio

Execução

Contain It

Ano

2014

ficha técnica



Figura 15. Parklet 01



Foi o primeiro *parklet* oficial de São Paulo, inaugurado em abril de 2014 juntamente com o Decreto nº 55.045 de abril de 2014 de regulamentação dos *parklets* instituído pelo prefeito Fernando Haddad. Como foi o resultado de um ensaio, realizado anteriormente com o *parklet* instalado no mesmo local durante a Bienal de Arquitetura de 2013, já foi considerado os usos e anseios dos usuários e possíveis usuários do equipamento.

Neste projeto foram desenvolvidos módulos a fim de facilitar a montagem e possibilitar diversos *layouts* (Ortenblad, 2018). Ele foi somente montado no local, toda a construção foi feita na fábrica da Contain[it], o que era necessário dado o intenso fluxo da via e pouco espaço para trabalho.

Quanto aos mobiliários, o espaço conta com a presença de bancos, lixeiras, vegetação e bicicletários.

8

MÉTODO DOS PORTAIS

6 O programa Ruas Abertas foi instituído através de uma lei. Ele busca incentivar a ocupação dos espaços públicos com vias abertas para pedestres aos domingos e feriados

Como apresentado anteriormente no início desta seção, com o intuito de obter uma amostra aproximada para a realização das entrevistas, foi feito o método dos portais em três dias, sendo um dia típico que seria um dia útil e dois dias atípicos. Só seria necessário a aplicação em dois dias, contudo foi notado três tipos distintos de usos da área sendo um em dias úteis, outro no sábado e outro no domingo. Essa diferenciação do sábado para o domingo ocorre porque o sábado e o domingo são dias que apenas alguns estabelecimentos funcionam, entretanto no domingo ocorre o programa Ruas Abertas⁶ na Av. Paulista, no qual se notam comportamentos únicos com relação aos outros dias. Por isso, as análises serão feitas nestes três dias, tanto a dos portais quanto as entrevistas.

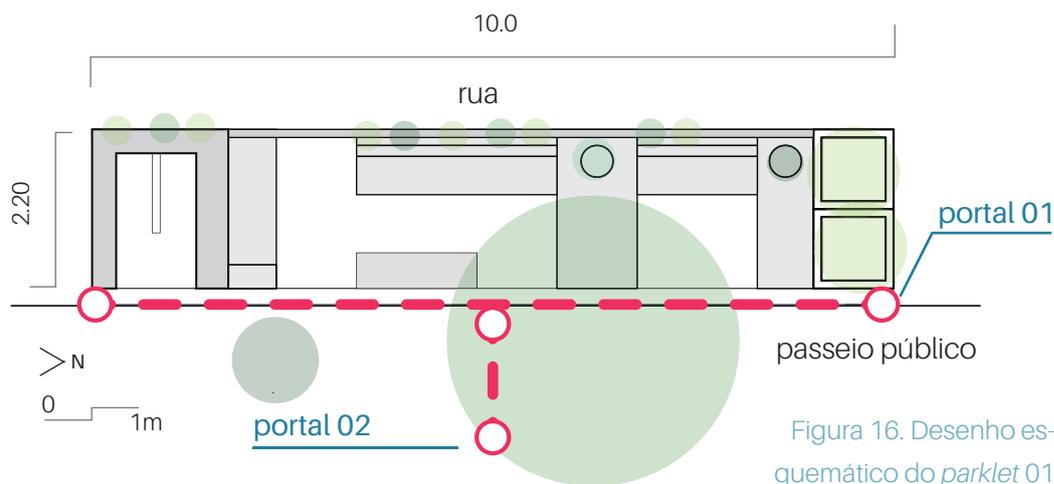
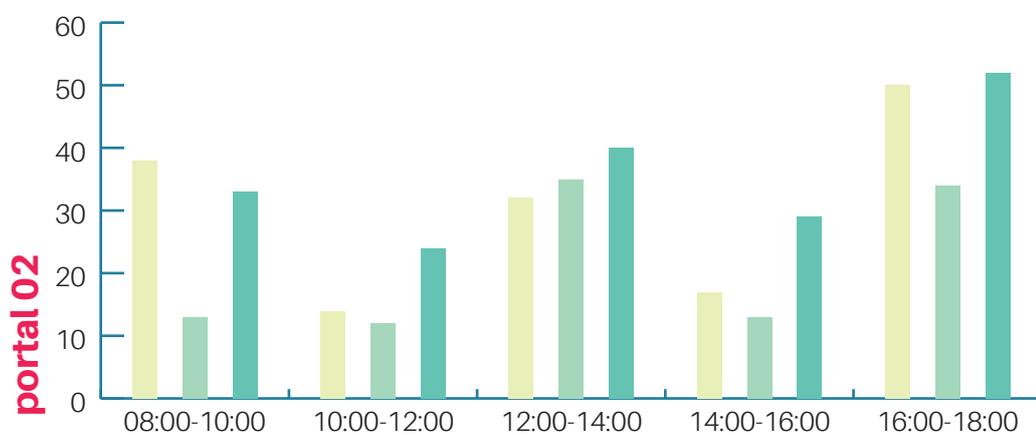
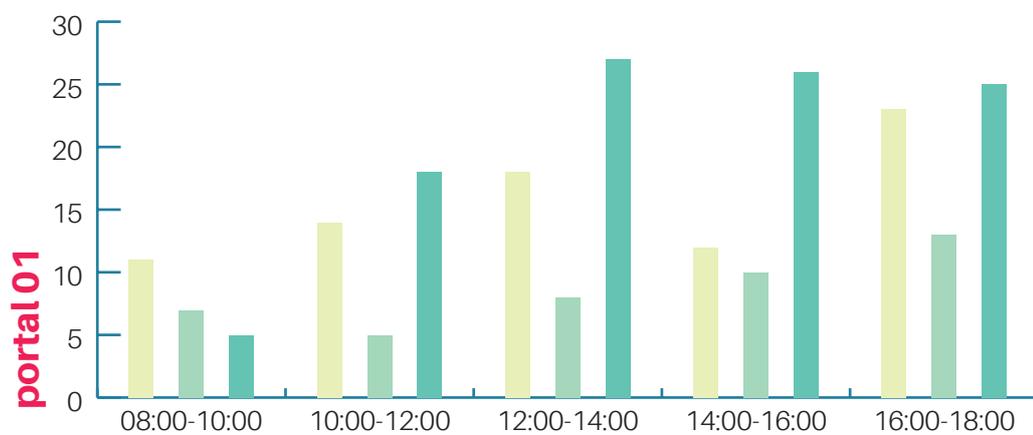


Figura 16. Desenho esquemático do *parklet* 01

No portal 02, foi notado um intenso volume de transeuntes em todos os horários do dia, sobretudo no horário de almoço e no fim da tarde. Uma outra surpresa interessante foi o alto fluxo inclusive no domingo, dia em que áreas centrais da cidade costumam ficar mais deserto, pois a maioria dos estabelecimentos estão fechados. Isto posto, é inquestionável a vitalidade urbana do entorno.

Para o portal 01, vale ressaltar que na maior parte do dia não havia espaço para mais uma pessoa sentar, todos os locais já estavam ocupados. O uso do *parklet* aumenta ao longo do dia.



- Quinta-Feira
- Sábado
- Domingo

Gráfico 2. Portais para o *parklet 01*

8 ENTREVISTAS

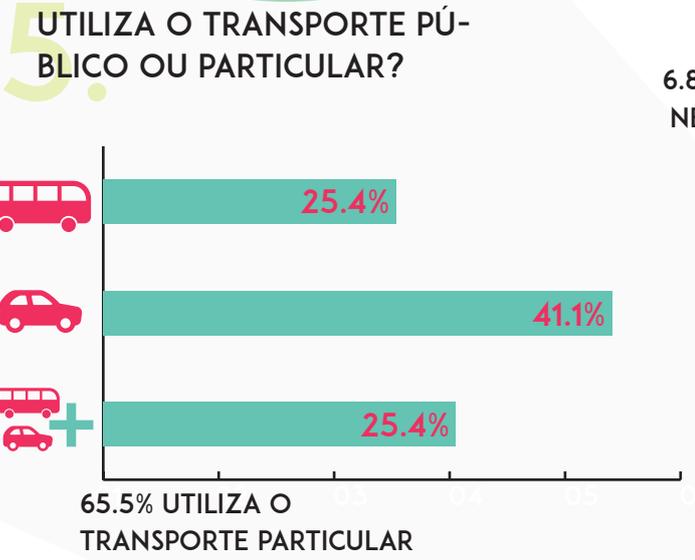
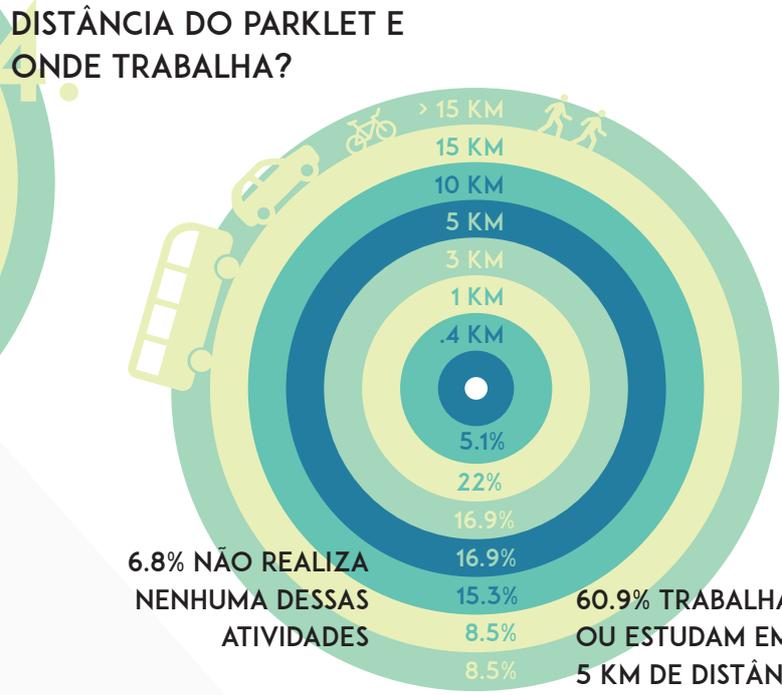
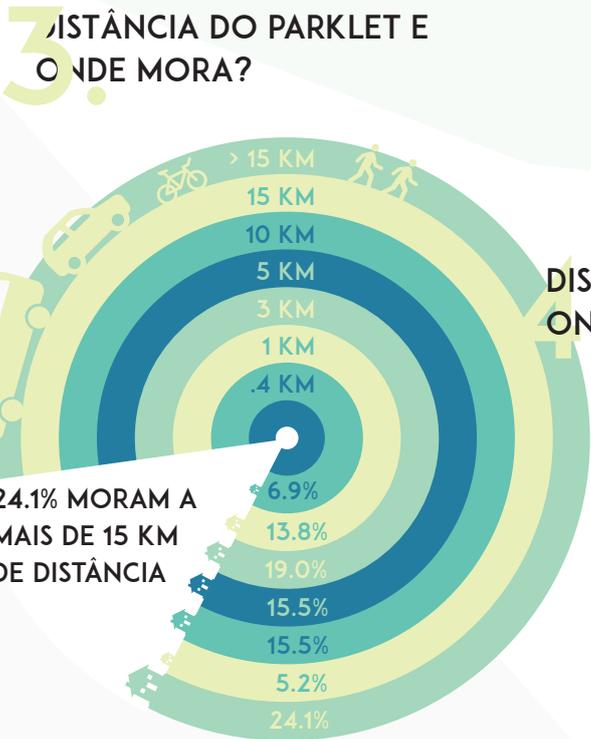
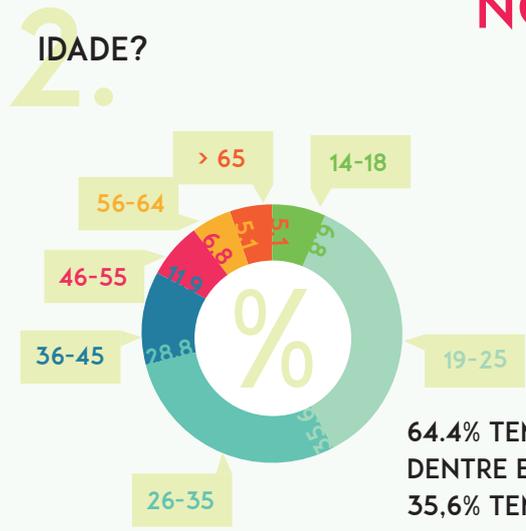
Após a contagem dos portais e feito o cálculo da população, notou-se que deveriam ser realizadas 59 entrevistas no entorno e 43 no interior do *parklet*.

Todos os gráficos resultantes de entrevistas serão representados por meio de infográficos como os que podem ser observados ao lado.

Logo de início, percebeu-se a proximidade de número de respondentes masculinos e femininos, expressando o caráter misto e igualitário da região. A maioria dos entrevistados são jovens, aproximadamente 60% são pessoas entre 19 e 35 anos, que é a faixa etária mais ativa quando levamos em consideração o mercado de trabalho.

Quanto ao caráter de investigação das distâncias, chama a atenção o número de pessoas que moram longe do *parklet* (24.1% mora a mais de 15 km de distância). Isso acontece pela Av. Paulista contar com diversos atrativos não só para moradores do entorno, mas pessoas que vivem em outras cidades.

ENTREVISTAS NO ENTORNO



6. UTILIZA, NO DIA A DIA, MODAIS NÃO MOTORIZADOS? QUAIS?



Gráfico 3. Infográfico para entrevistas do entorno do parklet 01

7. UTILIZA PARKLETS?

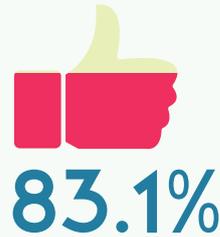


"MUITAS VEZES NÃO HÁ VAGA NO ESTABELECIMENTO, ENTÃO O PARKLET SE TORNA UMA EXTENSÃO DELE"

"SUPOSTA DEMOCRATIZAÇÃO DE UM ESPAÇO QUE TEM OUTRO PROPÓSITO, EM NOME DE MAIS UMA ÁREA PARA PESSOAS..."

"UTIL PARA DESCANSAR NAS CAMINHADAS OU PASSAR UM TEMPO COM A FAMÍLIA/ AMIGOS NOS MOMENTOS LIVRES"

8. É A FAVOR DA INSTALAÇÃO DE PARKLETS?



"OS PARKLETS SÃO TERRITÓRIOS TOMADOS PELOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS SOBRE A VIA PÚBLICA... OS PARKLETS NÃO SÃO DEMOCRÁTICOS"

"SIM, SE UTILIZADOS DE FORMA PÚBLICA"

"ESPAÇO PARA O PEDESTRE"

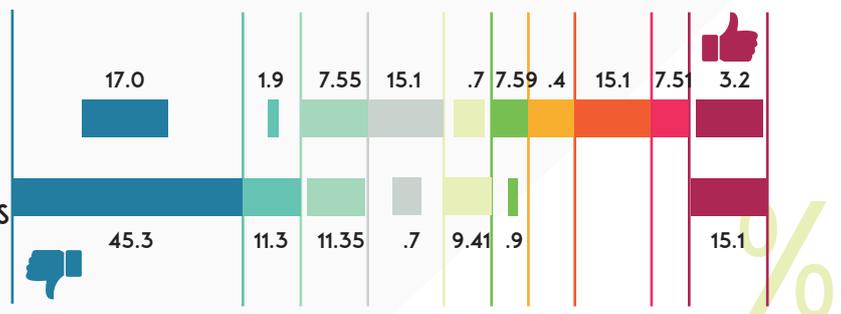
"HUMANIZAM A CIDADE"

"CRIA UM ESPAÇO AGRADÁVEL"

9. ANALISE AS FRASES ABAIXO NA ESCALA DE 0 (DISCORDO TOTALMENTE) A 10 (CONCORDO TOTALMENTE)

PARKLETS SÃO EXTENSÕES DOS ESTABELECIMENTOS

PARKLETS SERVEM APENAS PARA DIMINUIR A QUANTIDADE DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO

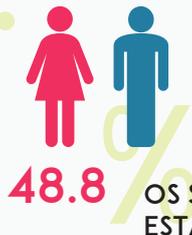


Apesar de ser uma localização extremamente bem servida de transporte público, mais que 60% dos entrevistados, utilizam o transporte particular em algum momento do dia. Metade das pessoas afirmaram utilizar modais de transporte não motorizados e dentre elas, 100% relataram que uma das formas é a caminhada. Uma explicação para isso, é que a região não consegue atender a demanda de estacionamento necessária e, por isso, a maioria precisa estacionar em locais mais distantes.

Muitas pessoas, apesar de serem a favor da instalação de *parklets*, não o utilizam. Alguns dos motivos listados para isso, é a sensação de insegurança e a falta de tempo.

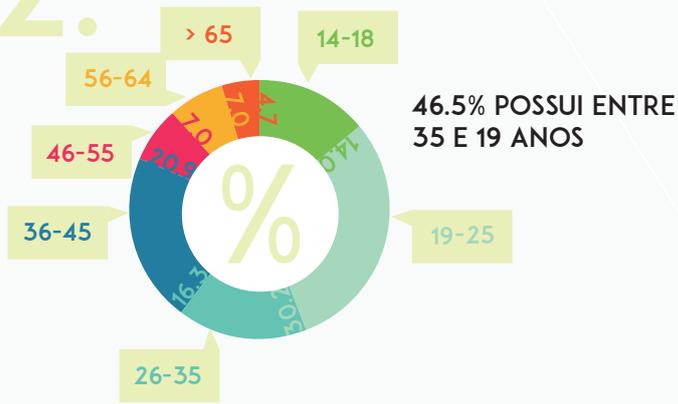
Por último, no item 9, foi percebido que a maioria das pessoas discordam totalmente das duas afirmativas e pouquíssimas concordam totalmente. Isso mostra como já se ficou claro que eles são vistos de forma positiva.

