

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

MUITO ALÉM DAS CALÇADAS: *PARKLETS* EM SÃO PAULO

SESSÃO TEMÁTICA: PAISAGEM URBANA E SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES

Helena Napoleon Degreas
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano,
FIAM-FAAM Centro Universitário
helena.degreas@fiamfaam.br

MUITO ALÉM DAS CALÇADAS: *PARKLETS* EM SÃO PAULO

RESUMO

A estruturação do tecido urbano das cidades brasileiras ocorre a partir do reconhecimento do conjunto de espaços livres como sistema funcional que, associado ao sistema viário e às distintas formas de uso e ocupação do solo, viabilizam a realização da esfera de vida pública geral. Com programas e funções específicos determinados para o uso dos cidadãos, os sistemas de espaços livres recebem por parte dos agentes privados (estabelecimentos comerciais e de serviços) e dos agentes públicos em especial, soluções de desenho que materializam formas, localizações e distribuições urbanas que expressam influências do planejamento urbano moderno dificultando a apropriação do cidadão contemporâneo. Como resultado de diversas políticas públicas que historicamente priorizaram o uso do automóvel como modal principal para a mobilidade urbana, temos o espraiamento de nossas cidades e metrópoles moldando não apenas o território, mas também a organização das atividades, comportamentos e cultura urbana. Esta sessão tratará de um tipo específico de espaço livre: a calçada e suas recentes extensões sociais. *Parklets*, *Pocket-Parks*, *pedestrian plazas* e *pop-up plazas* e tantas outras espacialidades efêmeras surgem a partir de ocupações sociais públicas espontâneas e também de organizações sociais ativistas nas cidades brasileiras como resposta à inadequação dos espaços livres urbanos para a provisão de espaço público adequado à cultura e comportamentos contemporâneos. Novo urbanismo, urbanismo tático entre outros, são alguns dos movimentos internacionais que vem inspirando as ações de ocupação destes novos agentes. Mais do que espaços que viabilizam a mobilidade das pessoas nas cidades, as ruas atendem a função primordial de materializar diferentes aspectos culturais vinculados à esfera de vida pública. A realização das ações cotidianas ocorre por meio da comunicação e da interação entre as pessoas e entre as pessoas e o ambiente em que se inserem.

Palavras-chave: espaços livres 1. calçadas 2. Arquitetura paisagística 3.

PAPER TITLE

ABSTRACT

Undoubtedly, streets are the principal public open space and, as a natural walkable network pathway can help to improve public life. This work will describe some experiences of urban temporary installations originated from government acts (Decreto 55.045 – regulates requests, projects, installation, approval, obligations of the maintainer and the sponsor), based on public-private partnership to create *parklets* on parking lots as a response of a contemporary demand of social life on streets. In Brazilian cities, open spaces structures and forms result of the relationship between property forms, parceling of soil, road network and many other public and private agencies that occupies sidewalks with infrastructure as energy, diverse cabling, gas, water and sewer ducts among many others. The article will describe the public act and will be illustrated with the new typology that is literally popped up last year in the city. Although *parklets* in São Paulo are not, until now, a public program that deals appropriately with urban issues associated with public life on streets, the public act shall be seen as a fresh start of collaborative work between non-governmental organizations, governments and private entities along shopping streets that achieved institutionalized status and is well accepted by citizens.

Keywords: open spaces 1. sidewalks 2. Landscape architecture 3.

1. OS *PARKLETS* COMO ARQUITETURA TEMPORÁRIA

1.1 SOBRE CALÇADAS E EXTENSÕES SOCIAIS

Os resultados parciais dos estudos sobre forma urbana e apropriação pública no Projeto de Pesquisa “Sistemas de Espaços Livres: projeto, produção e gestão” vinculados ao FIAM-FAAM Centro Universitário e que estão associados ao QUAPA-SEL II FAUUSP (Quadro do Paisagismo no Brasil – Sistemas de Espaços Livres II realizados na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), apontam para a necessidade de criação de formas espaciais adequadas aos novos usos sociais pela população. São necessárias novas formas físicas para acolher espacializações sociais mesmo que temporárias de grupos que compartilham interesses comuns no uso dos espaços livres públicos em centros urbanos consolidados. Para este artigo, o termo espacialidade é entendido como um momento “geografizado” das relações sociais, ou ainda, o momento da incidência da sociedade sobre um determinado arranjo espacial (Santos, 1988). Nele, as formas físicas existentes sofrem um processo de envelhecimento da forma e de sua função determinando, por sua vez, sua substituição com o objetivo de evitar desuso, deterioração e atender as novas preferências e comportamentos.

