

INTERVENÇÕES URBANAS TEMPORÁRIAS: o uso de *parklets* como forma de ressignificação dos espaços públicos em Viçosa - MG

INTERVENCIONES URBANAS TEMPORALES: el uso de *parklets* para la resignificación del espacio público en Viçosa – MG

TEMPORARY URBAN INTERVENTIONS: *parklets* as a public space reframing tactic in Viçosa - MG

PAULA, KARINE DE ALMEIDA

Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário de Viçosa, karinealmeida.ufv@gmail.com

COELHO, GERUSA RIBEIRO BORGES

Mestrado em Engenharia Civil, Centro Universitário de Viçosa, gerusacoelhounivicos@gmail.com

SILVEIRA, TAMYRES VIRGÍNIA LOPES

Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário de Viçosa, Tamyresvls@yahoo.com.br

RESUMO

O trabalho se propõe a discutir processos de intervenções temporárias na cidade de Viçosa – MG, por meio da instalação de mobiliário urbano denominado *parklets*. Tal discussão se materializou a partir da construção de uma cartilha informativa contendo a contextualização dos *parklets* até diretrizes técnicas à sua implantação na cidade. O público alvo ao qual se destina a cartilha, a princípio, é o poder executivo de Viçosa, por se tratar de intervenção em espaço público, no entanto, dado o seu caráter informativo e de linguagem acessível, a mesma também se destina às associações de bairros. A proposta se justifica dada a observância à forma de uso e ocupação de alguns espaços públicos da cidade de Viçosa, que em muitas situações demonstram uma prevalência da mobilidade motorizada em detrimento de espaços de sociabilidade, descanso e recreação. Dadas as características de um *parklet* foram selecionados 10 recortes espaciais onde seria possível a instalação na cidade de Viçosa. De forma conclusiva, é possível mencionar que o trabalho, ao trazer tal tipologia de mobiliário para uma cidade de pequeno porte demográfico, com espacialidades singulares e que carecem de espaços de convívio e socialização se insere num rol de discussões importantes ao planejamento e gestão urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Intervenções Urbanas Temporárias; Apropriação do espaço; *Parklets*; Gestão Urbana

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo analizar los procesos de intervenciones temporales en la ciudad de Viçosa – MG, mediante la instalación de mobiliario urbano denominado *parklets*. Esta discusión se materializó en la elaboración de una cartilla informativa que abarca desde la contextualización de los *parklets* hasta las directrices técnicas para su implementación en la ciudad. El público objetivo de la cartilla es, en principio, el poder ejecutivo de Viçosa, dado que se trata de intervenciones en el espacio público; no obstante, debido a su carácter informativo y a su lenguaje accesible, también está dirigida a las asociaciones de barrio.

La propuesta se justifica a partir de la observación del uso y ocupación de ciertos espacios públicos en Viçosa, los cuales, en muchas ocasiones, evidencian la prevalencia de la movilidad motorizada en detrimento de áreas destinadas a la sociabilidad, el descanso y la recreación. Considerando las características de un *parklet*, se seleccionaron diez recortes espaciales donde sería viable su instalación en la ciudad. En conclusión, este estudio, al introducir esta tipología de mobiliario en una ciudad de pequeño porte demográfico, con espacialidades singulares y carente de espacios de convivencia y socialización, se inscribe en un conjunto de discusiones fundamentales para la planificación y la gestión urbana.

PALABRAS CLAVE: Intervenciones urbanas temporales; Apropiación del espacio; *Parklets*; Gestión urbana.

ABSTRACT

This paper discusses temporary urban intervention processes in the city of Viçosa, Minas Gerais, through the installation of urban furniture known as *parklets*. The discussion materialized through the development of an informative booklet containing information ranging from the contextualization of *parklets* to technical guidelines for their implementation in the city. The booklet is primarily intended for Viçosa's municipal government, since it involves interventions in public spaces. However, due to its informative nature and accessible language, it is also aimed at neighborhood associations. The proposal is justified by the observation of how certain public spaces in Viçosa are currently used and occupied, often revealing a predominance of motorized mobility to the detriment of spaces intended for sociability, leisure, and recreation. Based on the characteristics of *parklets*, ten potential locations for implementation were selected throughout the city. In conclusion, by introducing this type of urban furniture into a small-sized city with distinct urban characteristics and a lack of spaces for social interaction and coexistence, the study contributes to broader discussions concerning urban planning and urban management.