1. SEXO? 51.2

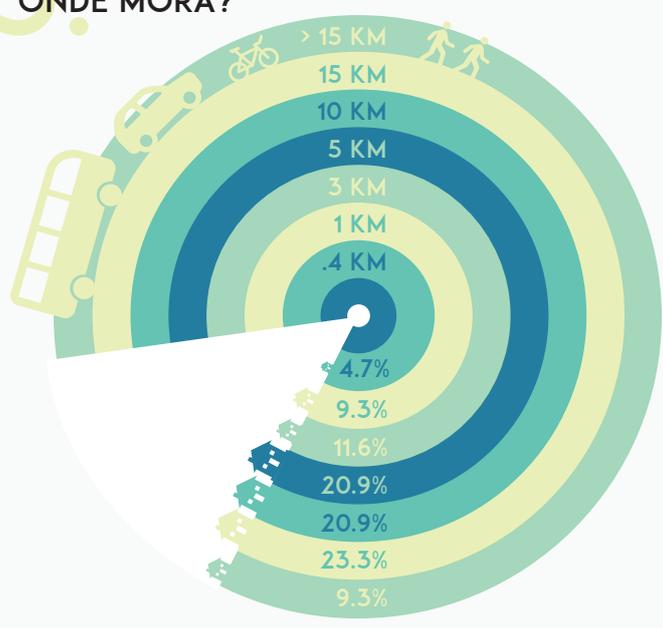


OS SEXOS QUASE ESTÃO PRESENTES NA MESMA PROPORÇÃO

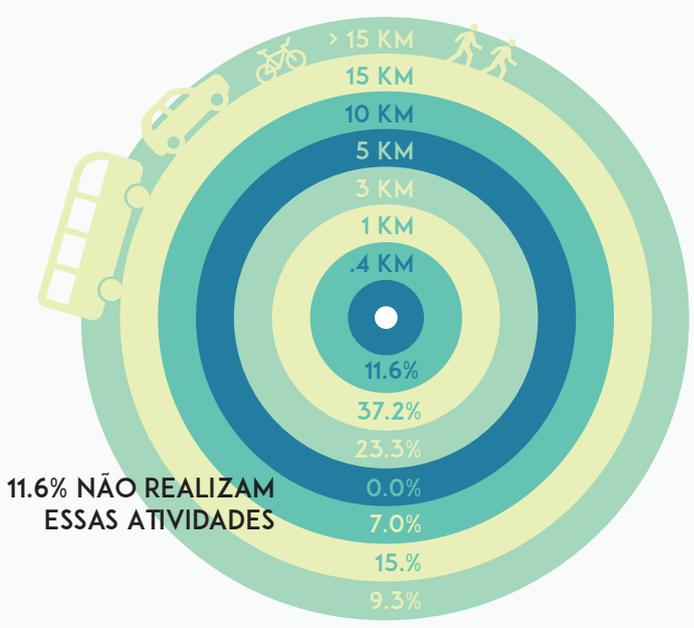
2. IDADE?



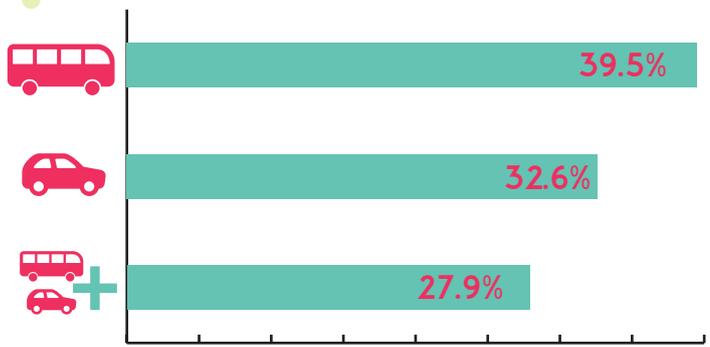
3. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE MORA?



4. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE TRABALHA?

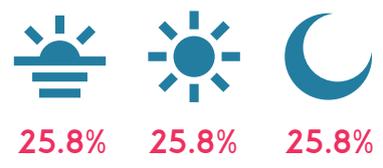


5. UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO OU PARTICULAR?



A MAIORIA DAS PESSOAS USAM TRANSPORTE PÚBLICO

6. QUANDO UTILIZA O PARKLET?



22.6% O USO É QUASE CONSTANTE

7. COMO USA O PARKLET?

esperar
usar o celular
fumar ligar descansar com o cachorro
conversar relaxar
ler sentar tomar um café

8. VOCÊ ESTÁ SATISFEITO COM AS INSTALAÇÕES DO PARKLET?


88.4%

"É BEM LOCALIZADO"

"ME SINTO SEGURO"

"AS VEZES ESTÁ SUJO"

"POUCO ESPAÇO PARA
SENTAR"

"PODERIA SER MAIOR"

Gráfico 4. Infográfico para interior do *parklet 01*

Depois das entrevistas para melhor compreensão do entorno, foram aplicados questionários no interior do objeto de estudo, apenas com usuarios do *parklet*, para entende o seu perfil, necessidades e anseios.

Percebeu-se que os sexos estão presentes quase na mesma proporção. Esse é um ponto importante, pois quando muitas mulheres utilizam muito um espaço público, podemos dizer que ele é de qualidade, pelo fato de que elas, por se sentirem mais inseguras, procuram melhor os seus locais de permanencia (BENNER, 2013).

Quanto à idade, assim como nas entrevistas anteriores, destacou-se a presença de adultos entre 35 e 19 anos. Por estar situado em uma região repleta de escritórios, empresas, escolas, universidades, cursinhos e equipamentos culturais, esse é um comportamento esperado.

Na questão 3, na qual foi perguntado a distância aproximada entre a morada e o *parklet* dos entrevistados, foi observado um perfil diverso e não apresentou um comportamento padrão. As respostas mais repetidas são de 3 km a 5 km e de 5 km a 10 km de distância.

Na questão 4, destacou-se o alto número de respostas nas opções mais próximas (até 400 m, entre 400 m e 1 km e entre 1 km e 3 km). Assim, a maioria das pessoas trabalha ou estuda em até 3 km.

Diferente do questionário do entorno, foi observado que, no interior do *parklet*, a maior parte das pessoas utilizam o transporte público. Além disso, o uso do objeto se dá de maneira quase uniforme ao longo do período dos dias (manhã, tarde, noite) e fins de semana e feriados.

8

DIÁRIOS DE CAMPO

Como apresentado nas considerações iniciais desta análise, foram feitas observações e mapeamentos em cinco horários em um dia, durante dois dias, sendo dois mapas para cada horário - um de pessoas em pé/sentadas e outro de comportamentos no interior do *parklet* - totalizando dez folhas de observação e vinte mapas.

Assim como já explanado no método dos portais, o *parklet* da Rua Padre João Manoel conta com uma vitalidade notável, sendo muito bem utilizado em todos os períodos observados. Com o estudo de comportamento e contagem de pessoas, notou-se que o período mais utilizado é na quinta-feira entre 18:00 e 18:30 (fim da tarde).

No entorno existem sedes de diversos escritórios e importantes empresas. É costume, na cidade de São Paulo, em regiões como a Av. Paulista, a Av. Faria Lima e outras áreas do Itaim Bibi e Vila Olímpia, as pessoas saírem do seu trabalho e se encontrarem com amigos e colegas para o Happy Hour. Notou-se o *parklet* como um ponto de encontro, durante o período de análise.

PARKLET 01
GRÁFICO DE FLUXOS DE PESSOAS

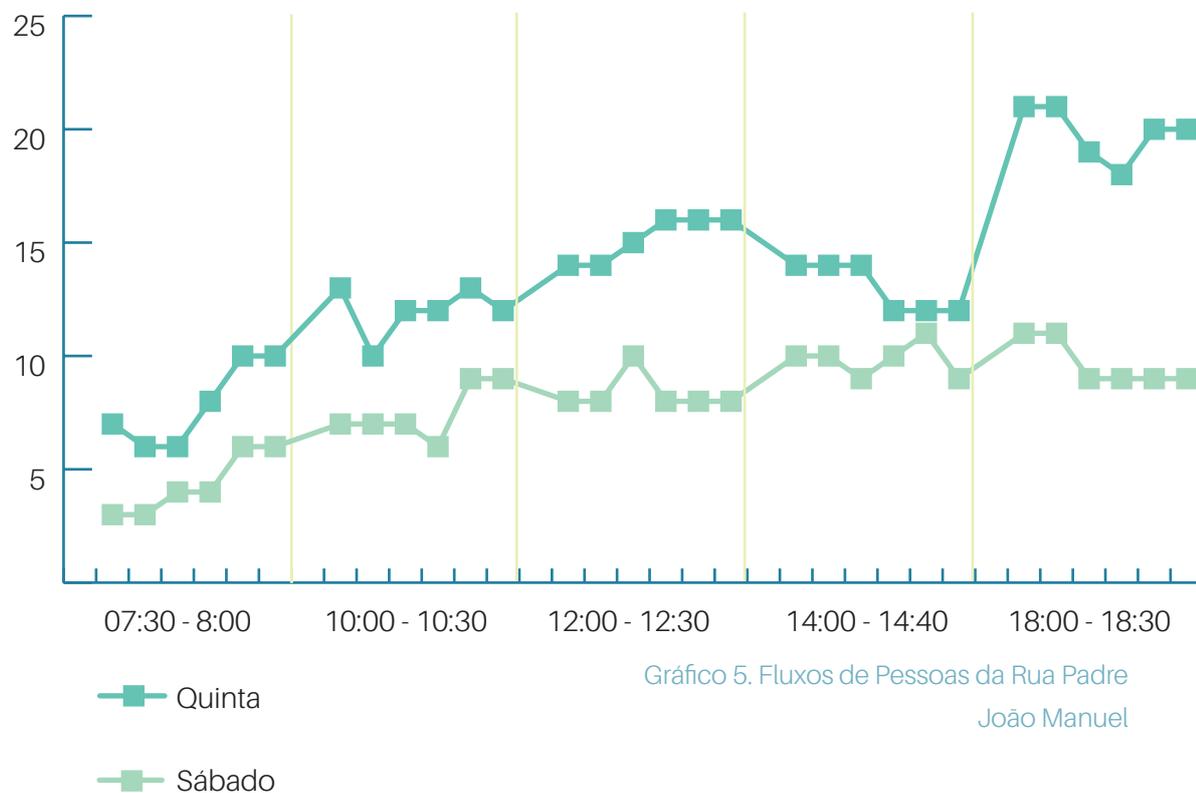


Gráfico 5. Fluxos de Pessoas da Rua Padre João Manuel

DIA 01: QUINTA-FEIRA 19/04/2018

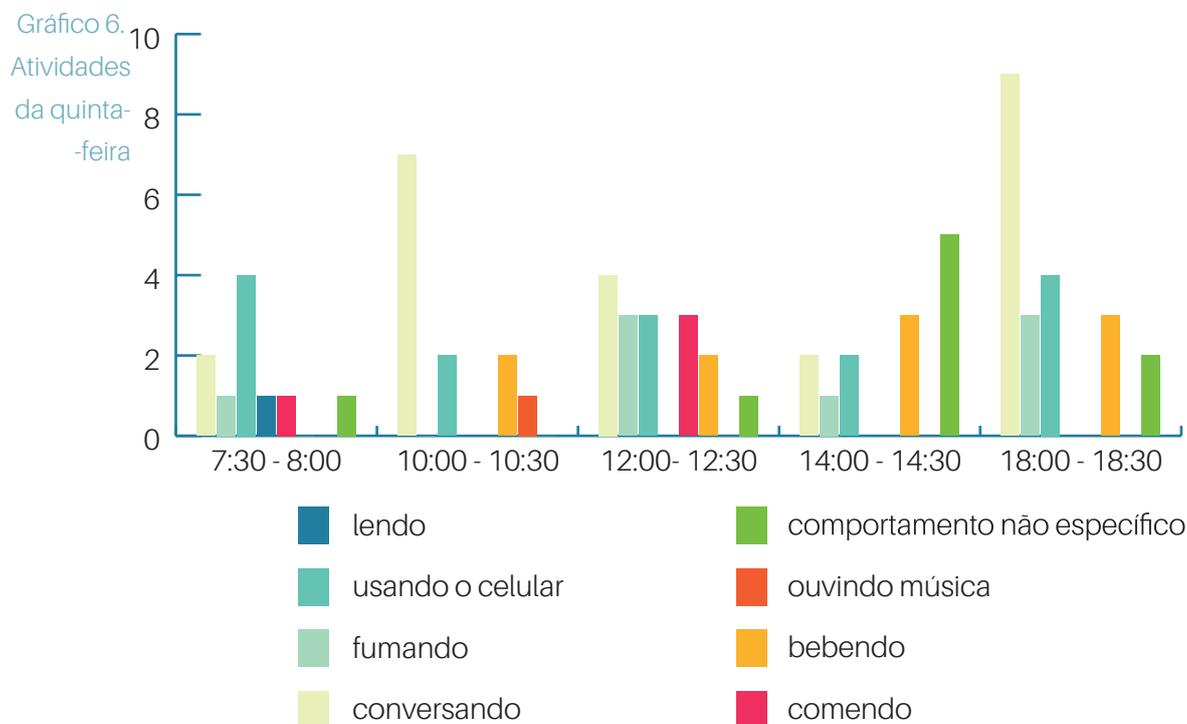
Ao longo da quinta-feira, o uso se dá de forma crescente, aumentando até o último horário de observação.

Como pode ser percebido em uma análise breve do gráfico, as atividades mais observadas são pessoas conversando ou usando o celular. Esses comportamentos, ocorre sobretudo entre 18:00 e 18:30, coincidindo também, com o horário de maior uso do *parklet*.

Durante a realização dos diários, nota-se frequentemente a presença de grupos de pessoas conversando (entre 2 a 4 integrantes).

PARKLET 01

GRÁFICO DE ATIVIDADES - QUINTA



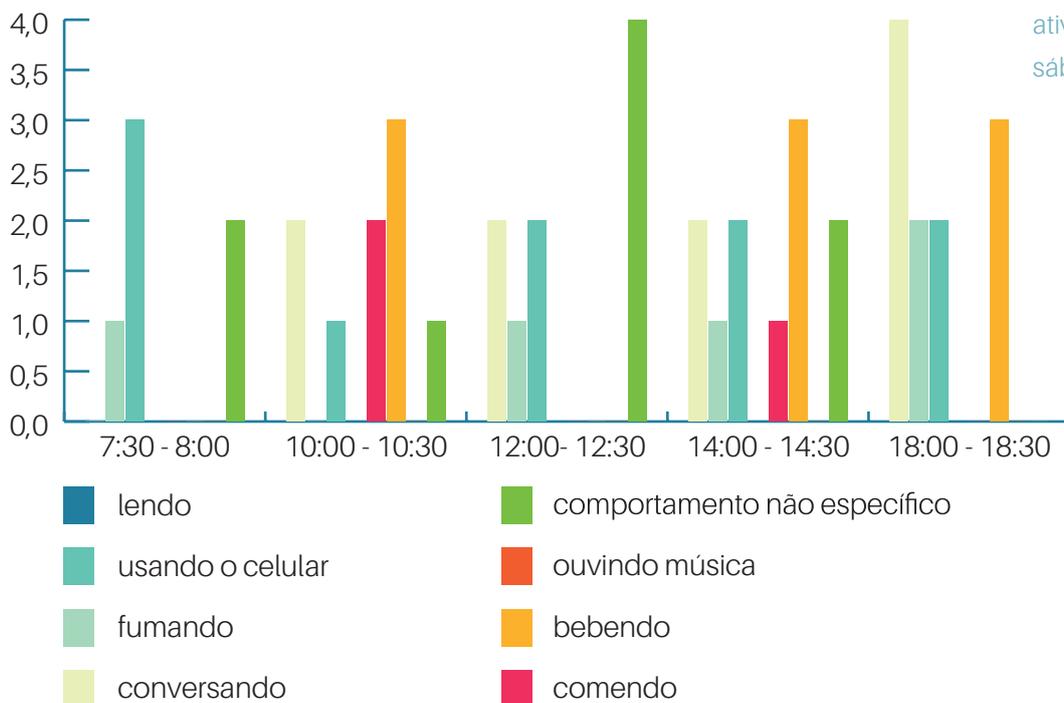
DIA 02: SÁBADO 21/04/2018

Antes de começar a análise do sábado, é importante destacar que, diferente da maioria das regiões, o comércio na Av. Paulista, continua aberto até depois das 12h, o que incentiva o movimento da área. A diferença do sábado para os outros dias da semana, é que a maioria dos escritórios e empresas se encontram fechados, apesar disso, permanecem as atividades culturais e atividades comerciais.

Como observado no gráfico 5, o fluxo de pessoas, com exceção do início da manhã, permanece quase que constante nos demais horários.

PARKLET 01
GRÁFICO DE ATIVIDADES - SÁBADO

Gráfico 7.
Tipos de atividades do sábado



As atividades culturais da Av. Paulista, no sábado, costuma atrair além de turistas, pessoas que durante a semana não têm tempo para lazer. Isso faz com que se observe a presença de pessoas passeando.

Com relação às atividades, destaca-se o número de pessoas bebendo algo (na maioria das vezes comprados na cafeteria portuguesa em frente ao *parklet*), conversando e com comportamento não específico (descansando e relaxando).



9

PARKLET 02: RUA MATEUS GROU

O parklet 02 está localizado em São Paulo - SP na Rua Mateus Grou próxima ao número 488, no bairro de Pinheiros.

ENTORNO DO OBJETO

Seu entorno caracteriza-se por um uso bastante diversificado, contendo tanto residências, quanto comércios e serviços.

A área é contemplada com uma associação de moradores



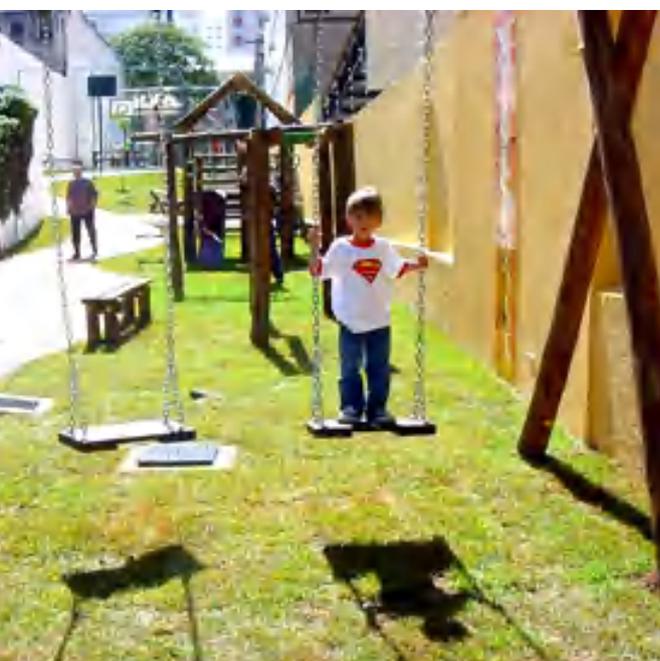
bastante atuante que se responsabiliza por uma série de intervenções na área. Ela foi responsável por uma reforma embaixo do viaduto da Rua Teodoro Sampaio – importante trecho comercial do entorno – e são responsáveis por manter o espaço limpo e ocupado. Outra intervenção se deu em um antigo corredor (terreno residual), que foi transformado em praça, com mobiliário urbano e paisagismo mantidos pelos próprios moradores (Figura 17).