Trata-se da revisão e adoção de políticas públicas de escala local para a produção de espacialidades urbanas associadas aos espaços livres públicos estruturais como aqueles destinados ao sistema de circulação viário – ruas e calçadas. As formas tradicionais vinculadas ao sistema viário mostram-se ineficazes para o atendimento dos novos usos sociais. As calçadas como resultado do sistema de circulação viária, vão sistematicamente sendo alteradas – mesmo que por arquiteturas temporárias, por regulamentações urbanas específicas vindas de órgãos públicos.

Este artigo apresentará o resultado de um tipo de materialização de espaços livres temporários destinados ao público em geral que frequenta setores comerciais em áreas centrais e de alto valor econômico agregado da cidade de São Paulo: são os *parklets*. A literatura estrangeira contemporânea pesquisada relaciona o surgimento destes espaços de caráter efêmero em ambientes urbanos a reivindicações de grupos ativistas, em especial de coletivos de artistas entre outros, por cidades “mais humanas”, “mais sustentáveis” e “mais saudáveis” a exemplo das cidades americanas. Nelas, a predominância na produção das cidades para fins de locomoção por meio de veículos é questionada através de intervenções artísticas e instalações que pretendem chamar a atenção da população para outras formas possíveis no uso das cidades. O uso de conceitos como re-significação e placemaking na

literatura brasileira como discurso reivindicatório por parte de movimentos sociais e organizações não governamentais é recente nos meios acadêmicos e demanda estudos.

Destacaram-se nos levantamentos de campo realizados os *parklets*, os *pocket-parks*, bicicletários e as *pedestrian plazas*. Em comum, todos os tipos espaciais encontram o apoio da população quanto a sua implantação e vem sendo utilizados na forma de extensões sociais das calçadas quer sobre vagas destinadas ao estacionamento de automóveis, quer como ocupação de áreas residuais de glebas urbanizadas ou em recuos frontais originados do atendimento de códigos urbanísticos.

Praças de estar contemporâneas, os *parklets*, *pocket-parks* e *pedestrian plazas* caracterizam-se como espaços efêmeros criados a partir de arquitetura temporária e que encontram-se implantados em áreas contíguas à circulação principal dos pedestres. Os bicicletários são estruturas físicas implantadas por empresas e que tem caráter mais duradouro para existência. Na cidade de São Paulo, estão localizados predominantemente em áreas comerciais e surgem com o objetivo de criar espaços para que as práticas da sociabilidade pública contemporânea junto às calçadas brasileiras possam se realizar.

Síntese da ação da sociedade civil sobre o espaço público, das crescentes reivindicações de grupos ativistas, da reação das distintas esferas públicas de gestão frente às demandas da população, as áreas de estar urbanas materializam a organização da vida social e coletiva pública possível daqueles que reivindicam lugares mais confortáveis, caminháveis, seguros, agradáveis para a socialização, para descanso, para entretenimento, de fácil orientação e esteticamente compatíveis com a cultura do local.

O surgimento de um urbanismo menos programático e mais experimental praticado por membros da sociedade civil organizados em coletivos, ONGs e associações diversas de comunidades, vem difundindo práticas culturais em áreas públicas especialmente fora do território brasileiro. Suas ações são criadas a partir de estratégias de ocupação temporária com o objetivo de ressignificar o espaço público das cidades planejadas para o automóvel. Trata-se de “arquitetura temporária” que, por meio de estratégias associadas ao urbanismo tático, pode ser utilizada na criação de espaços urbanos mais dinâmicos e com usos e funções diversificados para atender as expectativas de pessoas. Para além das praças, parques e outros tipos programáticos das cidades planejadas, os métodos aplicados pelos “urbanistas táticos” junto à população podem ser excelentes ferramentas de interação entre o poder público e a população colaborando na promoção de mudanças nos espaços físicos de forma mais eficaz.

A produção das cidades a partir da concepção modernista de planejamento urbano separa a esfera técnica de operação do planejamento das ações vinculadas à gestão. Nele, as cidades são construídas a partir de um modelo ideal que, concebido por técnicos, leva o poder público a intervir sobre realidades sociais priorizando suas ações para garantir uma ocupação ambientalmente sustentável, equitativa na oferta de equipamentos públicos e acessível para toda a população por meio da aplicação de instrumentos urbanísticos que atuam igualmente em todo o território.

Dessa produção, resultam as praças e os parques urbanos em geral: são categorias de espaços livres públicos urbanos destinados à recreação e lazer das populações urbanas. Para a implantação dos *parklets*, o urbanismo programático modernista misturou-se com ações ativistas estrangeiras antecipando demandas: incluiu em sua Agenda Urbana as reivindicações de grupos ativistas estrangeiros e criou por meio de decreto a possibilidade de implantação desses equipamentos temporários em áreas comerciais de grande fluxo de pessoas e calçadas estreitas utilizando como instrumento as parcerias público-privadas.

E as calçadas?