KEYWORDS: Temporary urban interventions; Space appropriation; *Parklets*; Urban management.

Recebido em: 25/03/2025

Aceito em: 23/04/2026

1 INTRODUÇÃO

O desenho urbano no Brasil historicamente prioriza a circulação e o estacionamento de veículos motorizados, em detrimento da escala do pedestre. Esse modelo rodoviarista contribui para o esvaziamento e a subutilização de espaços públicos, impactando negativamente a vitalidade urbana (Barata & Sansão, 2016). Nesse contexto, cresce a necessidade de estratégias para requalificação dos espaços públicos, tornando-os mais acessíveis, sociais e convidativos.

Uma das abordagens emergentes é o urbanismo tático, que propõe intervenções temporárias de baixo custo e rápida implementação para testar soluções urbanas e promover a apropriação dos espaços pela população. Neste contexto, um dos pressupostos de tal intervenção é o uso de materiais de baixo custo e que não requeiram grandes reestruturações do espaço, assim como, sejam de fácil remoção na tentativa de criar uma ambiência para um uso imediato.

Alguns autores e pesquisadores têm debatido tal assunto em nível nacional e internacional. No contexto brasileiro, Sansão (2021, 2021, 2012, 2011) traz para o debate propostas envolvendo intervenções urbanas temporárias em diferentes aspectos e espacialidades. Suas análises têm-se centrado nos estudos de *cases* aplicados em diferentes países, sobretudo na Espanha, e formas de possíveis replicações em contextos nacionais.

Entre essas iniciativas, os *parklets* se destacam como extensões temporárias das calçadas, substituindo vagas de estacionamento por áreas de convivência equipadas com mobiliário urbano (mesas, bancos, floreiras, lixeiras, guarda-sóis, bicicletário), vegetação e elementos de lazer. Essa estratégia teve origem em São Francisco (EUA) em 2005 e se expandiu para diversas cidades do mundo, chegando ao Brasil em 2013, com a primeira instalação em São Paulo, mais precisamente nos bairros da Vila Albuquerque e Itaim Bibi. Nos anos seguintes, o conceito começou a se espalhar para outros bairros de São Paulo a ponto de a prefeitura transformar a ideia dos *parklets* em política pública.

Considerando a facilidade de implantação e o potencial de transformação dos espaços urbanos, este artigo discute a viabilidade dos *parklets* na cidade de Viçosa – MG. A pesquisa resultou na elaboração de uma Cartilha de Diretrizes, que contextualiza e propõe orientações específicas para a implantação desses equipamentos no município. Embora inicialmente direcionada ao poder público, a cartilha também visa informar associações de bairro e a sociedade civil.

Viçosa, localizada na Zona da Mata Mineira, possui aproximadamente 79.910 habitantes (IBGE, 2021) e abriga uma significativa população flutuante ligada à Universidade Federal de Viçosa e a outras instituições de ensino superior. A cidade apresenta um comércio dinâmico, mas enfrenta desafios na qualificação de seus espaços públicos, onde predominam áreas voltadas à mobilidade motorizada em detrimento de locais de convivência.

Assim, este estudo parte do pressuposto de que pequenas intervenções, como os *parklets*, podem estimular novas formas de uso e apropriação do espaço urbano (Gehl, 2015). Além de contribuir para a requalificação da paisagem urbana, a proposta busca ampliar o debate sobre a ressignificação dos espaços públicos em cidades de médio e pequeno porte, onde tais iniciativas ainda são pouco exploradas. O trabalho é fruto de pesquisas que envolvem o planejamento urbano em cidades pequenas e médias desenvolvida pelas autoras.

A questão norteadora deste artigo é: Como o uso de *parklets* pode contribuir para a melhoria da paisagem urbana de Viçosa – MG, reativando os espaços públicos na escala do pedestre?

2 O DESENHO URBANO NA CONTEMPORANEIDADE: A CALÇADA, A RUA E OS SEUS PAPÉIS NA REATIVAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

O espaço, nas palavras de Santos (2008, p. 15), “[...] deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida.”. Interessante notar como o autor associa o conceito de espaço à sociedade, como um elemento de vivacidade. Já o conceito de espaço público se apresenta como uma área de interesse para vários campos, desde a arquitetura e urbanismo, geografia até a sociologia e outros mais. Se colocando como um importante elemento da paisagem urbana, o espaço público representa uma peça fundamental para o desenvolvimento das práticas da vida cotidiana (Gehl, 2015; Jacobs, 1961).