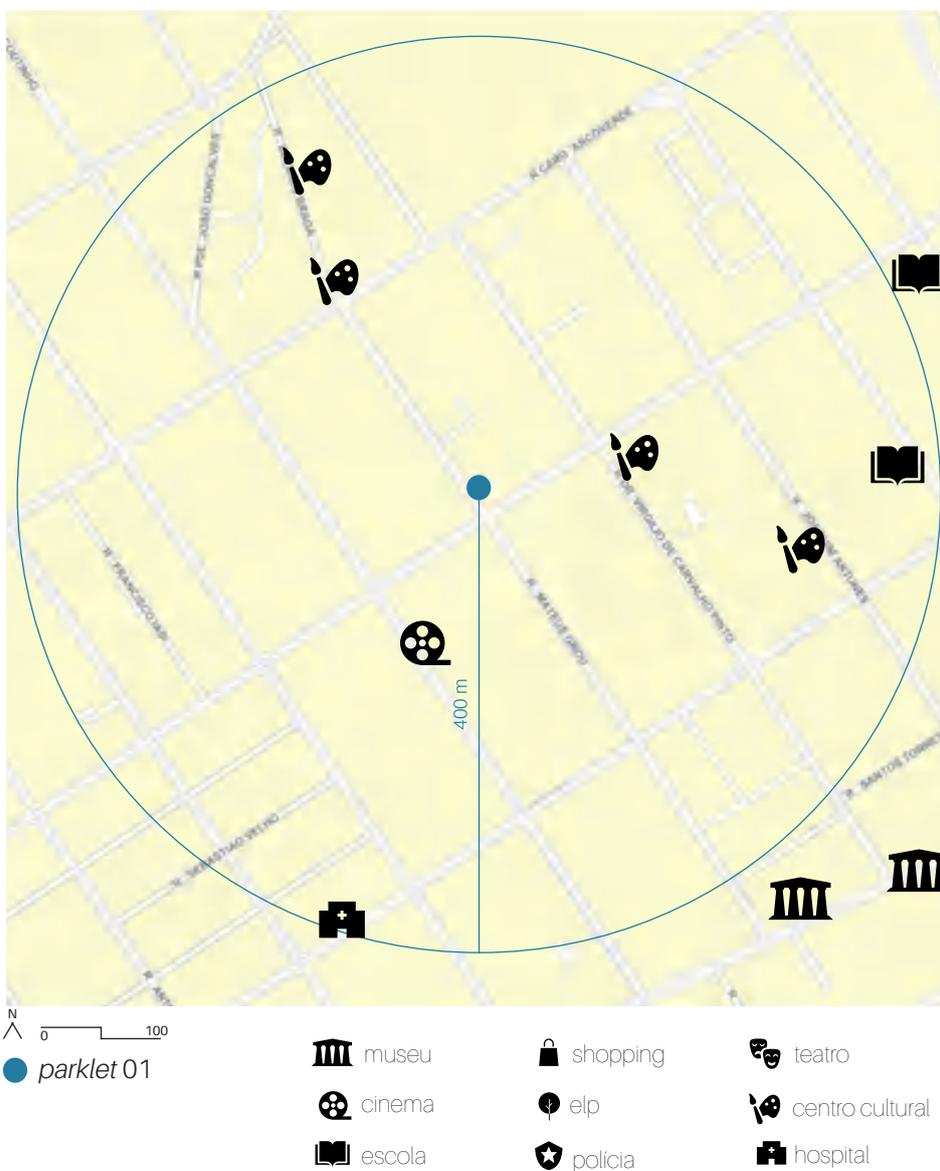
Figura 17. Praça da associação de moradores do Bairro Pinheiros



Outra importante ação promovida pela associação de moradores é a contratação de uma empresa de segurança para fazer rondas 24 horas por dia.

Em frente ao *parklet*, estão localizadas importantes atividades comerciais que são valorizadas pelos moradores (restaurantes e mercados), além de ficar próximo de uma das centralidades de São Paulo – a Rua Teodoro Sampaio – que hoje conta com uma estação de metrô da linha amarela, que foi inaugurada durante o período do projeto, fazendo com que a área fosse atraída por novos transeuntes.

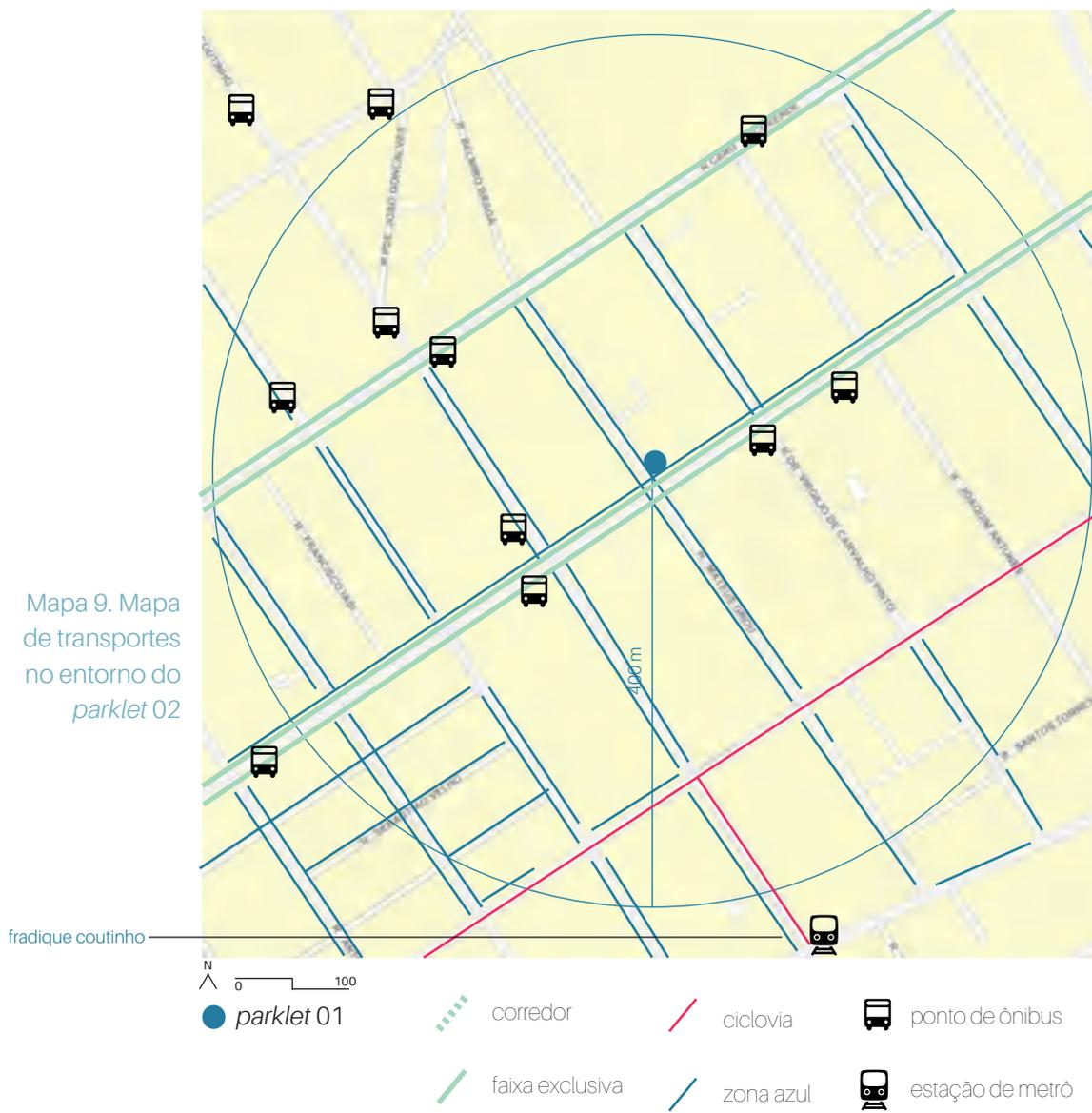




Mapa 8. Mapa de equipamentos no entorno do parklet 02

Quanto aos meios de transporte, a área também se destaca pela presença de ciclovias, faixas exclusivas de ônibus e a presença da estação de metrô Fradique Coutinho. Sem contar que todo o entorno imediato tem estacionamento de veículos nas ruas na modalidade da Zona Azul.

Mapa 9. Mapa de transportes no entorno do *parklet* 02



9

O PROJETO

Local

Rua Mateus Grou - São Paulo

Área de Projeto

24 m²

Materiais

floreira de concreto, piso e mobiliário em madeira pinus autoclavada.

Parceiros/ Realizadores

Zoom Urbanismo Arquitetura e Design, Contain It e Instituto Mobilidade Verde

Projeto

Zoom Urbanismo Arquitetura e Design, Instituto Mobilidade Verde

Execução

Contain It

Ano

2015

201

ficha técnica





O projeto foi feito de forma colaborativa, através de oficinas nos locais que se instalariam os *parklets*. Essas oficinas foram realizadas com o apoio direto dos estabelecimentos comerciais próximos ao local, com o fornecimento de suporte e mobiliário necessário, como cadeiras, mesa.

Para compreender o que a comunidade esperava de um *parklet* na região, foram elaboradas entrevistas com moradores, transeuntes, comércio, local, crianças, associação de moradores, ONG e outros. Durante os encontros, o Instituto Mobilidade Verde e o escritório de arquitetura responsável, contava sobre a sua experiência com *parklets*, o que eles significavam na vizinhança, quais impactos eles poderiam oferecer. Foi discutido o que o *parklet* deveria ter, como deveria funcionar.

Ao fim dos encontros, algumas das sugestões foram: biblioteca latino-americana, quadro negro para colocar o cronograma de atividades, paisagismo, locais para leitura, locais para cachorros, guarda sol, lixeiras e bancos.

Segundo o Instituto Mobilidade Verde, durante as reuniões, não houve nenhum tipo de resistência, todos já conheciam o *parklet* eram a favor da instalação.

Por fim, o projeto final resultou na instalação de bancos dispostos em alturas diferentes, dando ideia de que fosse a simulação de uma arquibancada, guarda sol, mesas de apoio e nichos para livros, tornando-se uma pequena biblioteca.

9 MÉTODO DOS PORTAIS

Na primeira etapa, depois da análise projetual, foi realizado o método dos portais na área. Estabelecendo, como no estudo de caso anterior, dois portais para análise.

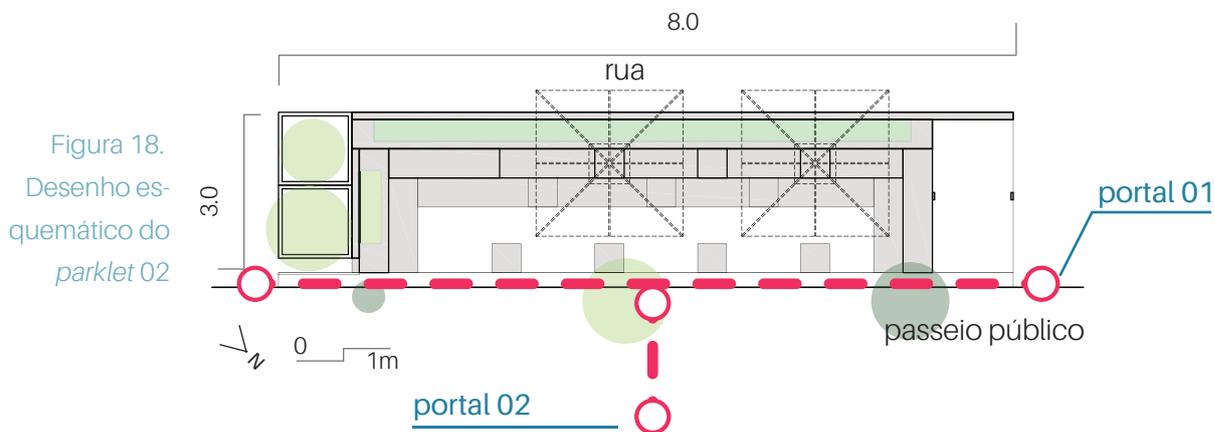


Figura 18.
Desenho es-
quemático do
parklet 02

A contagem do portal 02, feita para estimar a amostra de entrevistados no entorno do *parklet*, também serviu para perceber como o fluxo é mais alto durante o horário de almoço, devido a presença de restaurantes na área.

Outro fato interessante, quanto ao portal 01 e complementado pelos diários de campo, percebe-se que durante o sábado, a maior parte do movimento no *parklet* se dá por funcionários dos estabelecimentos (durante o período da manhã) e a tarde e a noite, por frequentadores destes.

Por meio do estudo inicial do *parklet*, considerando apenas o método dos portais, percebe-se que a vitalidade do local é, em muito, inferior ao *parklet* 01.

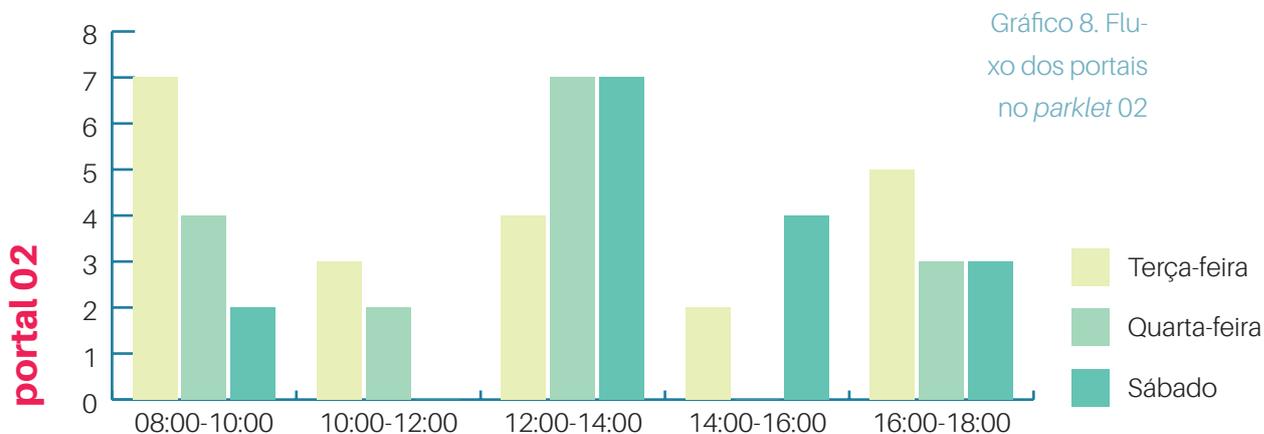
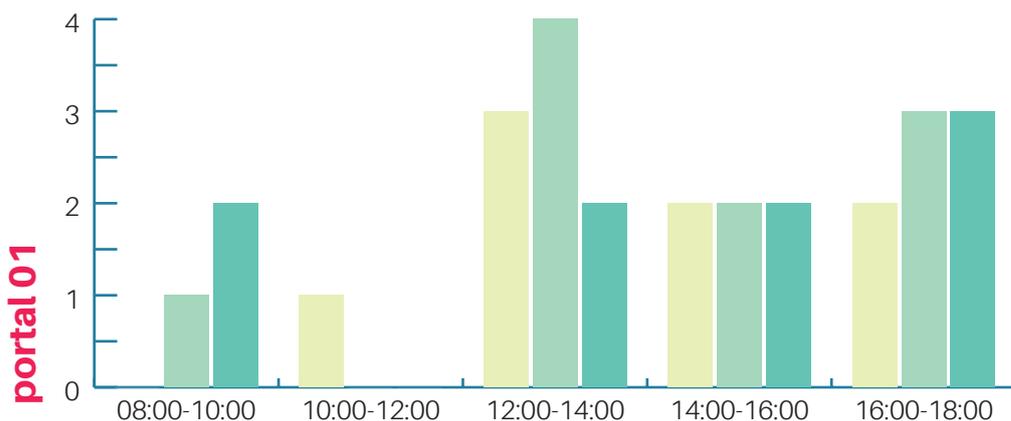


Gráfico 8. Fluxo dos portais no *parklet* 02

9

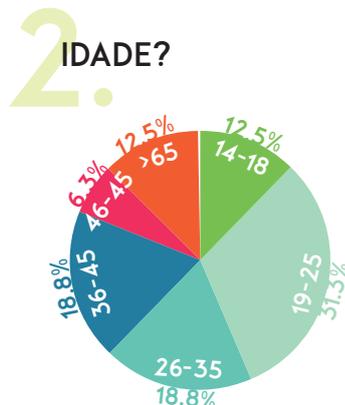
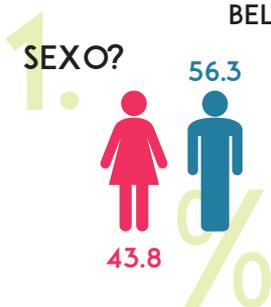
ENTREVISTAS

Foram realizadas entrevistas no interior do *parklet* 02 e no seu entorno. Alguns pontos foram notados semelhantes ao *parklet* 01, da Rua Padre João Manuel. As porcentagens de homens e mulheres se assemelham, apesar disso o feminino tem uma presença um pouco menor.

Quanto à idade, nota-se um destaque maior nos respondentes entre 19 e 25 anos - a maioria - e da alta quantidade de pessoas com mais de 65 anos (12,5%).

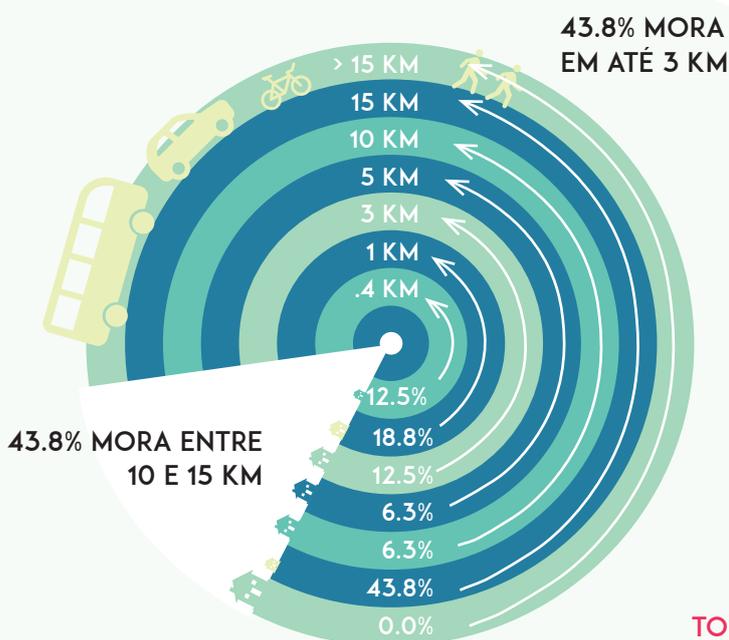
A maior parte das pessoas moram distante do *parklet* (entre 10 e 15 km), mas essa porcentagem é a mesma que a de pessoas que moram em até 3 km do mesmo (43,8%). Além disso, é importante observar que quase todos os respondentes, trabalham ou estudam em até 5 km de distância.