Muito além de cumprir a função de viabilizar o deslocamento de pessoas entre diferentes locais do território urbano, as calçadas são locais de passeio. A partir deste espaço linear, o cidadão pode contemplar o espaço livre público, os edifícios que compõem a paisagem, a movimentação das pessoas, sentir o sol e o vento, apreciar as praças e os jardins. Conectadas ao sistema viário das cidades, as calçadas se vinculam fisicamente às ruas. Ruas estas que desempenham funções distintas no sistema de circulação, transporte e mobilidade das cidades contemporâneas. São formas espaciais tais como ruas e avenidas de diferentes hierarquias e, com elas, calçadas para atender a circulação dos pedestres além de rotatórias, canteiros centrais também funcionalmente destinados não só para a mobilidade do cidadão como também destinados à recreação e lazer da população. Rotatórias e canteiros centrais transformam-se, por meio da incorporação de mobiliários e equipamentos públicos em praças e locais de estar da população e são, muitas vezes, inapropriadas ao convívio e ao uso humano quer pelas dimensões inadequadas quer pela localização em avenidas de tráfego intenso por exemplo.

O Plano Diretor do Município de São Paulo recentemente aprovado identifica como componentes do Sistema Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres uma vasta tipologia composta por logradouros como as unidades de conservação, reservas florestais, áreas de proteção ambiental, praças, parques lineares e vários outros elementos.

Capítulo à parte do Plano Diretor estratégico, as calçadas integram a Rede Estrutural de Transportes Coletivos. Ela faz parte do sistema de infraestrutura que propicia a implantação dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana. Esses eixos são porções do território urbano em que se propõe um processo de transformação do uso do solo por meio do adensamento populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos.

Dentre os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos nos eixos, as calçadas deverão sofrer algumas modificações que, se regulamentadas, atenderão antigas reivindicações da população: destacam-se a extinção da fiação aérea e dos postes, o compartilhamento de galerias para os serviços públicos de permissionárias e concessionárias que somam algumas dezenas. Para a qualificação da paisagem urbana, a prefeitura municipal pretende promover ações de melhoria nos espaços públicos, como a arborização urbana, o alargamento, qualificação e manutenção de calçadas, em atendimento às normas de acessibilidade universal dentre outras ações.

Ainda no mesmo Plano Diretor, o Capítulo V que trata da política e do Sistema de Mobilidade apresenta no Art. 226 uma nova abordagem: identifica o Sistema de Circulação de Pedestres como um de seus componentes. Dentre as várias ações propostas, o Art. 241 que trata das ações estratégicas do Sistema Viário propõe a redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas.



Figura 1 – A calçada e extensão pintada sobre leito carroçável Fonte: DEGREAS, Helena N. , 24 de maio de 2016, página 7

À esquerda vemos uma faixa pintada de verde sobre o asfalto e que tem a função de comportar os milhares de pedestres que circulam nos horários de entrada e saída de alunos, colaboradores e professores das cinco universidades que estão localizadas ao longo da Avenida Liberdade, São Paulo. À direita, parte das pistas cicláveis implantadas pela prefeitura. Atualmente sua utilização é insignificante frente a demanda dos pedestres.

A prefeitura de São Paulo organizou uma agenda com cinco eixos principais de atuação para a cidade. Um deles trata especificamente da Rede de Espaços Públicos e prevê a renovação das formas de uso dos espaços públicos da cidade promovendo a diversificação das atividades.

Os resultados da materialização da agenda são encontrados em algumas ações destacando-se a implantação de pistas cicláveis ao longo da cidade, o fechamento de algumas áreas centrais nos finais de semana para o uso exclusivo da população (Avenida Paulista como exemplo) e o Decreto nº 55.045 (16 de abril de 2014) que regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “*parklet*”.

2. CALÇADAS E PASSEIOS PÚBLICOS: SITUAÇÃO ATUAL

O nível de civilidade de um lugar pode ser mensurado a partir da qualidade do espaço público destinado aos cidadãos. No Brasil, o espaço público nasceu como herança da fundação das cidades: quer por doações, desapropriações ou por obrigações legais vinculadas ao loteamento de terras, estes espaços nasceram como sobras, resíduos da esfera de vida privada. Culturalmente, a maneira como os espaços destinados à vida pública ou *res publica* foram criados, é fundamental para a compreensão da forma urbana contemporânea das calçadas e dos demais tipos de espaços destinados ao caminhar nas cidades. A estrutura fundiária associada à geografia local e às características climáticas condiciona a construção da cidade, seu sistema de circulação e também, os seus espaços públicos e privados interferindo sobremaneira na qualidade de apropriação.. O principal espaço livre das cidades brasileiras é a rua ou ainda, o sistema viário. É nele que ocorre grande parte da vida cotidiana da sociedade urbana e que, por meio de suas calçadas, conecta aos demais tipos de espaços como os parques, as praças, os mirantes, os calçadões, as florestas urbanas, as reservas naturais, as lagoas, as praias, entre outros, completando os espaços destinados à população. As ruas são anteriores ao automóvel que hoje, determina, o forma das cidades e dos espaços livres públicos urbanos.