No contexto dos espaços públicos, Serpa (2018, p. 35) discute sobre as questões envolvidas na forma de uso e ocupação destes espaços e alega que a sociedade caminha para a “[...] consagração do individualismo como modo de vida ideal, em detrimento de um coletivo cada vez mais decadente.”. Para o autor, as relações de vizinhança vistas na cidade contemporânea ainda se apresentam condicionadas pelas diferenças entre classes sociais. À vista disso, e diante do contexto apresentado, é possível observar que

Nos bairros populares, a limitação de oportunidades, a pobreza e o isolamento relativos, a insegurança e o medo acabam por fortalecê-las e torná-las parte fundamental da trama de relações familiares. Nos bairros de classe média, as relações entre vizinhos são mais seletivas e pessoais, já que o maior poder aquisitivo faz diminuir a necessidade de ajuda mútua e aumentar a necessidade individual do espaço (Serpa, 2018, p. 35).

Hoje muito se discute a respeito da qualidade do espaço público e a caracterização de bom lugar na cidade, no entanto, conforme aponta Nóbrega e Trindade (2020, p. 4), encontrar “[...] um bom lugar não é tarefa fácil quando o território foi projetado para o automóvel [...]”. A caracterização e síntese de um bom lugar se apresenta como algo complexo, sobretudo em meio a diversidade espacial existente, todavia, é algo consensual que as características de um bom lugar passam pela boa convivência com o tráfego de automóveis, não hostil à presença e locomoção dos pedestres nos espaços (Gehl, 2015). Em resumo, “o bom lugar é aquele em que todos se sentem atraídos para ali estar.” (Nóbrega; Trindade, 2020, p. 4).

De acordo com Fabiani, Pandolfo e Kalil (2018, p. 164), ao analisarem a qualidade dos elementos que influem na atratividade dos espaços públicos em Passo Fundo/RS, a valorização dos espaços públicos não está ancorada somente à oferta de praças e/ou parques. Torna-se necessário a compreensão da “[...] da identidade e a dinâmica desses espaços dentro do perfil urbano, para que eles realmente reflitam as necessidades e expectativas de seus usuários e, principalmente, sejam atrativos e convidativos ao uso e à ocupação.”.

Dessa maneira, é possível preconizar que o planejamento do espaço público envolve uma percepção do comportamento das pessoas, que serão usuárias daquele espaço, conforme sinaliza Gehl e Svarre (2018). Esta percepção envolve analisar os diferentes usos/atividades que são estabelecidos ali e a forma como o usuário se relaciona com o espaço. Nesta metodologia proposta por Gehl e Svarre (2018) a análise pauta-se pela contagem, mapeamento, traçado, rastreamento, vestígios, fotografia, diário e caminhada-teste.

No âmbito do espaço público, o trabalho traz como recorte as calçadas e as ruas. Jacobs (1961) analisa tais espacialidades e delega às mesmas a responsabilidade de serem os principais locais públicos de uma paisagem, se caracterizando como os seus órgãos vitais. Nas palavras da autora

As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades (Jacobs, 1961, p. 30).

Apresentada como um órgão vital do espaço, as ruas incidem sobre o usuário da cidade um poder de atração ou não, dessa maneira, é possível supor que “se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.” (Jacobs, 1961, p. 30). Já as calçadas brasileiras, sob o ponto de vista de Degreas (2016), apresentam dimensões muito abaixo do esperado para uma circulação segura e adequada por parte do pedestre, dificultando assim a sua caminhabilidade¹.

Gehl (2015, p. 134) também levanta essa problemática ao constatar que uma boa cidade pode ser reconhecida em decorrência da quantidade de pessoas que não estão andando. Para o autor essa hipótese não se apresenta como uma regra, devendo ser analisada caso a caso, haja vista que, “o fato de haver muitos pedestres numa cidade não necessariamente indica que haja boa qualidade urbana – muitos caminham porque não há opções de transporte suficientes, ou há grandes distâncias entre vários serviços urbanos.”.

Ora, então qual o propósito de levantar tal suposição? Gehl (2015, p. 135) afirma que uma cidade onde muitas pessoas não andam a pé o tempo inteiro pode indicar uma boa qualidade urbana, tal como Roma usada como exemplo pelo autor. Nesta cidade destaca-se em sua paisagem um percentual relativo de pessoas em pé ou sentadas nas praças e não andando. Tal cenário é colocado em função não da necessidade, mas pela qualidade da cidade a ponto de ser muito convidativa. Neste sentido, “é difícil ficar andando numa cidade que tem espaços urbanos tão tentadores para se ficar” em contrapartida “[...] há muitos bairros e complexos habitacionais novos através dos quais as pessoas caminham, mas raramente param e ficam.”.