VÁRIOS ENTREVISTADOS, TRABALHAVAM EM ESTABELECIMENTOS DA REGIÃO



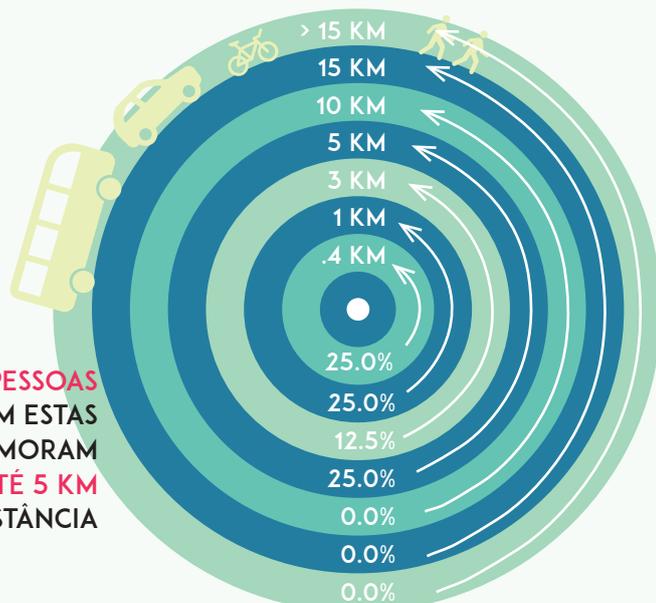
A RESPOSTA MAIS ESCOLHIDA FOI ENTRE 19 E 25 ANOS

3. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE MORA?



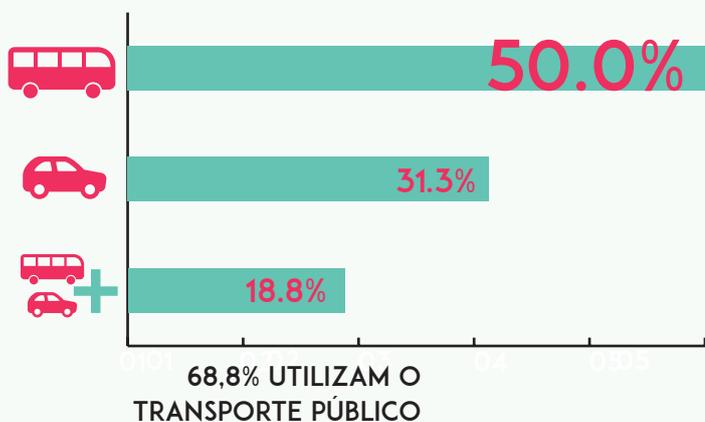
4. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE TRABALHA?

TODAS AS PESSOAS QUE REALIZAM ESTAS ATIVIDADES, MORAM EM ATÉ 5 KM DE DISTÂNCIA



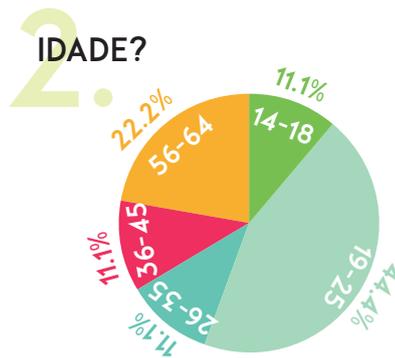
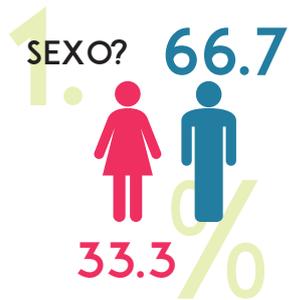
12,5% NÃO REALIZA ESSAS ATIVIDADES

5. UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO OU PARTICULAR?

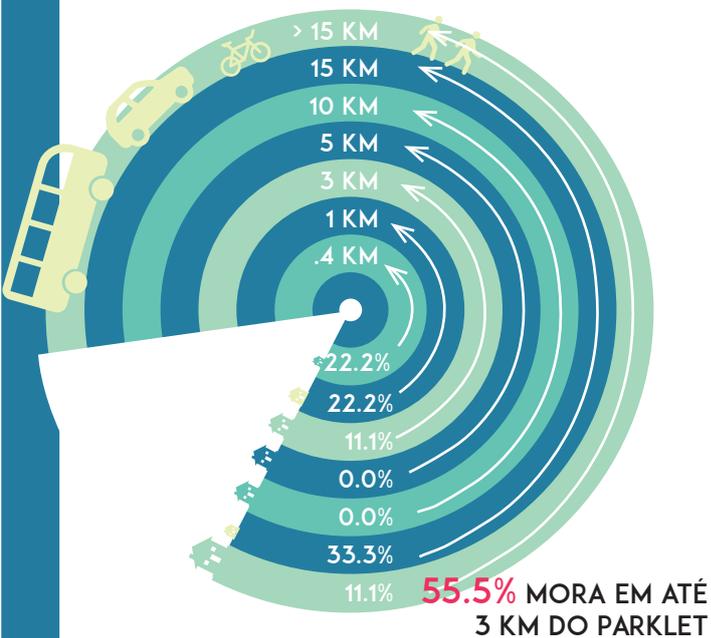


6. UTILIZA, NO DIA A DIA, MODAIS NÃO MOTORIZADOS? QUAIS?

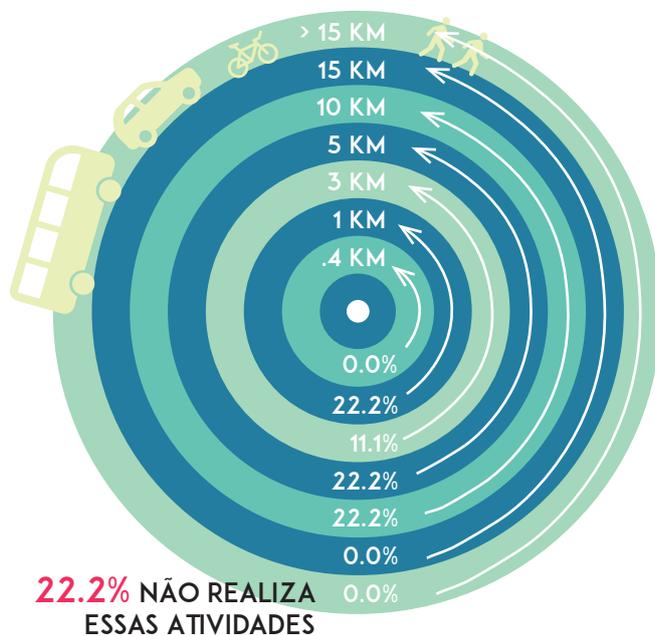




3. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE MORA?



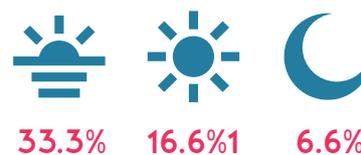
4. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE TRABALHA?



5. UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO OU PARTICULAR?



6. QUANDO UTILIZA O PARKLET?



7. COMO USA O PARKLET?

refeição
esperar ler fumar
usar o celular sentar
fazer ligações

8. VOCÊ ESTÁ SATISFEITO COM AS INSTALAÇÕES DO PARKLET?

22% NÃO ESTÁ SATISFEITO NEM INSATISFEITO



"NÃO ACHO MUITO SEGURO E AS VEZES TEM MORADORES DE RUA"

"GOSTO PARA LER O JORNAL PELA MANHÃ, MAS É SUJO"

"ÓTIMO PARA PASSAR O TEMPO"

Desta vez, na análise do interior do *parklet* 02, chama atenção a maior presença de pessoas do sexo masculino, o que significa que o ambiente pode ser tido como hostil para as mulheres. Mais uma vez, a maior presença é de pessoas de 19 a 25 anos.

Foi percebido que 55.5% dos entrevistados moram em até 3 km do *parklet* e 33.3% trabalha em até 3 km do mesmo.

Pela primeira vez nas entrevistas, foi igual o número de usuários do transporte público e particular.

9 DIÁRIOS DE CAMPO

Assim como no *parklet* 01, foram feitos diários de campo, como forma de complementação das entrevistas, durante 2 dias em 5 horários, totalizando 10 folhas de observação.

Durante o primeiro dia de observação, no início da manhã, muitas pessoas passavam, mas era notável a pressa delas para chegar em algum lugar, então, elas não utilizavam o espaço, apenas passava por ele sem nota-lo. O movimento do *parklet* foi aumentando à medida que se aproximava o fim da manhã, pois mais funcionários dos estabelecimentos da frente chegavam para trabalhar e faziam uma pequena pausa no *parklet*.

Entre o fim da manhã e meio da tarde, o fluxo era basicamente de clientes dos estabelecimentos – não como fila de espera, mas como locais de encontro, área de fumantes e outros.

No fim da tarde, apesar de a região ainda ter um pouco de vitalidade, não era comum ver usuários no *parklet*. As pessoas passavam com um propósito definido ou de entrar em um dos estabeleciment

PARKLET 02

GRÁFICO DE FLUXOS DE PESSOAS

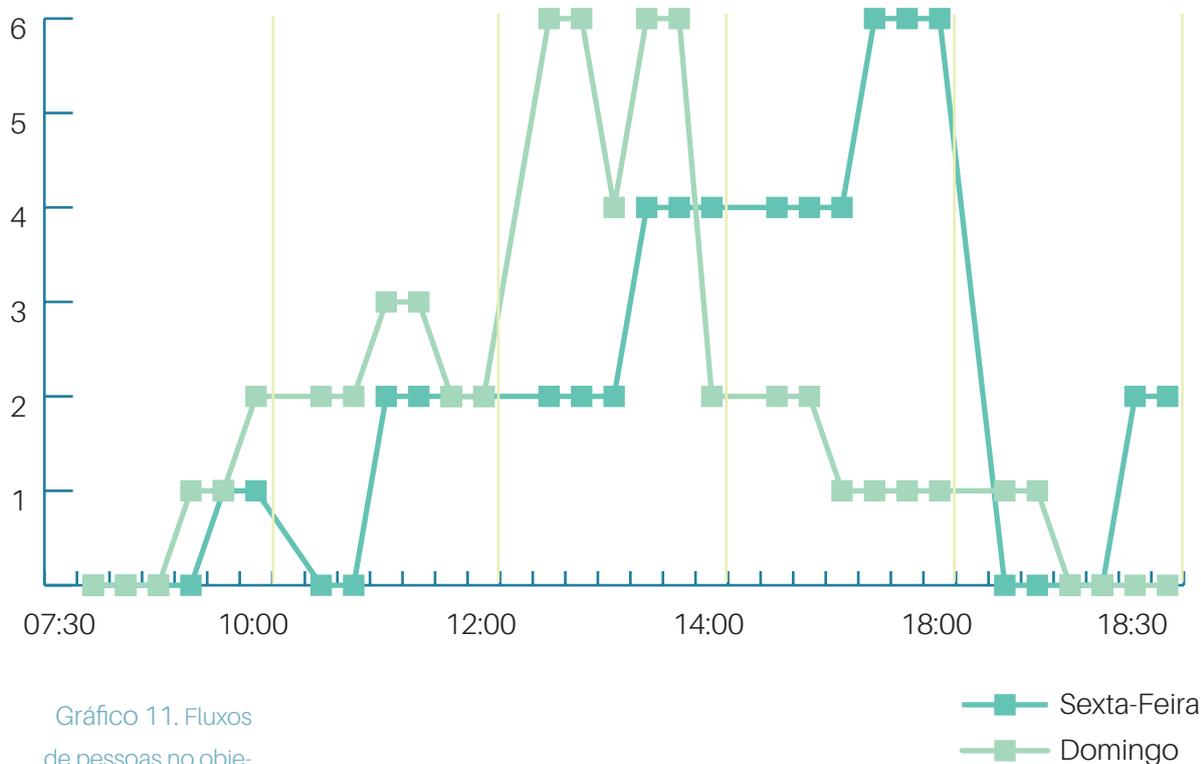


Gráfico 11. Fluxos de pessoas no objeto de estudo 02

Durante o domingo, com exceção dos restaurantes que abriram a partir do horário de almoço, a maioria dos estabelecimentos comerciais se encontravam fechados, o que diminuiu muito o movimento da área.

DIA 01: SEXTA-FEIRA 20/04/2018

Como nos estudos anteriores, destaca-se o número de pessoas conversando no local e usando como área de fumante. Um uso bastante observado foi de pessoas (possíveis moradores do entorno), que descansavam com os seus cachorros. Além disso, foi notado que no meio da manhã há uma utilização intensa de funcionários de estabelecimentos da frente do objeto de estudo.

PARKLET 02
GRÁFICO DE ATIVIDADES - SEXTA

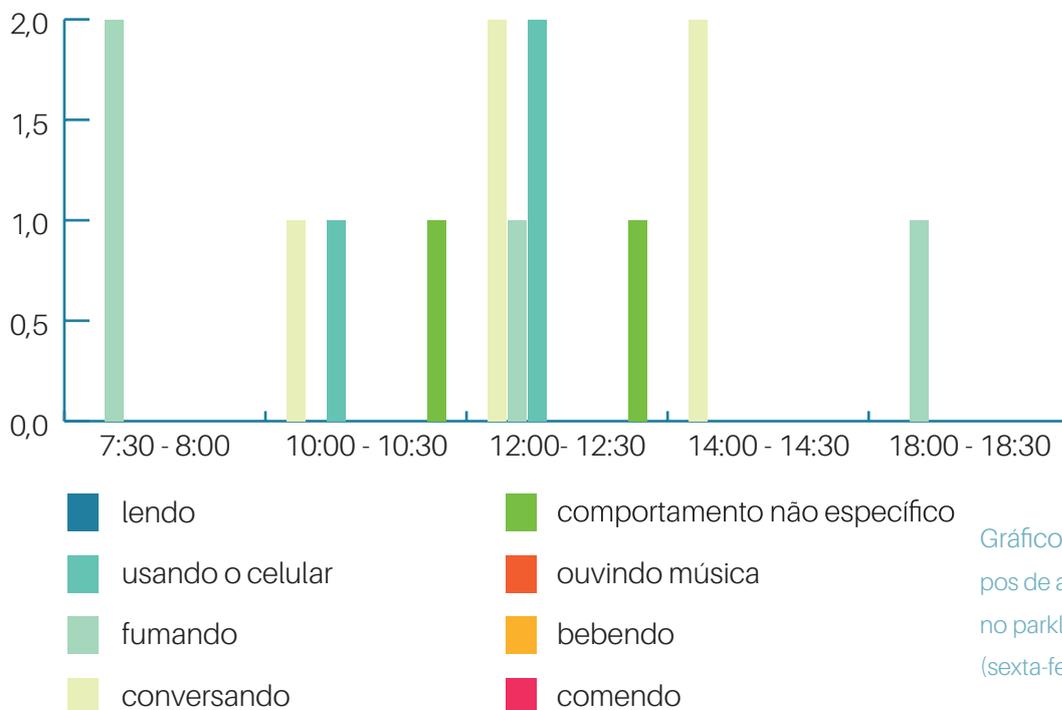


Gráfico 12. Tipos de atividade no parklet 02 (sexta-feira)

Foi percebido um maior fluxo no horário de almoço, de pessoas que esperavam algo ou alguém – não como fila de espera, mas como ponto de encontro.

DIA 02: DOMINGO 22/04/2018

A região possui pouca vitalidade no domingo, assim como a maioria dos bairros residenciais. Observa-se um pequeno fluxo de moradores e de pessoas que saem para almoçar ou jantar.

A respeito das atividades, só foram notados três tipos: em ordem decrescente: pessoas conversando, relaxando e fumando. Na maior parte das vezes elas ou estavam esperando alguém para entrar nos estabelecimentos comerciais, ou se despediam de alguém após sair deles.

PARKLET 02

GRÁFICO DE ATIVIDADES - DOMINGO

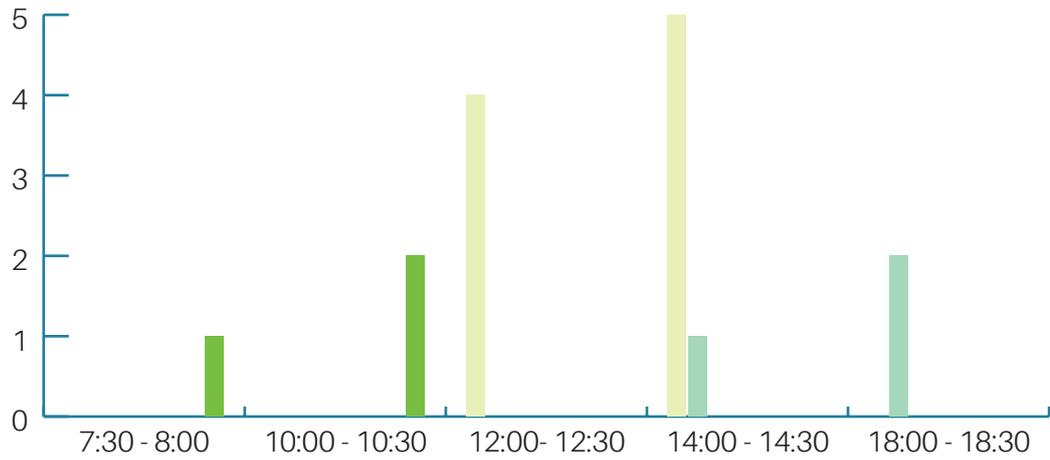


Gráfico 13. Tipos de atividade no parklet 02 (domingo)



10

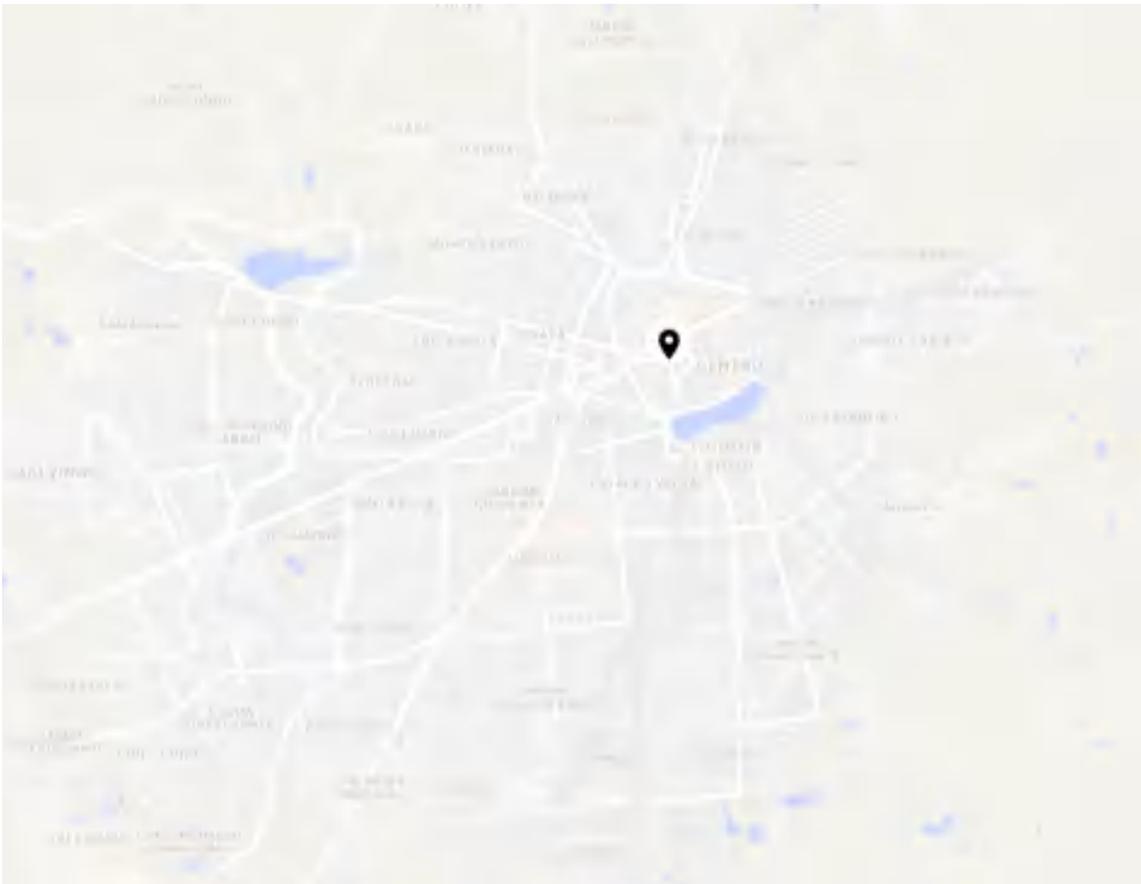
PARKLET 03: RUA IRINEU JOFFILY

O *parklet 03* está localizado em Campina Grande - PB no bairro Centro, em frente ao número 176.