Pesquisa Origem-Destino feita pelo Metrô de São Paulo em 2011, mostrou que 30% dos deslocamentos diários na região metropolitana de São Paulo (que engloba 39 municípios e quase 20 milhões de moradores) são realizados à pé em cerca de 23 milhões de viagens diárias disputando espaço com cerca de sete milhões de veículos. As viagens realizadas por bicicletas alcançavam no ano de 2007 cerca de 2%. Apesar desses dados, o sistema viário é colocado a serviço dos transportes individuais e do sistema de transportes coletivo (ônibus e vans), ao acesso, à circulação da frota de veículos. A prioridade ainda hoje é dada a projetos de infraestrutura que viabilizem o escoamento e fluidez dos automóveis permanecendo ainda hoje, a calçada como elemento secundário quanto ao tratamento e, muitas vezes, dimensionamento.

Resultam dessas políticas públicas, códigos de obras, legislações urbanas cuja materialização física ainda hoje reproduz a cultura que prioriza o sistema de circulação por meio do automóvel.

Fisicamente, podemos afirmar que a legislação que trata do assunto “calçadas” em São Paulo (Decreto Municipal 45.904 de 2005), define como “calçada completa” os seguintes elementos:

- . A primeira é a sarjeta, ou ainda, o local por onde escorrem as águas das chuvas, por exemplo, e que fica entre o leito carroçável e a guia. A guia é a elemento que separa a sarjeta da calçada.
- . Em seguida, vem a faixa de serviço que é aquele espaço de no mínimo 75 cm, destinado à instalação de equipamentos e mobiliário urbano como vegetação, tampas de inspeção, grelhas de exaustão, de drenagem, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade, floreiras, caixas de correio, telefones públicos e mais dezenas de outras interferências colocadas por permissionárias e concessionárias públicas.
- . Logo depois vem a faixa livre, ou seja, aquele lugar em que o pedestre anda livremente e que possui superfície regular, firme, contínua e antiderrapante com largura de, no mínimo, 1.20 m. Trata-se de espaço suficiente para duas pessoas andarem lado a lado. Este lugar tem inclinação transversal de até 2%, ou seja, quase imperceptível para quem está andando, mas, que permite que a água de chuva escorra para a sarjeta sem empoçar no meio do caminho. Quanto à inclinação, ela tem que se igual à da rua.
- . A faixa de acesso é a área destinada à acomodação das interferências que são resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública. Trata-se da colocação de jardins, floreiras, lixeiras e quaisquer outras necessidades do edifício que está em frente a ela.
- . Por fim o decreto apresenta as esquinas que constituem o trecho do passeio formado pela área de confluência de 2 vias.

Os maiores empecilhos para que as calçadas sejam espaços de circulação confortável e contribuam com a arborização da cidade está na impossibilidade física de seu alargamento. Em áreas centrais, consolidadas, o alargamento só poderia ocorrer por meio da supressão de pistas veiculares ou de estacionamento de veículos nas ruas.

As calçadas brasileiras apresentam dimensões que estão aquém das necessidades para a circulação segura e confortável do pedestre. Quando existem, tem cerca de um metro e meio, mesmo em áreas de grande fluxo de pedestre com aquelas localizadas em regiões comerciais ou próximas do acesso de sistema de transporte como metrô. Apesar do apreço da população brasileira pelo plantio de elementos arbóreos em calçadas, a medida se torna inviável pelo dimensionamento existente.



Figura 2 – Calçadas estreitas. Fonte: DEGREAS, Helena N., 20 de maio de 2016, página 10

Além de estreitas, as calçadas apresentam vários materiais, elementos vegetais em ambos os lados, equipamentos públicos como postes e fiações além de degraus para viabilizar o estacionamento dos automóveis nas garagens frontais das residências. Esta rua está localizada num dos pontos residenciais mais caros do município de São Paulo. Próximo à região do Parque Ibirapuera, o valor do metro² de terreno está cotado em cerca de U\$ 3990.

Pelo que se pode observar na Figura 2, o plantio é feito à margem da legislação vigente pela população em geral, dificultando ainda mais as já intransitáveis calçadas. Do mesmo modo, a colocação de mobiliários em calçadas de largura reduzida dificulta ainda mais a vida do pedestre obrigando-o a andar pelo leito carroçável da rua.

3. SURGIMENTO DOS PARKLETS

Em novembro de 2005 na cidade de São Francisco, EUA, o REBAR - um coletivo de artistas, ativistas e designers pagou pela utilização temporária de uma vaga de estacionamento público. Na vaga delineada em branco e destinada ao automóvel, o espaço foi preenchido com grama, um vaso com uma árvore que gerou sombra e um banco de

praça para que as pessoas pudessem sentar. Por duas horas, o local foi funcionalmente reprogramado: de vaga de estacionamento para local de fruição pública implantado numa área central carente de espaços livres para a população. O objetivo do grupo era chamar a atenção para a possibilidade de criação de vida pública por meio da provisão temporária de espaços livres. A intervenção temporária foi amplamente utilizada pelos pedestres e gerou um conjunto de imagens que tiveram grande repercussão na mídia eletrônica.