Em ambas as espacialidades, ruas e/ou calçadas, um problema inerente e que, por vezes, têm se apresentado como dificultador da vida coletiva nas cidades, se resume a violência urbana. Em sua obra Jacobs (1961) discute a questão da criminalidade e o uso das ruas e calçadas e levanta hipóteses de que altos índices de criminalidade estão relacionados ao próprio desenho urbano que, eventualmente, não

incentiva a vitalidade urbana², tornando-a repleta de espaços vazios transmitindo ao usuário a sensação de insegurança ao transitar pelas vias.

Não se trata apenas de um aumento no contingenciamento de policiais nas ruas – que nem sempre resolve por completo o problema de criminalidade – mas de aumento da vitalidade nas ruas, fazendo com que mais olhos estejam voltados para o que se passa no transitar pelos espaços³. Sendo assim,

a primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados (Jacobs, 1961, p. 32).

Neste contexto, é possível inferir sobre a importância da vitalidade nos espaços públicos e considerar que as condicionantes envolvidas no acesso e segurança das ruas e calçadas podem determinar a forma como as pessoas irão utilizar estes espaços. De uma forma resumida, diante das discussões levantadas até então, “[...] uma rua movimentada consegue garantir a segurança [...]” ao passo que “[...] uma rua deserta não.” (Jacobs, 1961, p. 33).

Diante das reflexões apresentadas até então, nota-se que as ruas e calçadas desempenham um papel fundamental na vitalidade e segurança dos espaços públicos. É claro que, não é objetivo do artigo discutir sobre as variáveis que envolvem o uso do espaço público no Brasil e a insegurança (violência urbana), contudo, é importante levantar pontos, como a vitalidade urbana e o próprio conceito de olhos da rua de Jacobs (1961) como pressupostos para um maior incentivo ao uso dos espaços. Dessa maneira, entende-se que o desenho urbano contemporâneo deve considerar alguns aspectos que extrapolam o da circulação apenas, tais como aspectos sociais, culturais e ambientais, que possam promover a interação e a permanência das pessoas.

Logo, pensar a cidade a partir da escala do pedestre e da própria vivência nas ruas resgata não apenas a função social do espaço urbano, mas também contribui para a construção de cidades mais inclusivas e seguras. Pauta a ser discutida e representada por meio dos *parklets*.

3 OS PARKLETS URBANOS E O SEU PAPEL NA VITALIDADE DAS CIDADES

Para Dias e Albuquerque (2019) os *parklets* se traduzem a partir de uma releitura contemporânea do tradicional costume da inserção de cadeiras nas calçadas ao final do dia, iniciativa vinda de moradores das mais diversas cidades⁴, promovendo a interação social, comunicação e manifestações artísticas.

Tendo surgido inicialmente em São Francisco, no ano de 2005, a modalidade de *parklets* passou a inspirar não somente o planejamento da cidade como também outras cidades ao redor do mundo, cada qual com suas particularidades e apresentando seus próprios projetos de *parklets* (Littke, 2016). Configuram-se como espaços efêmeros, praças de estar contemporâneas projetadas a partir de uma arquitetura temporária sendo implantadas em áreas adjacentes à circulação elementar dos pedestres (Degreas, 2016).

As intervenções temporárias podem se configurar como uma forma/expressão do urbanismo tático. Na concepção de Fontes (2021, p. 2), o urbanismo tático, difundido no século XXI, se apresenta como “[...] uma metodologia que utiliza ações de pequena escala, curto prazo e baixo custo para demonstrar possibilidades de mudanças escaláveis e de longa duração nas cidades.”. Ademais, se configura a partir de um processo como “[...] um tipo de ação que envolve engajamento comunitário, na qual cidadãos, com suas próprias mãos, iniciam processos de enfrentamento de questões urbanas que os afetam, em um contexto de ineficiência dos governos e de escassez de recursos.” (Fontes, 2022, p. 2).