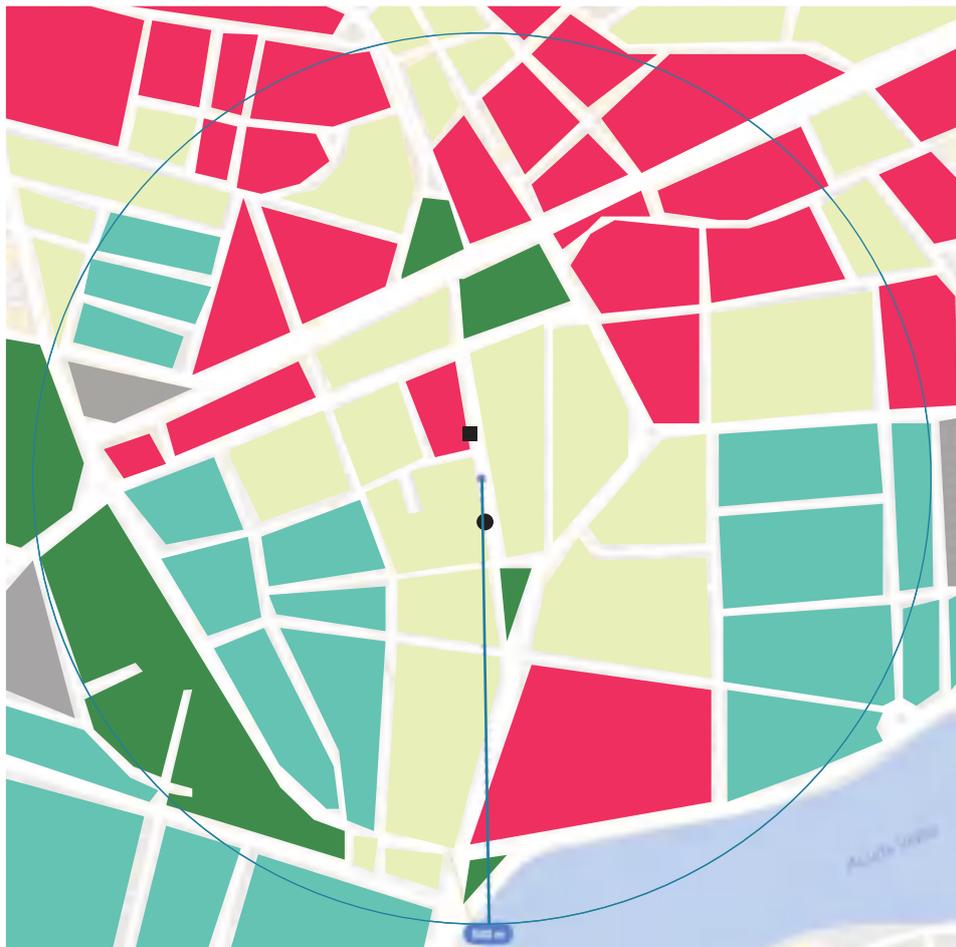
ENTORNO

Em primeiro lugar, deve ser considerado que existe um outro *parklet* a aproximadamente 100 metros deste por isso, optou-se por fazer apenas uma análise, tanto do *parklet* quanto do entorno. Para que o estudo não ficasse menor que o dos *parklets* de São Paulo, no lugar de uma análise do raio de 400 metros do entorno, será feita uma análise em um raio de 500 metros.

O primeiro *parklet* de Campina Grande, terceiro objeto de estudo desse trabalho, está localizado na rua Irineu Joffily em frente a uma doceria na área central da cidade. Como o outro *parklet* não foi desconsiderado na análise do entorno, eles serão representados nos mapas que seguem nesta seção por meio de um círculo e um quadrado, respectivamente.



Mapa 10.
Localização
do parklet 03
em Campina
Grande - PB



Mapa 11. Predominância
de uso do solo no entorno
imediato do *parklet* 03

N
0 200

■ *parklet* 03

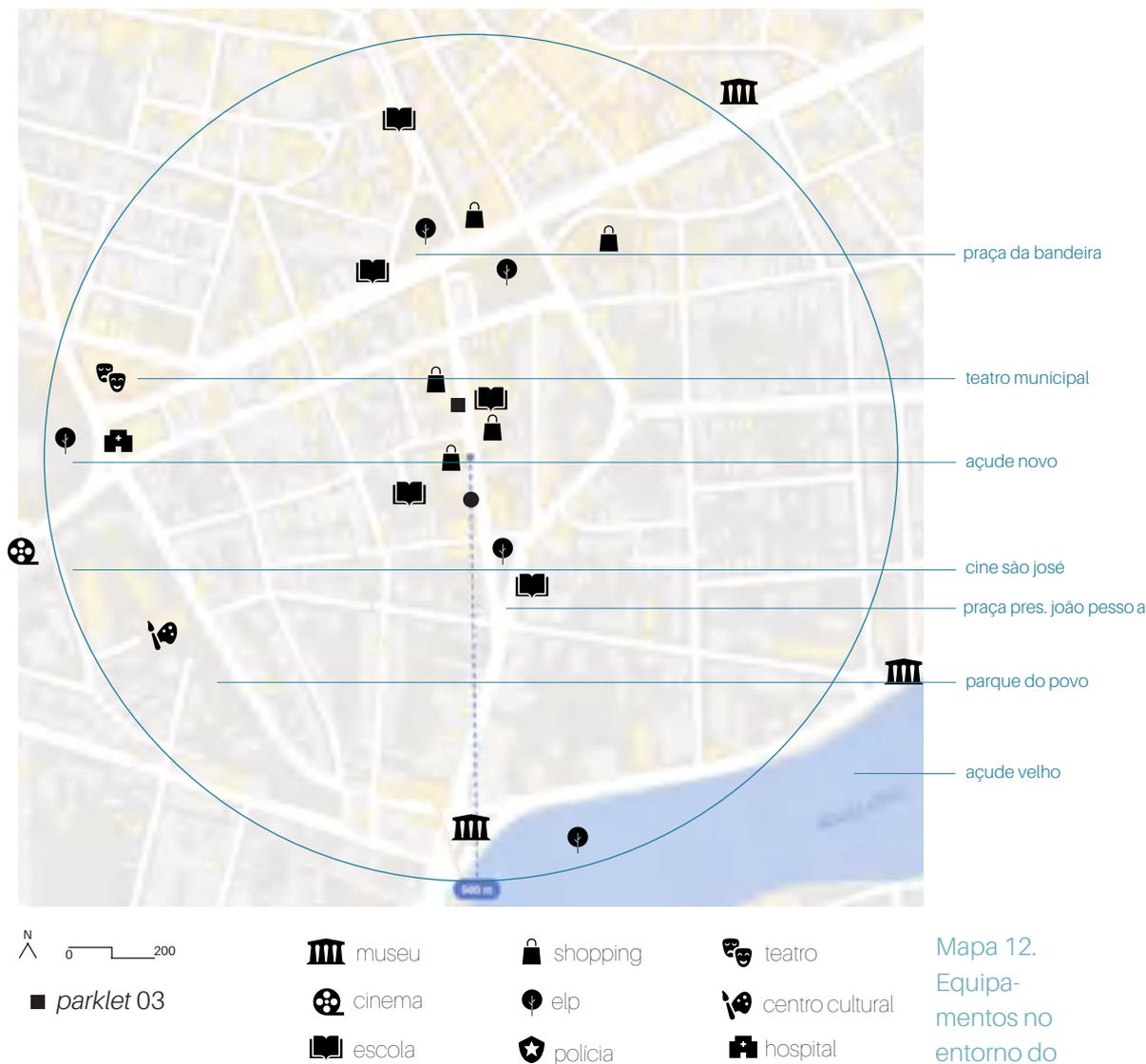
■ comércio e serviços

■ residencial e
comércio/ serviços

■ residencial

■ equipamentos públicos

■ institucional

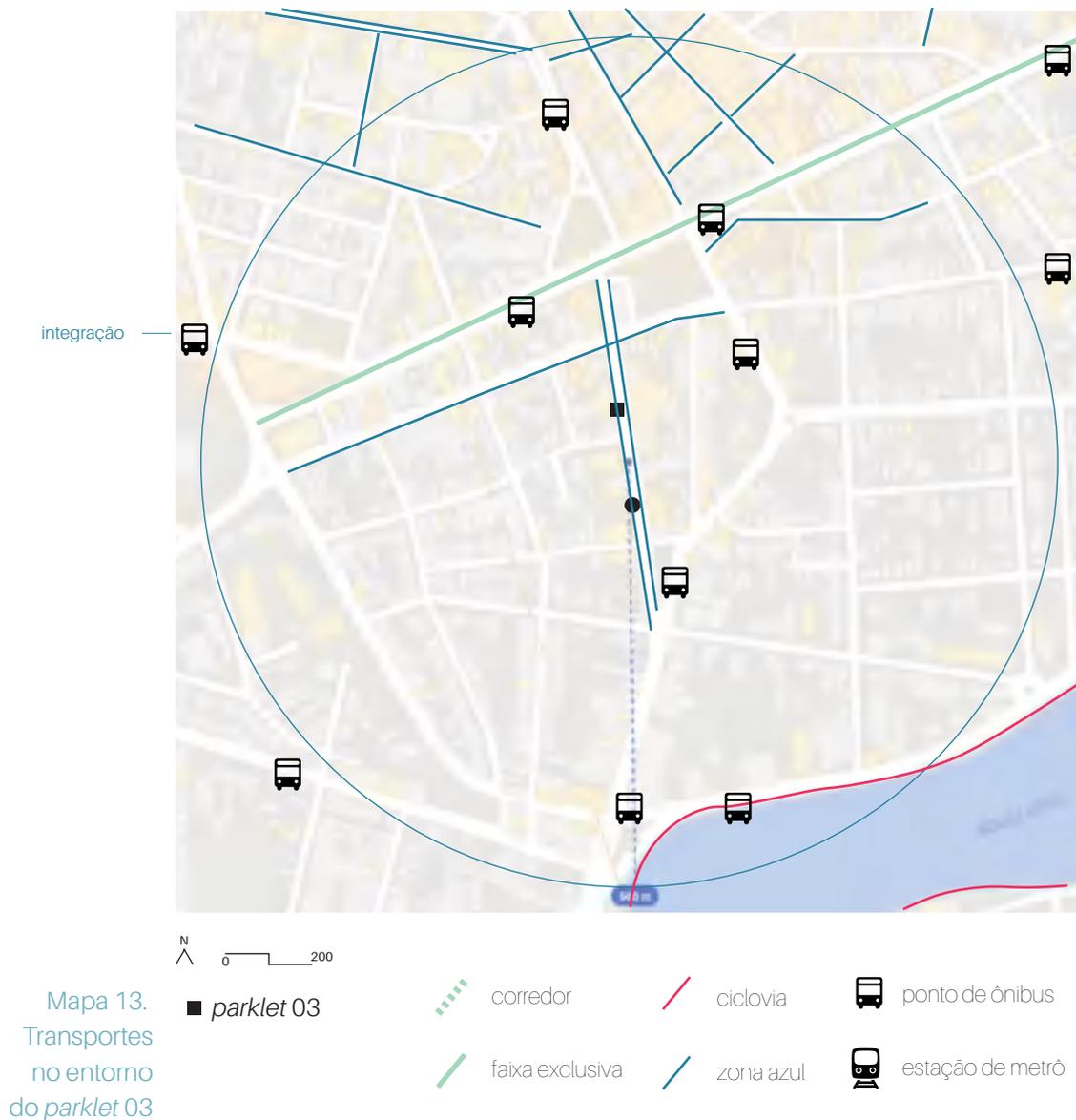


Mapa 12.
Equipamentos no
entorno do
parklet 03

O seu entorno imediato possui uso predominantemente de comércio e serviços, mas, se afastando um pouco, há uma predominância de uso residencial.

A rua em que se situam, destaca-se pela presença de escolas (Colégio Motiva), faculdades (UNESC, Faculdade Paulista) e cursinhos. É percebida ainda mais a presença de equipamentos institucionais (Colégio CAD, Colégio Damas).

Os principais estabelecimentos comerciais estão presentes nas proximidades. Somado a isso, pode ser observado uma grande presença de espaços livres públicos, como o Parque do Povo, a Praça Cle



mentino Procópio, a Praça da Bandeira, o Açude Novo, o Açude Velho e a Praça Cel. Antônio Pessoa.

Quanto à oferta de transporte, os *parklets* estão situados próximo ao principal eixo viário da cidade, a Av. Floriano Peixoto. Somado a isso, encontra-se a menos de 600 metros da integração de ônibus, o que faz com que tenha um ótimo acesso através do transporte público.

A região carece de presença de corredores e faixas exclusivas de ônibus. Não existem corredores e só existe uma faixa exclusiva, na Av. Floriano Peixoto. Também é notável a falta de ciclovias e ciclofaixas. Existindo apenas uma no Açude Velho.

10

O PROJETO

Local

Rua Irineu Joffily - Campina Grande

Área de Projeto

24 m²

Materiais

Piso e mobiliário em madeira, pérgolas de aço, jarro de concreto

Projeto

Pedro Paschoal

Ano

2016

ficha técnica



Figura 19. Parklet 03 fotografia



O *parklet* foi feito com orçamento privado como forma de trazer algo benéfico para a cidade e é utilizado, notavelmente, por pessoas que não utilizam o estabelecimento em frente (como veremos nas próximas seções deste trabalho).

Tanto a estrutura quanto ao mobiliário composto de bancos, jarros e lixeira, foi feito todo em madeira. Havia, no momento de projeto e inauguração, uma pérgola de aço, que tinha como objetivo a plantação de trepadeiras para sombrear o espaço. Contudo, no momento de realização deste estudo, a pérgola não mais existia, segundo relatos foi retirada por entrar em conflito com normas do IPHAEP, e, para melhor acessibilidade, foi instalada uma rampa de acesso para pessoas com dificuldade de locomoção.

O projeto ocupa a vaga que seria de dois veículos, e está instalado em uma rua, que diferente dos objetos anteriores, tem uma certa declividade.

10

MÉTODO DOS PORTAIS

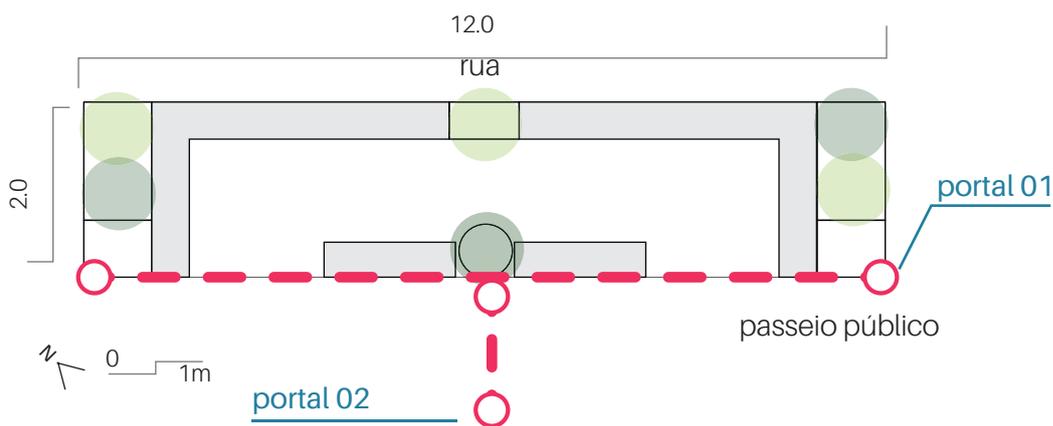
Dando continuidade ao trabalho, foi aplicado o método dos portais em dois dias distintos, um dia útil, 29 de maio de 2018 (terça-feira), e um no fim de semana, 26 de maio de 2018 (domingo).

Quanto a escolha dos dias, tomou-se alguns cuidados:

- Para a escolha do dia útil, não poderia ser escolhida a segunda-feira, pelo fato de que, neste dia, a maioria dos estabelecimentos no entorno imediato do *parklet* (restaurantes e bares), encontram-se fechados. Assim, restaria de terça à sexta. Além do fato já citado, a segunda e a sexta costuma sofrer influência dos fins de semana, portanto não seriam dias adequados.
- O *parklet* está localizado em uma região cercada de estabelecimentos comerciais, os quais fecham ao meio dia no sábado e não abrem no domingo. Assim, foi decidido que o dia com mais perfil de fim de semana (dia atípico), seria o domingo.

Como nas análises anteriores, foram estabelecidos dois portais, o primeiro se posicionando paralelo ao parklet (para monitorar as pessoas que entravam) e o segundo transversalmente a ele (para observar as pessoas que passavam na rua).

Figura 20.
Desenho esquemático do parklet 03



Na contagem de pessoas, ficou evidente, que a rua é bastante movimentada, principalmente no dia útil, fazendo com que muitas atravessem o portal 02, contudo, pouquíssimas pessoas passam pelo portal 01 para utilizar o *parklet*.