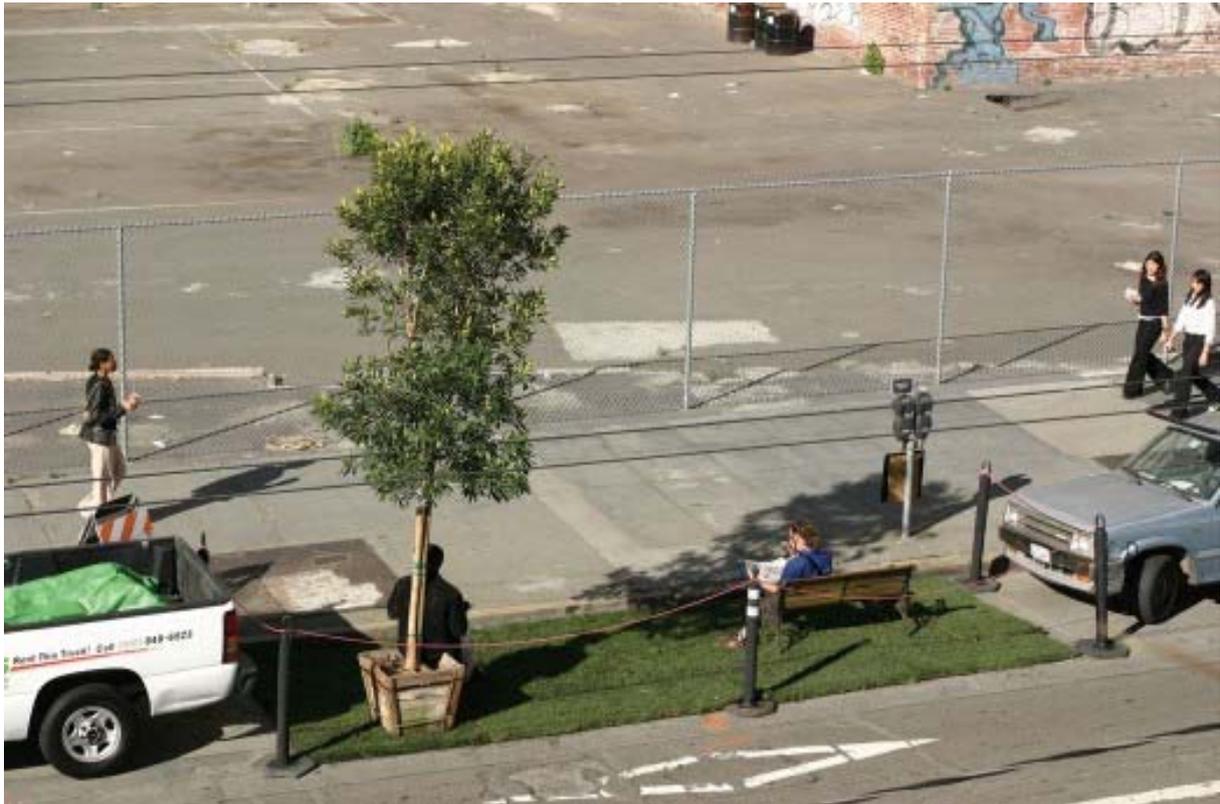


Figura 3 – Título. Rebar parking; experiência pioneira Fonte: http://rebargroup.org/wp-content/uploads/2010/12/parking_011-520x347.jpg, acesso: 20 de maio de 2016, página 11

A grama sobre o asfalto, a sombra e o banco implantados sobre uma vaga de automóvel foi reproduzida de tal forma que levou o grupo a criar um manual do processo de implantação e projeto para a criação desses espaços temporários. No mesmo período e com o objetivo de provocar, inspirar, transgredir, resistir e obter o apoio da população para suas ações, alguns coletivos cujas ações utilizavam técnicas intituladas *guerrilla intervention* associadas ao *tactical urbanism* realizavam ações de intervenção no espaço urbano, temporárias e de baixo custo com o objetivo de ressignificar lugares urbanos inspirando comunidades de vizinhança a mudar sua percepção sobre o uso do espaço urbano. No ano seguinte, o coletivo Rebar organizou um evento de um dia em escala global denominado “*Park(ing)*”

Day” com o objetivo de produzir uma maior massa crítica para a reprogramação de lugares de estacionamento de veículos para espaços de vida da população.