No entanto, o conceito temporário também traz questões centrais para o entendimento de sua lógica. Para Fontes e Galarce (2020, p. 24), o temporário é marcado por “[...] aquilo de pouca duração ou impermanente, surgindo como uma resposta à descontinuidade espaço-temporal.”. Dessa maneira, a intervenção – entendida como uma ação intencional sobre um determinado espaço – ao associar-se à temporalidade se constitui em “[...] pequenas ações efêmeras e contestatórias realizadas no espaço urbano que rompem com a escrita contínua e homogênea do cotidiano.” (Fontes; Fabião, 2016, p. 29).

Já no tocante aos *parklets* e a busca por uma definição, considera-se que sejam marcados por

Conversões temporárias ou permanentes de vagas de estacionamento junto ao meio fio em novos espaços públicos vibrantes e acessíveis. Também conhecidos como assentos

de rua, *pocket parks* (parques de bolso), parques móveis ou assentos de calçada, eles resultam muitas vezes da parceria entre a cidade e os comerciantes, moradores locais ou associações de bairro. Os *parklets* são frequentemente instalados ao longo de calçadas congestionadas ou estreitas demais para permitir a extensão de mesas de um café para a área externa ou para acomodar mobiliário urbano (Guia Global de Desenho de Ruas, 2015, p. 206).

Os *parklets* representam plataformas equipadas com mesas, cadeiras, bancos, floreiras, guarda-sóis e outros elementos mais, que visem ao estímulo do convívio, recreação e interações sociais. Conforme colocado pelo decreto n. 15895/2015 promulgado pela Prefeitura de Belo Horizonte

Art. 1º - Denominam-se *parklet's* o mobiliário urbano de caráter temporário instalado, em geral, em paralelo à pista de rolamento de veículos, de forma a expandir o passeio público, com o objetivo de ampliar a oferta de espaços públicos de fruição, providos de estruturas que visem ao incremento do conforto e da conveniência dos cidadãos, tais como bancos, mesas e cadeiras, floreiras, guarda-sóis, paraciclos e outros elementos destinados à recreação, ao descanso, ao convívio, à permanência de pessoas e a manifestações culturais (Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Decreto n. 15895/2015, p. 1).

Nos dizeres de Lavine (2012) os *parklets* se configuram como locais em que uma ou várias vagas de estacionamento foram desativadas e transformadas em um espaço público contendo assentos. A saída da figura do automóvel cedendo espaço ao pedestre se apresenta como uma crítica à cultura automobilística, tão difundida pelo planejamento modernista, sobretudo. Dessa maneira, o conceito tece uma crítica aos desdobramentos colocados pelo aumento gradativo de automóveis nas ruas, desde a poluição causada, passando pela individualidade no transporte e a estética dos espaços.

No entanto, de forma contextual, algumas críticas já foram tecidas à figura dos *parklets*, associando-o ao planejamento neoliberal. A busca por novos modelos de espaço público frente às adversidades colocadas pela urbanização insere os *parklets* num rol marcado por projetos mais baratos, semipermanentes, no entanto, em muitos casos, baseados num modelo de parceria público-privada, tal qual modelo símbolo do neoliberalismo (Lavine, 2012). Modelos neoliberais de prestação de serviços assim como a mudança de papéis e responsabilidade do estado diante das agências e organizações privadas estão afetando tanto a governança quanto a gestão do espaço público (Littke, 2016).

Normalmente as cafeterias e restaurantes configuram a maioria dos parceiros privados que patrocinam *parklets*, com a justificativa de que a atração proporcionada pelos assentos nas calçadas faz o investimento valer a pena. Diante de tais questões é muito difícil afirmar qual a parte/sujeito em proveito da instalação do projeto, a cidade em si ou o parceiro privado (Lavine, 2012). A autora discute ainda os interesses por trás da instalação dos *parklets* financiados pelo capital privado. Em situações assim, a única participação da prefeitura seria na autorização, ou não, da instalação do projeto e na fiscalização do espaço, pois são exigidos dos proponentes a instalação de uma placa com os dizeres de uso 24 horas do espaço. O acesso ao espaço deve ser livre e não deve estar atrelado ao usufruto do estabelecimento apenas, ou seja, uma pessoa mesmo que não venha a consumir no estabelecimento poderá usufruir dos assentos.

No entanto, mesmo perante tais prerrogativas, a autora chama a atenção para os locais de instalação dos *parklets*, que por muitas das vezes, se concentram em bairros já nobres da cidade e se direcionam a um público específico. Mesmo sendo atestada a sua livre circulação sem a imposição de barreiras físicas, algumas pessoas podem não se sentirem convidadas a estarem e permanecerem ali, seja por que não irão consumir nada do estabelecimento, seja por meio da próprio *layout* e *designer* do espaço.