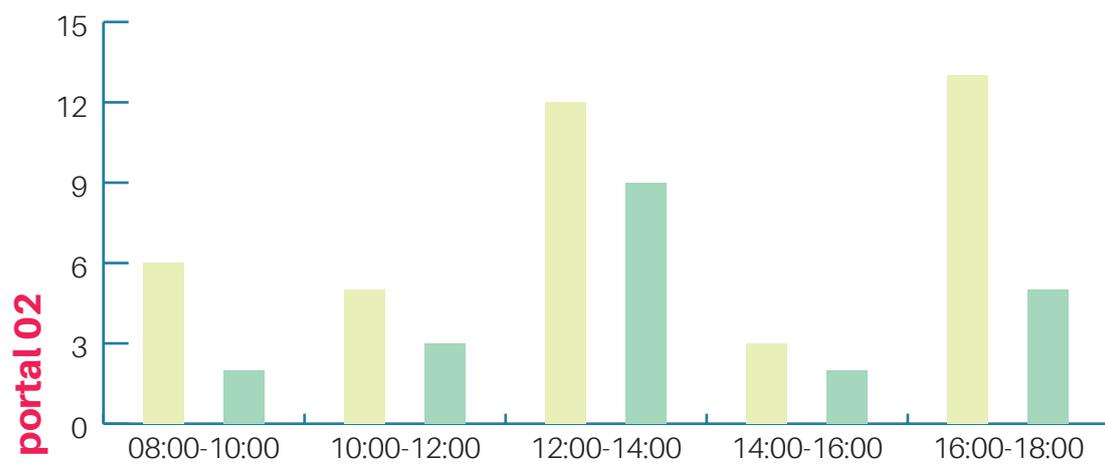
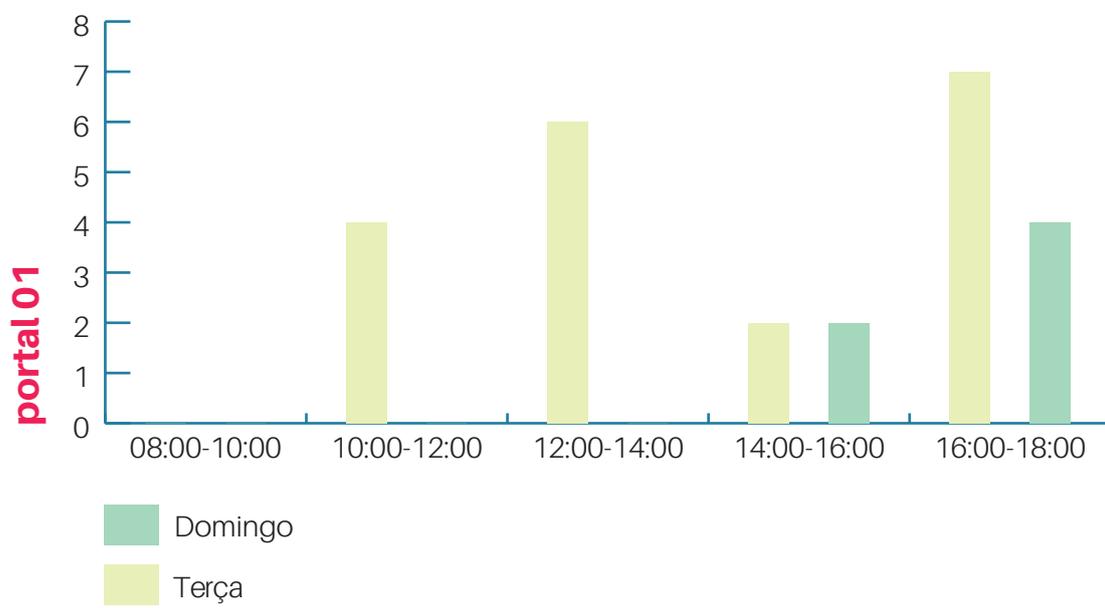


Gráfico 14. Fluxos de pessoas no portal 1 e 2 do parklet 03

10

ENTREVISTAS

Como o *parklet* está localizado muito próximo à diversas escolas, percebe-se que isso teve certa influência nos questionários, mesmo quando se procurava diversificar os entrevistados. Isso pode ser observado, na idade mais respondida e, também, na questão 4, na qual se pergunta qual a distância aproximada entre o *parklet* e onde se estuda ou trabalha.

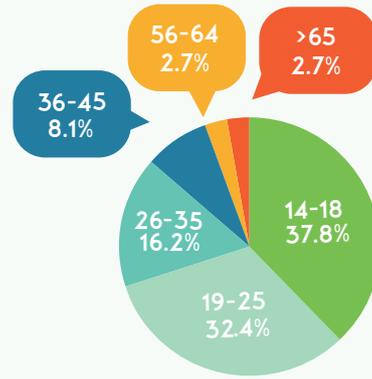
As entrevistas foram realizadas em período de festas juninas e, por a cidade sediar “O Maior São João do Mundo”, algumas respondentes não moravam em Campina Grande. Esse é o único motivo de termos respostas no item 3 e 4 em “Mais de 15 km”.

Outro fator que chamou a atenção, foi o alto número de pessoas que utilizam o transporte particular.

ENTREVISTAS NO ENTORNO



2. IDADE?



3. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE MORA?



42% MORA ENTRE 3 E 5KM DO PARKLET

4. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE TRABALHA/ESTUDA?



8.3% NÃO REALIZA ESTAS ATIVIDADES

50% TRABALHA OU ESTUDA EM ATÉ 1 KM DE DISTÂNCIA

5. UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO OU PARTICULAR?

70,3%
UTILIZA O TRANSPORTE PARTICULAR

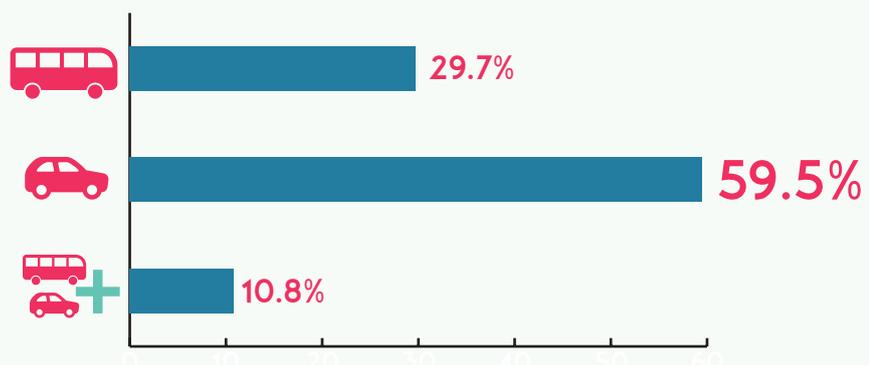


Gráfico 15. Infográfico de entrevistas do entorno do parklet 03

6. UTILIZA, NO DIA A DIA, MODAIS NÃO MOTORIZADOS? QUAIS?

SIM!
64.9%



100% DOS QUE RESPONDERAM

7. UTILIZA PARKLETS?



"NA MINHA CIDADE NÃO EXISTEM MUITOS"

"SE ENCONTRA PERTO DO MEU TRABALHO, COSTUMO FAZER PEQUENAS CAMINHADAS DURANTE O DIA NA RUA E SENTAR NO PARKLET PARA TOMAR SORVERTE OU CONVERSAR COM COLEGAS"

"NÃO ESTÃO PRÓXIMO DOS LUGARES QUE FREQUENTO"

8. É A FAVOR DA INSTALAÇÃO DE PARKLETS?



"PARA MAIOR LAZER DAS PESSOAS"

"PARKLETS SÃO UMA BOA IDEIA. PROCURAM INSERIR A POPULAÇÃO NA PRÓPRIA RUA, AS PESSOAS PODEM FICAR MENOS EM CASA."

"DIMINUI O ESPAÇO DE ESTACIONAMENTO QUE SERIA PARA UMA SÓ PESSOA E PROMOVE MAIS POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO"

"BOM AMBIENTE DE CONVIVÊNCIA"

9. ANALISE AS FRASES ABAIXO NA ESCALA DE 0 (DISCORDO TOTALMENTE) A 10 (CONCORDO TOTALMENTE)



PARKLETS SÃO EXTENSÕES DOS ESTABELECIMENTOS



PARKLETS SERVEM APENAS PARA DIMINUIR A QUANTIDADE DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO



NINGUÉM RESPONDEU CONCORDO TOTALMENTE

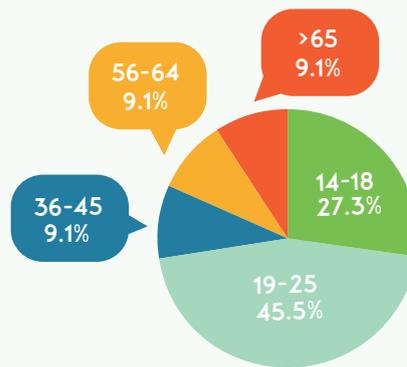
Apesar de muitas pessoas terem respondido que não utilizam *parklets*, a porcentagem de aceitação do espaço foi a mais alta quando comparado aos estudos anteriores.

Também, na resposta para a questão 09, ninguém respondeu que concorda totalmente com a afirmação “Parklets servem apenas para diminuir a quantidade de vagas de estacionamento”, mostrando que a população tem consciência da importância do pedestre, mesmo que a maioria dos entrevistados utilize como meio de transporte o veículo particular.

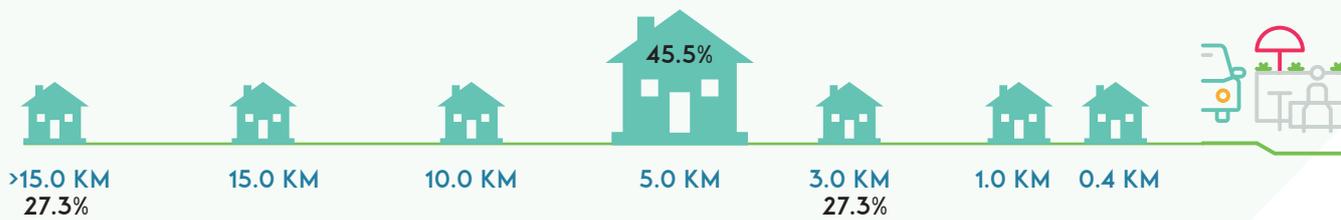
1. SEXO?



2. IDADE?



3. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE MORA?

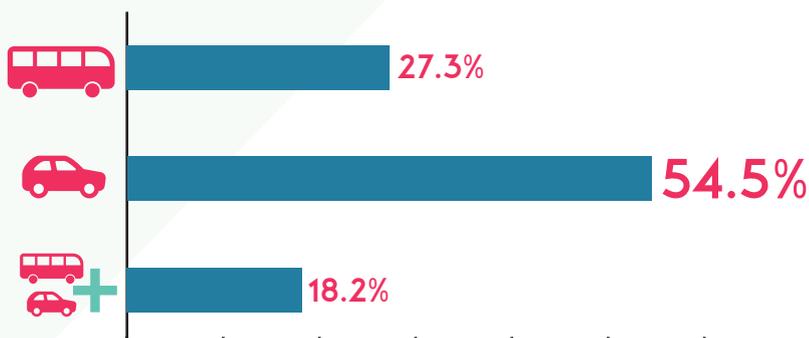


4. DISTÂNCIA DO PARKLET E ONDE TRABALHA/ESTUDA?



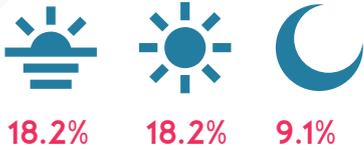
27.3% NÃO REALIZA ESTAS ATIVIDADES

5. UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO OU PARTICULAR?



72,7%
UTILIZA O TRANSPORTE PARTICULAR

6. QUANDO UTILIZA O PARKLET?



7. COMO USA O PARKLET?

SENTAR
CONVERSAR
USAR O CELULAR
ESPERAR
FUMAR

8. VOCÊ ESTÁ SATISFEITO COM AS INSTALAÇÕES DO PARKLET?

22% NÃO ESTÁ
SATISFEITO NEM
INSATISFEITO



"QUASE NÃO USO,
NÃO SEI OPINAR"

"SEMPRE LIMPO"

"PODERIA SER MAIS
SEGURO, MAS É
MUITO BOM"

10

DIÁRIOS DE CAMPO

Os mesmos fatores considerados para a realização do método dos portais, foram levados em conta ao estipular os dias para os diários de campo, por isso, os dias escolhidos foram terça-feira (26 de Junho de 2018) e domingo (30 de Junho de 2018).

O primeiro dia de observação aconteceu logo após um importante feriado da cidade - o feriado de São João. Durante este feriado, Campina Grande recebe um alto número de turistas buscando suas atrações. A principal atração (o Parque do Povo), está localizada no entorno de 500 metros do objeto de estudo.

No gráfico 17, são apresentadas as pessoas no interior do parklet nos dois dias analisados. Em primeiro lugar foi analisado o dia 1 (linha mais clara).

PARKLET 03

GRÁFICO DE FLUXOS DE PESSOAS

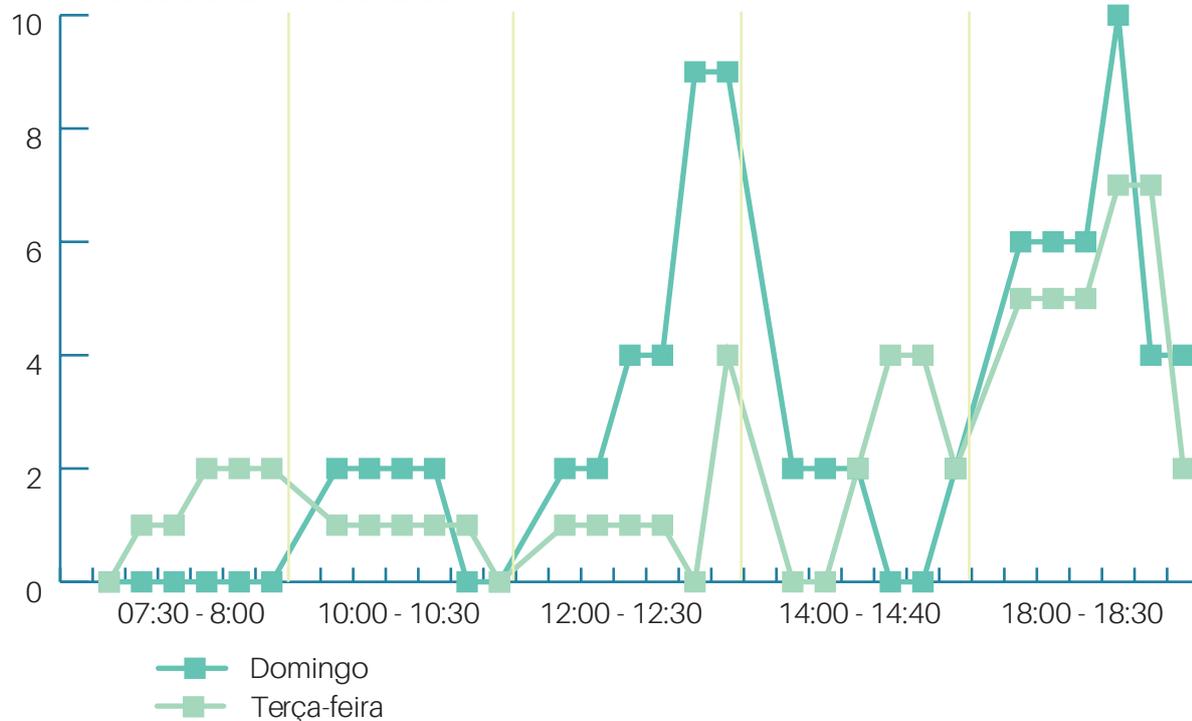


Gráfico 17. Fluxo de pessoas para a terça e o domingo

DIA 01: TERÇA-FEIRA 26/06

Notou-se que os períodos de maior movimento foram o fim da manhã (12:00 - 12:30) e o fim da tarde (18:00 - 18:30), isso acontece por estes serem os momentos de mais movimento de entrada e saída nos estabelecimentos próximos, incluindo restaurantes e escolas. Assim, as pessoas chegam para utilizar esses locais, ou saem deles e no meio do processo, passam no *parklet* algum tempo. Seja para descansar, encontrar alguém, ou utilizar o celular.

O início da manhã, conta com um fluxo baixo de pedestres, pois a maioria dos locais ainda estão fechados e abrem apenas no horário de almoço ou as 09:00.

PARKLET 03
GRÁFICO DE ATIVIDADES - TERÇA

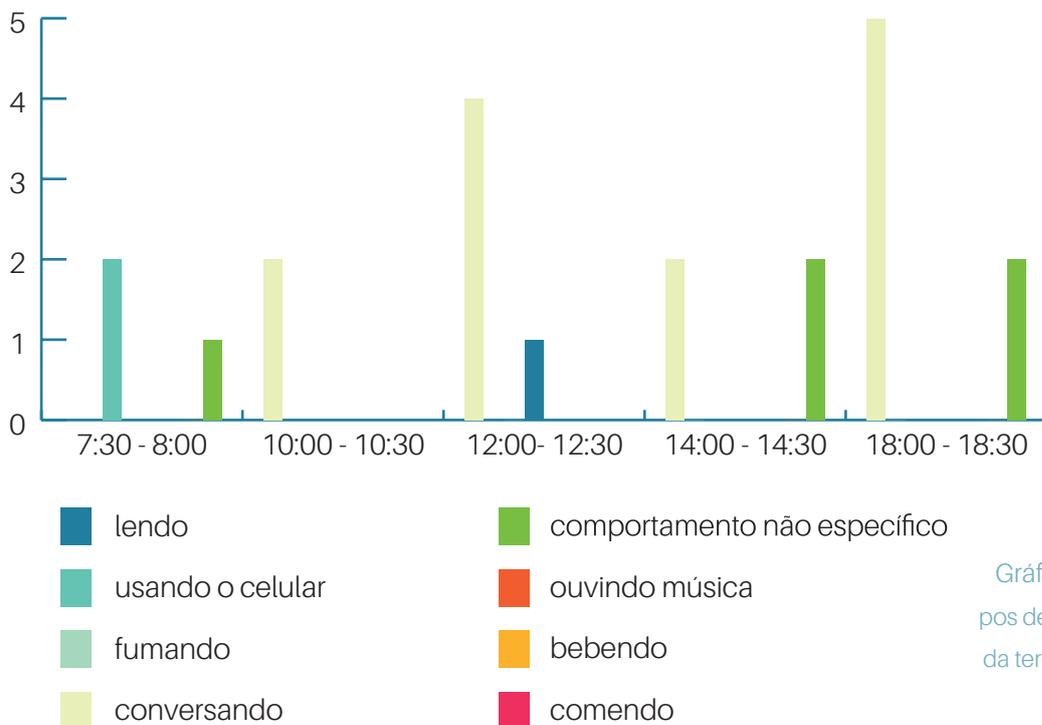


Gráfico 18. Tipos de atividade da terça-feira no parklet 03

O uso predominante no interior do *parklet* são de pessoas conversando, comportamento não específico - relaxando ou esperando algo - e utilizando o celular.