Tactical Urbanism, *DIY Urbanism (Do It Yourself Urbanism)*, *Pop Up Urbanism*, *Guerilla Urbanism* ou ainda *City Repair* são movimentos que tem em comum o objetivo de sensibilizar a população para a necessidade de requalificação dos espaços urbanos destinados às pessoas por meio de intervenções temporárias. Como artistas e ativistas, o grupo apresentou novas possibilidades funcionais até então impensadas para o uso das ruas e suas calçadas. Atividades cotidianas como comer, tomar sol, descansar ou outras formas de socialização são tacitamente subvalorizadas quando não desprezadas quando do desenho dos arruamentos.

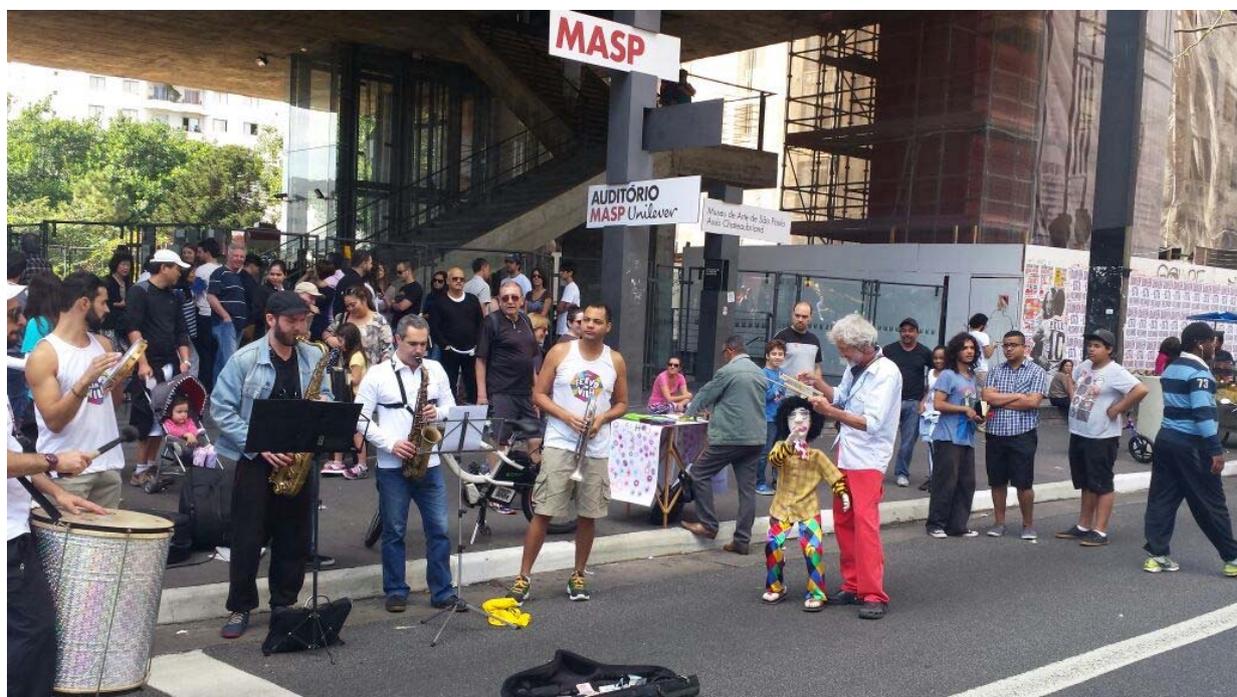


Figura 4 – Título. Avenida Paulista fechada aos domingos em SP. Fonte: Sully Alonso Guastella.
Data: maio de 2016, página 13

Embora o evento conhecido por *Parking Day* faça parte do calendário de eventos da cidade, a proposta de fechamento de ruas de forma sistemática ocorreu em uma das principais avenidas da cidade de São Paulo. Trata-se da Avenida Paulista. Seu fechamento surge de uma política pública e não de reivindicações de grupos sociais. Sua manutenção dependerá do apoio futuro da população de São Paulo no caso dos próximos governos.

Em São Paulo, o conceito de *parklets* surgiu em 2012, e sua primeira implantação ocorreu em 2013, dando início ao processo de regulamentação que culminou em um Decreto

Municipal (n°55.045/14) em vigor desde abril de 2014. No texto sua instalação é prevista como extensão temporária em passeios públicos e sobre vagas de estacionamento de automóveis. O Decreto resultou da ação do poder público para revisão das políticas de ocupação dos espaços públicos, por meio da melhoria da infraestrutura urbana e estratégias de atuação que diagnosticam carências e identificam potencialidades. É tratado como um local de estar e convívio associado às calçadas. Implantados hoje são mais de 50 *parklets* implantados pela iniciativa privada, 172 novas solicitações e 32 públicos em estudo.