A maior parte dos usuários utilizavam uniforme de alguma escola particular da região, até mesmo neste período, que costuma ser as férias da maioria delas.

DIA 02: DOMINGO 30/06

Durante o domingo, o movimento inicia no meio da manhã com certo acanhamento, por todos os estabelecimentos estarem fechados. Os locais que abrem, têm funcionamento apenas a partir das 11:30 da manhã, que é quando se nota um uso mais intenso.

PARKLET 03

GRÁFICO DE ATIVIDADES - DOMINGO

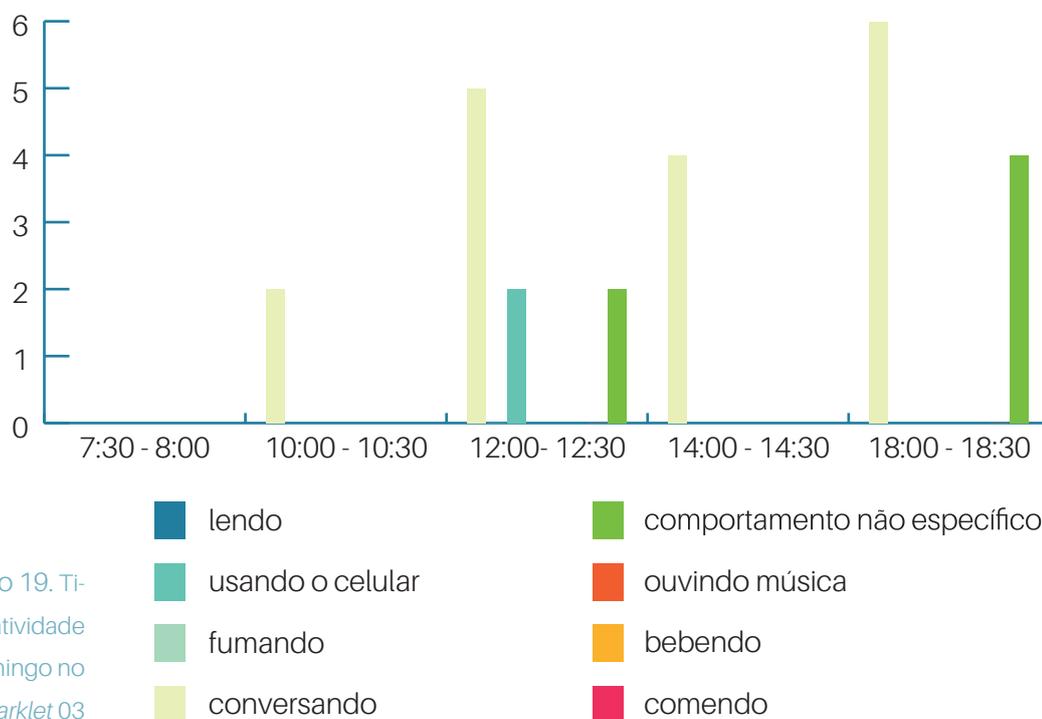


Gráfico 19. Tipos de atividade do domingo no parklet 03

As maiores utilizações acontecem no fim da manhã e no fim da tarde, que são, respectivamente, o horário de almoço e o horário de jantar.

Quanto às atividades, assim como na terça, destaca-se a quantidade de pessoas conversando e com comportamento não específico. Percebe-se que o *parklet* é um ponto de encontro para pessoas que vão para algum estabelecimento ou um local de despedida para pessoas que seguem seu caminho para outros locais.

Como consideração final, para a análise deste objeto de estudo, pode-se ter que apesar de estar em uma região movimentada, poucas pessoas utilizam. Na entrevista, um dos fatores citados é a insegurança.

11

ANÁLISE COMPARATIVA

Como observado no início deste estudo, parklets quase sempre estão acompanhados de protestos e questionamentos acerca da perda de estacionamento, mas ao longo da pesquisa, foi percebido que os benefícios trazidos por essa forma de espaço livre, são muito superiores que a perda de uma ou duas vagas de carro. *Parklets* são capazes de atrair encontros, vitalidade, diversidade de usos e pessoas. Sem contar que, a instalação de *parklets*, cria espaços agradáveis nas ruas onde antes não existia – seria apenas um estacionamento.

Ao final da apresentação dos estudos de caso deste trabalho, será feita uma análise comparativa como forma de sintetizar objetos de estudo tão distintos. Ela será constituída por gráfico de usuários (observar os casos com mais vitalidade e explorar as causas), gráfico de gênero (entender se existe uma diferença muito grande entre o uso masculino e feminino), de idade (perceber qual a faixa etária mais presente) e comportamento (qual o uso mais presente

e analisar a diversidade deles).

Depois será constituída uma matriz analítica com base no método criado para a definição de um espaço de sucesso pela organização *Project for Public Spaces*. Cada item será pontuado de 0 a 5, para que seja possível o entendimento de formas de intervenção tão parecidas, se comportarem tão diferente no meio urbano.

Quanto maior o fluxo no passeio público, mais chances que o parklet tenha vitalidade. No gráfico 20, percebemos que o *parklet* 01 possui muito mais vitalidade que o *parklet* 02, embora os dois estejam localizados na mesma cidade (São Paulo – SP), as regiões nas quais se encontram possuem características diferentes. No caso do *parklet* 01, é uma das avenidas com o maior fluxo de pedestres do país (a Av. Paulista), enquanto que o *parklet* 02, apesar de está próximo a áreas comerciais importantes, têm o seu entorno predominantemente residencial.

A respeito do *parklet* 03, Campina Grande é uma cidade muito menor que São Paulo, mas, mesmo assim, a calçada em frente a ele, é mais movimentada que o *parklet* 02. Isso acontece pelo fato de que ele está localizado em uma repleta de equipamentos que atraem o uso (como comércios, instituições e serviços).

Um ponto semelhante entre os parklets são os horários de menor fluxo (meio da manhã e fim da manhã).

No gráfico 21, em que são analisados apenas os usuários do espaço, a ocupação acontece na mesma ordem do gráfico anterior: o *parklet* 01 é o mais movimentado, seguido do 03 e, por último, do 02. Apesar disso, as linhas que representam o fluxo se apresentam de uma forma diferente

**PESSOAS QUE PASSAM
NO PASSEIO PÚBLICO**

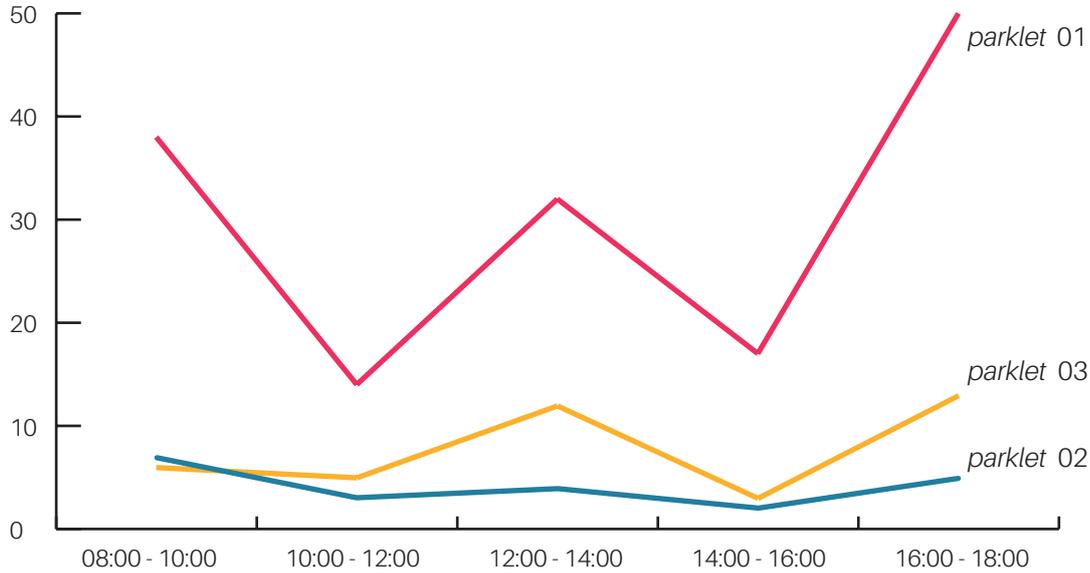


Gráfico 20.
Comparação
de pessoas
que passam no
passeio

Desta vez, os *parklets* 01 e 03 se comportam de maneira parecida sobre o horário de mais uso e o de menos uso, enquanto que o *parklet* 02 apenas se assemelha no início da manhã (seu período de menos movimento). Ele apresenta algo inédito: o seu maior uso é no horário de almoço. De acordo com as análises de diário de campo, é o horário que mais pessoas se encontram para almoçar nos estabelecimentos próximos a ele, ou se despedem após frequentar estes estabelecimentos.

**USUÁRIOS DOS
PARKLETS**

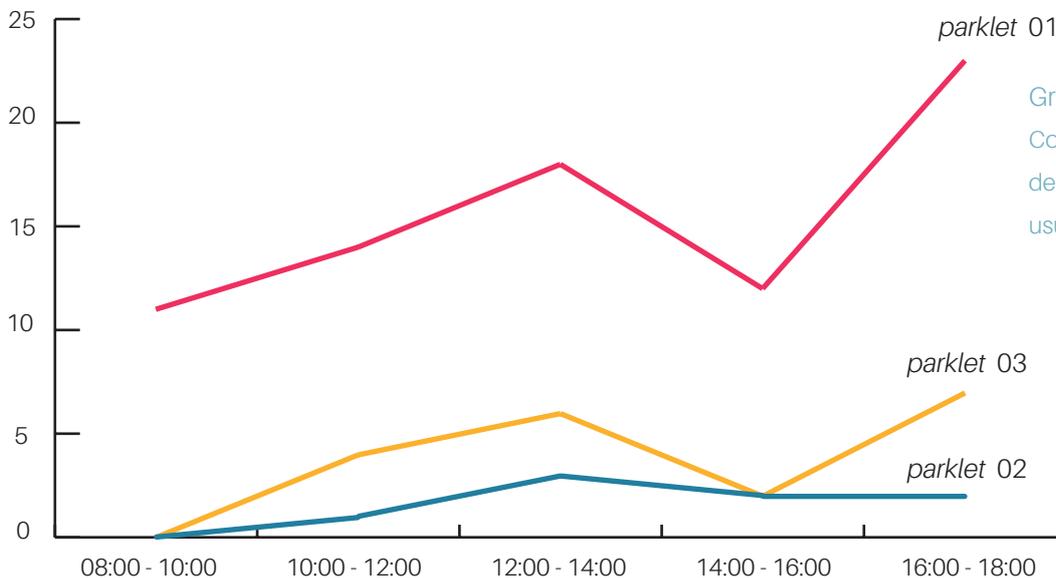


Gráfico 21.
Comparação
de número de
usuários

O *parklet* 02 também se destaca na diferença entre homens e mulheres entrevistados (como pode ser visto no gráfico 22).

Para William H. Whyte (2001) “mulheres são mais exigentes do que os homens quanto a escolha do local onde se sentarão, são mais sensíveis a possíveis incômodos e passam mais tempo analisando as várias possibilidades”. (traduzido pelo autor) Sendo assim, locais que mulheres têm presença ativa são tidos como mais seguros. Nesta pesquisa, apenas o *parklet* 03 tem mais frequentadores femininos do que masculinos.

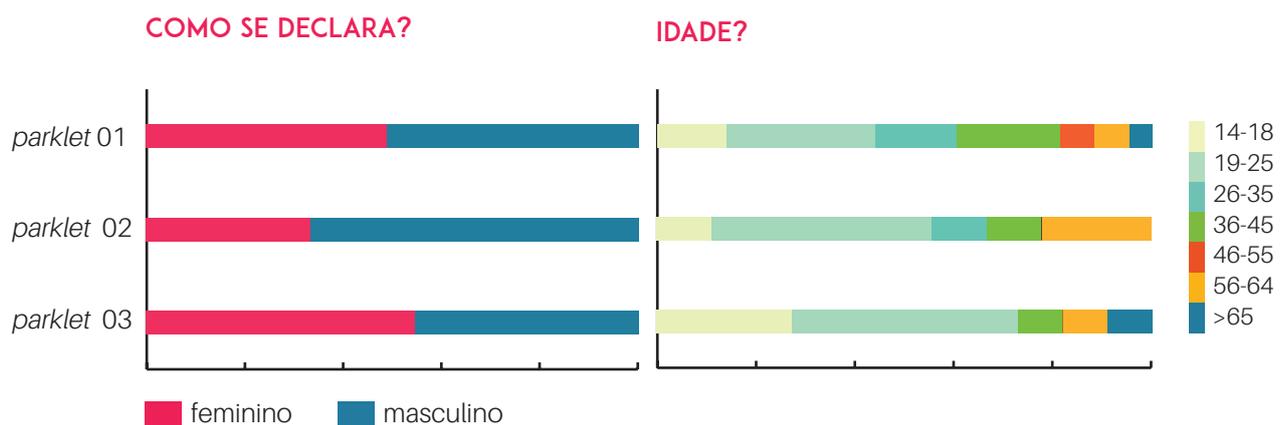


Gráfico 22.
Comparação
de gêneros e
idade

No geral, os usuários dos objetos de estudo são jovens – a idade mais respondida nos três é entre 19 e 25 anos. No caso 03, destaca-se também os jovens entre 14 e 18 anos, isso acontece devido a presença de muitas instituições de ensino no entorno.

WHAT MAKES A GREAT PLACE?

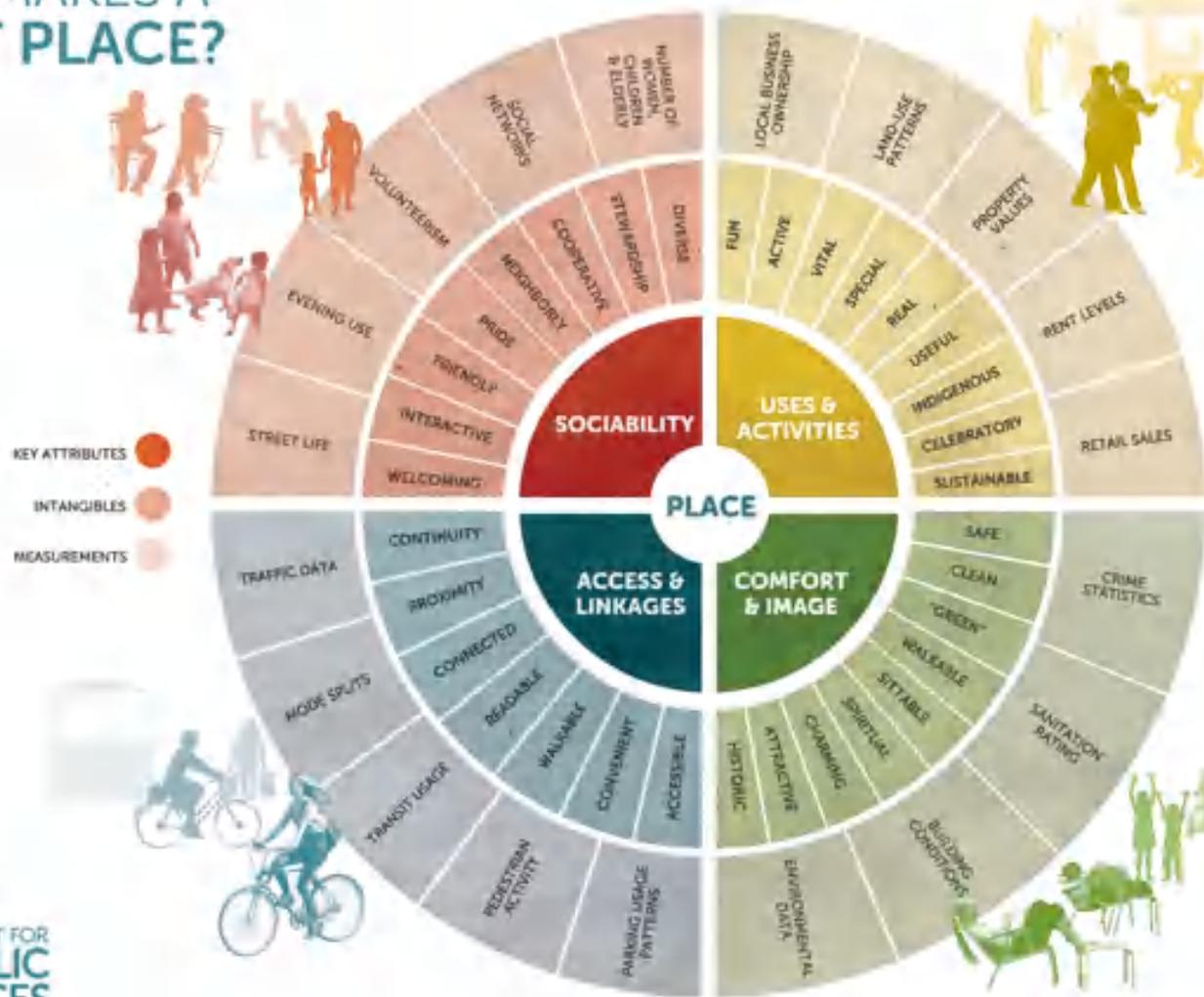


Figura 21. Imagem de fatores que fazem criar um espaço público de sucesso

Como visto na figura 21, segundo o Project for Public Spaces, para se ter um espaço de sucesso, devem ser considerados quatro principais fatores, sendo eles:

- **Acessos e conexões**

Pode ser analisado através das conexões tanto físicas quanto visuais. Um espaço público de sucesso possui fácil acesso e pode ser visível de perto ou de longe. Algumas questões podem ser consideradas relevantes para este estudo:

1. Você consegue ver o espaço de longe? O interior é visível do exterior?
2. O espaço é acessível para pessoas com necessidade especiais?
3. As pessoas podem usar mais de um modal de transporte - ônibus, trem, metrô, carro, bicicleta - para chegar ao local?

- **Conforto e aparência**

Quanto a aparência, é a forma como o espaço se apresenta, se é bonito e agradável de se olhar. O conforto está relacionado a percepções sobre a segurança, a limpeza, a oferta de espaços para sentar.

1. O lugar dá uma boa primeira impressão?
2. Existem mais mulheres que homens sentados?
3. Tem locais suficientes para sentar? As pessoas podem escolher entre lugares no sol ou sombra?
4. Os espaços estão limpos?
5. A área parece segura?