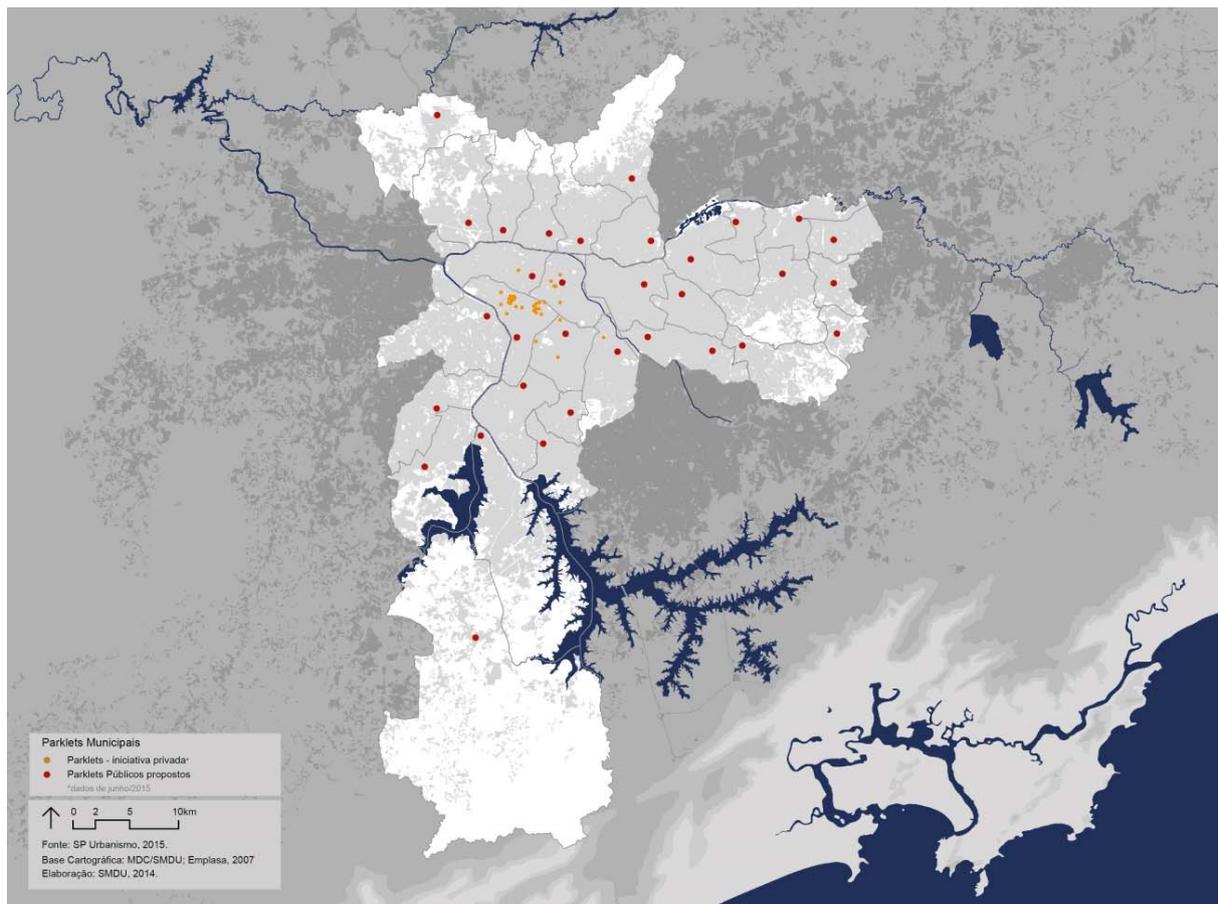


Figure 5 . Planta com a localização dos *parklets* Municipais da cidade de São Paulo. Fonte: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/Parklets_implanta%C3%A7%C3%A3o-no-munic%C3%ADpio-1024x767.jpg Acesso: 18 de maio de 2016. Página 14

As análises apontam que os equipamentos implantados ou que aguardam autorização municipal para instalação, estão localizados em corredores comerciais e de serviços em áreas centrais. Todos encontram-se em frente a estabelecimentos comerciais, restaurantes e bares. Seu uso é aberto a qualquer pessoa sendo vedado o uso particular para comercialização ou venda de produtos ou serviços dos estabelecimentos mantenedores.

A seleção dos locais para implantação seguem as políticas propostas no plano Diretor, a saber:

- . Calçadas movimentadas e que ofereçam oportunidades de descanso e recreação no tempo livre contribuindo para a melhoria da qualidade de vida urbana do bairro.
- . Regiões caracterizadas como Centralidades comerciais que possam oferecer áreas de descanso aos consumidores e com sinalização que esclareça o potencial usuário de seu caráter público e não vinculado ao estabelecimento mantenedor.
- . Em frente a um equipamento municipal como hospitais, escolas, postos de saúde, por exemplo, que será responsável por sua manutenção.

Os *parklets* propostos poderão ocupar até duas vagas paralelas de estacionamento numa extensão de 10 metros e 2 metros de largura. Os materiais para a sua confecção devem ser leves reduzindo ao mínimo, elementos verticais, pois devem ser inseridos de forma discreta na paisagem local. Podem receber mobiliário portátil, como cadeiras e mesas dobráveis, acessórios, intervenções de arte urbana além de acessório como suportes para coleiras de animais de estimação, lixeira, paraciclos, local para carregamento de celulares e computadores além de vasos com vegetações de pequeno porte nas laterais e na parte de trás.



Figure 6. *Parklet* localizado na Rua Oscar freire, região dos Jardins no município de São Paulo.

Fonte: Autor. Data: maio de 2016. Página 15

Os levantamentos parciais das pesquisas apontam para a implantação cada vez mais significativa desse tipo de espaço temporário nas cidades brasileiras: *parklets*, zonas verdes, áreas verdes, varandas urbanas. Várias são as denominações. Para o caso da cidade de São Paulo, esses espaços foram originados da vontade política associada à agenda de ações que pretende estruturar, ampliar e regulamentar uma Rede de Espaços Públicos. Na verdade, a prefeitura de São Paulo antecipou-se às reivindicações populares ao inserir essa e outras iniciativas associadas à produção de arquiteturas temporárias para a promoção de ambientes de estar.

O uso frequente dos equipamentos durante o dia, noite e finais de semana para leitura, refeições rápidas, conversas com amigos, tocar instrumentos musicais para as pessoas que circulam nas calçadas, descansar ou ver o movimento vem demonstrando que as ações praticadas pelo poder público para a criação de espaços que atuam como novas formas temporárias qualificadas como extensões sociais das calçadas vêm cumprindo seu papel

quer no incentivo ao uso das ruas pela população, quer na redução do espaço destinado ao automóvel e quer na educação para o exercício da cidadania pela fruição do espaço público.

BIBLIOGRAFIA

Campos, Ana Cecília A. de ; Queiroga, Eugênio Fernandes ; Galender, Fany Cutcher ; Degreas, Helena Napoleon ; Akamine, Rogério ; Macedo, Sílvio Soares ; Custodio, Vanderli. (1 ed.) (2012) *Quadro dos sistemas de espaços livres nas cidades brasileiras*. FAUUSP: São Paulo.

Decreto nº 55.045 de 16 de abril de 2014 (2016) *Parklets*. (<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets-municipais/>) accessed 12 february 2016.

Degreas, H. N.; Katakura P. ; Santos, C. R. G. . *By São Paulo sidewalks: urban form and walkability*. In: Our common future in Urban Morphology - ISUF 2014, 2014, Porto. Our common future in Urban Morphology. Porto: FEUP, 2014. v. 2. p. 1331-1337.

Cantanhede, Mércia Larissa Pereira. *Praças Corporativas em São Paulo*. (Programa de Iniciação Científica, Relatório Parcial de Pesquisa de Iniciação Científica, FIAM-FAAM - Centro Universitário, 2016)

Kaneko, Rafaella Ayumi. (2016) *Calçadas e Passeios de Vila Mariana*. (Programa de Iniciação Científica, Relatório Parcial de Pesquisa de Iniciação Científica, FIAM-FAAM - Centro Universitário, 2016)

Leite, Gabriela Racciati (2016) *Praças: apropriação de espaços livres residuais urbanos*. (Programa de Iniciação Científica, Relatório Parcial de Pesquisa de Iniciação Científica, FIAM-FAAM - Centro Universitário, 2016)

Prefeitura do Município de São Paulo (2016) *Dia Sem Carro - 22 de Setembro*. (http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/campanhas/index.php?p=2097) acesso: 15 de Abril de 2016.

QUEIROGA, E. F.. *Da relevância pública dos espaços livres: um estudo sobre metrópoles e capitais brasileiras*. Revista IEB, v. 58, p. 105-132, 2014.

REBAR (2016) *Valuable urban real estate, reprogrammed* (<http://rebargroup.org/parking/>) acesso: 11 de Maio de 2016.

Roncato, Bianca de Carvalho. Santos, Danndara Kaory Ilmori (2016) *Parklets em São Paulo*. (Programa de Iniciação Científica, Relatório Parcial de Pesquisa de Iniciação Científica, FIAM-FAAM - Centro Universitário, 2016)

Santos, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teórico e Metodológico da Geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2014). *Rede de Espaços públicos*. Disponível: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/> Acesso: 19 de maio de 2016.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2014). *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: Lei 16.050/2014* Disponível:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/2014-07-31_-_lei_16050_-_plano_diretor_estratgico_1428507821.pdf Acesso: 12 de março de 2016.

Secretaria dos Transportes Metropolitanos (2007). *Pesquisa Origem e Destino – região Metropolitana de São Paulo: Relatório Síntese*. Disponível:

<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese-od2007.pdf> Acesso: 10 de maio de 2016.