- **Usos e atividades**

Ter alguma coisa para fazer no espaço chama novos usuários e eles tendem a voltar.

1. Pessoas de idades diferentes está usando o espaço?
2. O local é utilizado a noite?
3. Pessoas em grupo frequentam o espaço?
4. Tem um balanço entre quantidade de homens e mulheres?
5. Quantos tipos diferentes de atividades estão acontecendo?

- **Sociabilidade**

Quando as pessoas encontram amigos, colegas, vizinhos e se sentem confortáveis interagindo com desconhecidos, eles tendem a se sentirem pertencentes ao local e à comunidade.

1. Este é um lugar que você marcaria para encontrar um amigo?
2. As pessoas estão em grupo?
3. As pessoas estão sorrindo ou fazendo contato visual?
4. O espaço é usado regularmente por elas?
5. Existe um mix de idades e grupos étnicos utilizando o *parklet* ?

A partir destes conceitos foi elaborada a matriz síntese com pontuação de 0 a 5 - sendo pontuação 0 não atende a nenhum requisito esperado e pontuação 5 atende a todos os requisitos esperados:

X	Acesso e Conexões	Conforto e Aparência	Usos e Atividades	Sociabilidade
parklet 01	5	5	5	5
parklet 02	5	2	5	3
parklet 03	4	3	3	4

O *parklet* da Rua Padre João Manuel (*parklet* 01) atendeu à todas as expectativas de um projeto urbano de sucesso: possui vitalidade em todos os horários e dias, é frequentado por grupos diversos, é limpo, pode ser acessado pela a maioria dos modais de transporte.

O da Rua Mateus Grou (*parklet* 02) deixa a desejar no Conforto e Aparência, apesar de ser um projeto relevante e criativo, alguns usuários relataram que, por vezes, o *parklet* não está limpo e aparenta ser inseguro. Além disso, no aspecto Sociabilidade, não se nota grupos étnicos diversos no local, em alguns horários não se notam grupos, apenas pessoas isoladas.

No *parklet 03*, não é fácil acessar utilizando algum outro modal de transporte além do ônibus e veículo particular. Para o critério dois, há muitas reclamações de insegurança. Esse último fator influencia nos Usos e Atividades, pois, por as pessoas se sentirem inseguras, quase não utilizam o *parklet* em determinados horários e, além disso, poucas atividades diferentes são observadas. Assim como o *parklet 02*, idades e grupos étnicos não costumam se misturar no local.

Nos gráficos mostrados no início deste capítulo, nota-se que se fosse para haver uma classificação entre os objetos de estudo, o *parklet 01* estaria em primeiro lugar, o *parklet 02* em terceiro e o *parklet 03* em segundo lugar. Contudo, de acordo com a matriz, o *parklet* de Campina Grande (*parklet 03*) é inferior ao da Rua Mateus Grou (*parklet 02*). Por isso, torna-se importante a análise de forma quantitativa (gráficos), com base em números obtidos em entrevistas e diários de campo e, também, qualitativa considerando os estudos, visitas e observação pessoal. Os aspectos que são cruciais para se comparar entre os dois são: primeiramente, o *parklet 02* pode ser acessado por diversos modais de transporte, enquanto que o *03* é difícil chegar de outra forma além de ônibus e carros; em segundo lugar, o *parklet 02* conta com mais incentivo a usos diferentes, isso pode ser percebido com a presença da mini biblioteca presente no *parklet*.

No final das comparações, pode-se concluir que os três *parklets* são muito bem aceitos e apropriados pela população e, como pôde se observar nas entrevistas, as pessoas são a favor da instalação de cada vez mais espaços dessa modalidade.

13

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade possui proprietários, milhares ou milhões deles, a cidade é das pessoas que moram, que caminham, que trabalham, que observam. A cidade é das pessoas, as ruas, como parte da cidade, também pertencem a elas. Assim, deve-se priorizar a escala humana para construir cidades mais convidativas.

Desta forma, a apropriação do espaço público - em uma sociedade que se encontra cada vez mais fechada aos seus universos particulares - sejam eles, temporários ou não, de iniciativa ou privada - portanto, em resposta a cidade que o urbanismo Modernista tornou, é que surgem espaços como o apresentado por este trabalho. Intervenções táticas, como os *parklets*, são de extrema importância para a criação de cidades de qualidade na escala do pedestre.

Esta pesquisa, buscou compreender e analisar a implantação, aceitação e apropriação dos *parklets* através da comparação de quatro estudos de caso em duas diferentes cidades. A partir dela, notou-se a importância da implantação de espaços temporários em uma sociedade líquida, que vive de maneira tão facilmente mutável. Apesar disso, tudo que é novo acaba por causar um certo estranhamento. Em um primeiro momento, os *parklets* incitaram alguns discursos sobre sua relevância frente ao trânsito de transportes particulares, hoje, como percebido ao longo das análises, é um local que atrai pessoas, encontros e conversas.

A partir dos estudos em duas cidades absurdamente diferentes (Campina Grande e São Paulo), foi entendido que a ideia de criação de um espaço para os pedestres onde antes haveria um ou dois carros, ganhou a aceitação em ambas. Por fim, este trabalho contribuiu para a discussão de novas formas de urbanismo ainda pouco ou não exploradas, recriou a polêmica do cenário modernista máquina versus homem e, ainda, colabora para o início de investigações e análises da aplicação dessas formas, sobretudo, os *parklets*.

14

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARENDR, Hannah. **A condição humana**. 5 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1991.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Coleção RG bolso, volume 4. São Paulo, Romano Guerra, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BENNER, Sophia. **Tactical Urbanism: From Civil Disobedience to Civic Improvement**. 2013. 72 p. Master (Science in Community and Regional Planning)- The University of Texas, Austin, 2013.

CORNOG, Megan; GELINNE, Dan. **World Class Streets**. Public Roads, New York, v. 73, n. 6, maio. 2010. Disponível em: <<https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/10mayjun/03.cfm>>. Acesso em: 16 fev. 2018.

FILHO, Cândido Malta. **Reivente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. São Paulo: Editora 34, 2003. 224 p.

FONTES, Adriana Sansão. **Intervenções temporárias, marcas permanentes: Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea**, 1ª ed. - Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Faperj, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. 2.ed. Tradução: Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **How to study public life**. [S.l.]: Island Press, 2013. 200 p.

GEHL, J. **Cidade para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2014.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo, Editora UNESP, 1991.

GIDDENS, A. 2003. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 233 p.

HANNES, Evy. **Espaços abertos e Espaços Livres: Um estudo de tipologias**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, n. 37, p. 121-144, jan. 2016.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014."

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011."

JÚNIOR, Adilson; GRILLO, Antônio. **Arquitetura líquida**. Arquitetura e Urbanismo,

PUC Minas, v. 17, n. 20, p. 177-187, jan. 2010. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/Arquiteturaeurbanismo/article/viewFile/P.2316-1752.2010v-17n20p176/6963>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

LYDON, Mike; BARTMAN, Dan; WOULDSTRA, Ronald; GARCIA, Tony; PRESTON, Russ. **Tactical Urbanism 2: Short-Term Action, Long-Term Change**. The Street Plan

Collaborative: 1 ed.vol. 2, 2012. Disponível em: <http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final> Acesso em: 10 março 2018."

LYDON, Mike; BARTMAN, Dan; WOULDSTRA, Ronald; KHAWARZAD, Aurash. **Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change**. The Street Plan Collaborative: 1ed., vol. 1, 2010. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/51354266/Tactical-Urbanism-Volume-1>> Acesso em 10 março 2018."

LYDON, Mike; BARTMAN, Dan; WOULDSTRA, Ronald; KHAWARZAD, Aurash. **Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change**. The Street Plan Collaborative: 1ed., vol. 1, 2010. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/51354266/Tactical-Urbanism-Volume-1>> Acesso em 10 março 2018."

MACÊDO, Amanda; ALMEIDA, André. **O espaço público frente ao urbanismo tático: O caso das Praias do Capibaribe**. 1º Congresso Internacional Espaços Públicos, Porto Alegre, p. 1-10, out. 2015.

MACÊDO, Amanda; ALMEIDA, André. **O espaço público frente ao urbanismo tático: O caso das Praias do Capibaribe**. 1º Congresso Internacional Espaços Públicos, Porto Alegre, p. 1-10, out. 2015.

MAGNOLI, Miranda M. E. M. **Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana**. 1982.

NÉMETH, J.; LANGHORST, J. **Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land**. [S.l.]: Cities, 2014.

REBAR, Group (Org.). **The Park(ing) day manual**. São Francisco: [s.n.], 2011. 10 p.

REIS, Tatiana Francischini Brandão dos. **VIA COSTEIRA SEMPRE VIVA: UMA PROPOSTA DE REESTRUTURAÇÃO URBANA PARA A ZET-2 E SEU ENTORNO**. 2014. 164 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014

ROLNIK, Raquel. **O Lazer Humaniza o Espaço Urbano**. Disponível em: <<http://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/08/lazerhumanizaespacourbano.pdf>>. Acesso em: 15 abril 2018"

ROSA, M. L. **Microplanejamento: Práticas Urbanas Criativas**. São Paulo: Editora de Cultura, 2011 e 2013.

SPURBANISMO. Prefeitura Municipal de São Paulo. **Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo**. 2014. Disponível em:.. Acesso em: 03 jul. 2018.

STEFFENS, K; VERGARA, J. (2013) **Urbanismo Tático 3**: Casos Latinoamericanos. [s.l: s.n.]. v. 3

WALK SCORE. **TRANSIT Score® Methodology**. Disponível em: <<https://www.walkscore.com/transit-score-methodology.shtml>>. Acesso em: 19 maio 2018.

VAUGHAN, L. **Space Syntax Observation Manual**. Space Syntax. London, 2001.

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: Project For Public Spaces, 2001. 125 p.

ZOOM ARQUITETURA. **Como surgiram os parklets no Brasil**. Disponível em: <<https://www.zoom.arq.br/single-post/2017/05/29/Como-surgiram-os-parklets-no-Brasil>> Acesso em: 25 jan. 2018.

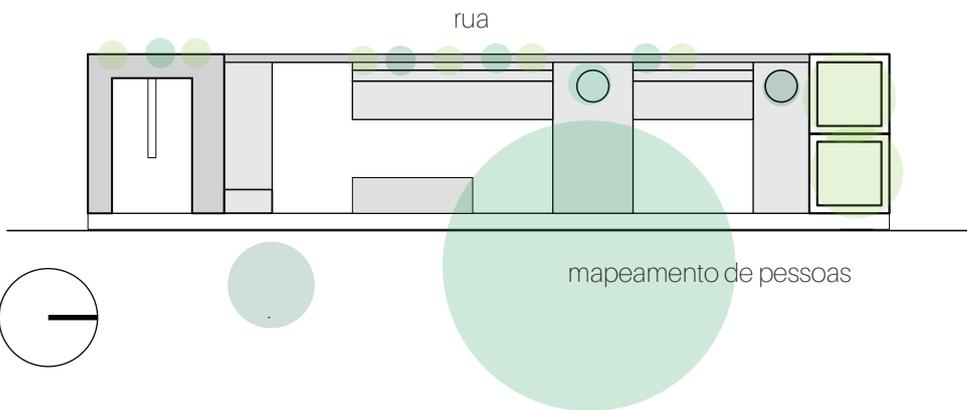
15

APÊNDICES

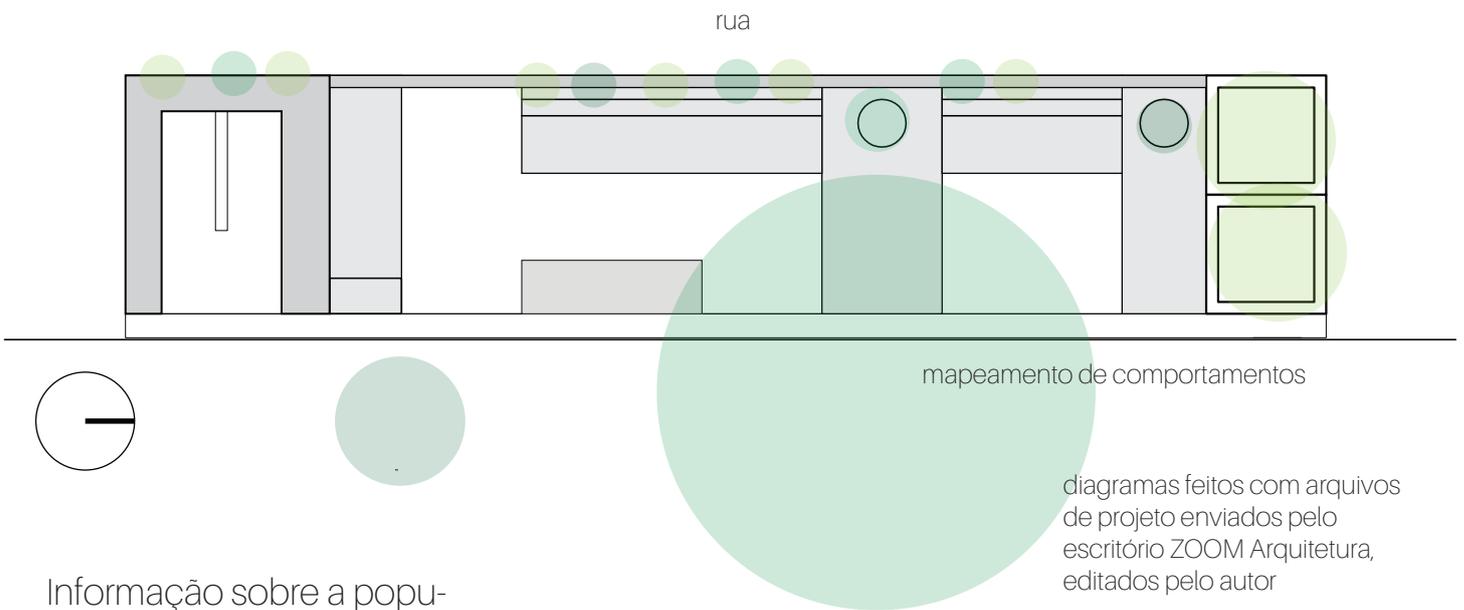
APÊNDICE 01 - MODELO DE DIÁRIO DE CAMPO

Diário de Campo
parklet:

Data da observação:
Temática observada: Uso e comportamento
Sujeitos observados: Usuários do Parklet
Período de observação:



- pessoa sentada
- ▲ pessoa em pé



diagramas feitos com arquivos de projeto enviados pelo escritório ZOOM Arquitetura, editados pelo autor

Informação sobre a população (nº de pessoas)

- 5 min:
- 10 min:
- 15 min:
- 20 min:
- 25 min:
- 30 min:

-) conversando
- fumando
- usando o celular
- lendo
- | se alimentando
- bebendo
- ♪ ouvindo musica
- atividade não específica
- ✕ outros

Anotações

APÊNDICE 02 - QUESTIONÁRIO PARA O ENTORNO

Os *parklets* são extensões temporárias da calçadas, que promovem o uso do espaço público de forma democrática a partir da conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas. (Gestão Urbana – Prefeitura de São Paulo)

1. Como se declara?

- o homem
- o mulher
- o outro

2. Idade?

- o 14 - 18 anos
- o 19 - 25 anos
- o 26 - 35 anos
- o 36 - 45 anos
- o 46 - 55 anos
- o 56 - 64 anos
- o Mais de 65 anos

Para as perguntas 3 e 4, considerar como ponto de partida a distância aproximada do *parklet* _____.

3. Onde mora?

- o 0 a 400 m de distância
- o 400 m a 1 km de distância
- o 1 km a 3 km de distância
- o 3 km a 5 km de distância
- o 5 km a 10 km de distância
- o 10 km a 15 km de distância
- o Mais que 15 km de distância

4. Onde trabalha/estuda?

- o 0 a 400 m de distância
- o 400 m a 1 km de distância
- o 1 km a 3 km de distância
- o 3 km a 5 km de distância
- o 5 km a 10 km de distância
- o 10 km a 15 km de distância
- o Mais que 15 km de distância
- o Não realiza estas atividades

5. Utiliza que tipo de transporte?

- o Transporte Público
- o Transporte Particular
- o Os dois
- o Nenhum dos listados

6. Utiliza, no dia a dia, modais não motorizados?

- o Sim
- o Não

7. Quais? (multipla escolha)

- o Bike
- o Caminhada
- o Outros

8. Você utiliza *parklets*?

- o Sim
- o Não

8.1 Justifique a escolha:

9. Você é a favor da instalação de *parklets*?

- o Sim
- o Não

9.1 Justifique a escolha:

10. Analise as frases a baixo:

10.1. *Parklets* são extensões dos estabelecimentos

discordo totalmente 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 concordo totalmente
○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

10.2. *Parklets* servem apenas para diminuir a quantidade de vagas de estacionamento para veículos

discordo totalmente 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 concordo totalmente
○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

APÊNDICE 03 - QUESTIONÁRIO PARA O INTERIOR DO PARKLET

Os *parklets* são extensões temporárias da calçadas, que promovem o uso do espaço público de forma democrática a partir da conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas. (Gestão Urbana – Prefeitura de São Paulo)

1. Como se declara?

- o homem
- o mulher
- o outro

2. Idade?

- o 14 - 18 anos
- o 19 - 25 anos
- o 26 - 35 anos
- o 36 - 45 anos
- o 46 - 55 anos
- o 56 - 64 anos
- o Mais de 65 anos

Para as perguntas 3 e 4, considerar como ponto de partida a distância aproximada do *parklet* _____.

3. Onde mora?

- o 0 a 400 m de distância
- o 400 m a 1 km de distância
- o 1 km a 3 km de distância
- o 3 km a 5 km de distância
- o 5 km a 10 km de distância
- o 10 km a 15 km de distância
- o Mais que 15 km de distância

4. Onde trabalha/estuda?

- o 0 a 400 m de distância
- o 400 m a 1 km de distância
- o 1 km a 3 km de distância
- o 3 km a 5 km de distância
- o 5 km a 10 km de distância
- o 10 km a 15 km de distância
- o Mais que 15 km de distância
- o Não realiza estas atividades

5. Utiliza que tipo de transporte?

- o Transporte Público
- o Transporte Particular
- o Os dois
- o Nenhum dos listados

6. Quando utiliza *parklets*? (multipla escolha)

- o Dia útil - manhã
- o Dia útil - tarde
- o Dia útil - noite
- o Fins de semana e feriados

7. Como usa o *parklet*? (multipla escolha)

- o Conversar
- o Esperar algo/alguém
- o Fumar
- o Sentar
- o Ler
- o Fazer Ligações
- o Usar o celular
- o Outros. Quais?

8. Você está satisfeito com as condições do *parklet*?

- o Satisfeito
- o Neutro
- o Insatisfeito

DIAGRAMAÇÃO E ELEMENTOS
GRÁFICOS POR
CAROLINE MADRUGA