Nas palavras de Dias e Albuquerque (2019, p. 369-370), apesar de encorajar a caminhabilidade e de converter os percursos em rotas mais atrativas em decorrência do agrupamento de cores e formas, a proposta dos *parklets* tendem a transferir aos particulares, em especial aos agentes econômicos, o poder de decidir como e quando ocupar os passeios públicos, por meio de “puxadinhos” de lazer temporários por eles patrocinados que, na prática, são úteis aos seus fins lucrativos. O refúgio deixa de ser do pedestre-cidadão e passa a ser do pedestre-consumidor.

Tais questões são importantes ao debate, sobretudo no âmbito da discussão da democratização do acesso à cidade. De fato, o conceito inicial do projeto, que por ora se apresenta como elemento mobilizador de acesso ao espaço público, pode ter seu viés distorcido antes, durante e após a implantação, desencadeando outros processos, tal o de segregação socioespacial. Não é objetivo do artigo analisar as distorções ocorridas em implantações em cidades afora, mas trazer para o debate as possibilidades ainda creditadas aos *parklets*,

sobretudo àqueles gestados pelo poder público, como elementos de costura da teia de relações no espaço público.

Conforme elucidado anteriormente, a iniciativa de implantação de *parklets* não é exclusiva do capital privado, podendo ser estendida também ao poder público. Um dos exemplos mencionados são os projetos instalados em São Paulo. A primeira implantação ocorreu em 2013 por meio de teste e a partir daí deu-se início ao processo de regulamentação que resultou na publicação do Decreto Municipal de n. 55.045/2014 tornando a instalação de *parklets* como uma política pública no município.

De qualquer maneira, o trabalho levanta as possibilidades colocadas aos *parklets* como elementos de socialização, sobretudo àqueles que são desenhados levando em consideração tal funcionalidade e não apenas para interesses particulares velados. A premissa das “ruas como salas ao ar livre formada por múltiplos planos [...]” (Guia global de desenho de ruas, 2018, p. 4) faz com o espaço público retome características de interação, partilha e convivência.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: DA ANÁLISE ESPACIAL À DEFINIÇÃO DO MANUAL

A ideia era que a cartilha apresentasse alguns locais possíveis para a implantação do *parklet* em Viçosa – MG, assim como os critérios que o Poder Público poderia utilizar para a escolha de outros locais pela malha urbana. Os recortes espaciais foram definidos de modo que houvesse uma disseminação de intervenções por toda a malha urbana, contemplando assim diferentes bairros. Para tanto, esta escolha espacial teve como respaldo cinco critérios, sendo eles: calçadas movimentadas⁵, velocidade nas vias⁶, presença de comércio e feiras⁷, vistas interessantes⁸, proximidade a um equipamento urbano municipal⁹.

Cada um destes critérios foi usado de forma associativa e dificilmente algum deles foram usados isoladamente. Um possível sexto critério que em alguns momentos influenciou a escolha dos recortes seria o da inclinação das ruas, optando-se por locais onde o terreno apresentasse baixa declividade (até 8%), de modo a diminuir dificuldades de implantação e garantir a acessibilidade universal.

Dadas as características de um *parklet* foram selecionados espaços onde não havia a presença de praças e locais com ausência de áreas de estar nas adjacências. A decisão foi tomada de modo a trazer possibilidades de espaços de interação, esperas e permanência em locais totalmente desprovidos de mobiliários com esse fim.

Quanto ao diagnóstico/inventário das áreas sugeridas para a intervenção foram coletados dados em campo, obtidas por meio de observações. Uma das técnicas utilizadas para a observação foi a mesma proposta por Gehl e Svarre (2015), onde as visitas ocorreram em diferentes momentos do dia, de modo a captar, por meio de registros manuais e fotográficos, a forma como as pessoas interagem, ou não, com aquele espaço.

Foram selecionados então dez pontos para possíveis implantações pela cidade, sendo: três pontos próximos a escolas municipais, cinco pontos próximos a equipamentos de saúde (PSFs) e dois pontos próximos a feira municipal. É importante destacar que estes pontos não são geolocalizados, o objetivo é de apenas ilustrar como que, espacialmente, os *parklets* foram propostos na malha urbana, de modo a ilustrar, principalmente para o poder público, que a cidade possui espaços possíveis para o recebimento deste tipo de equipamento e carece de intervenções como estas.

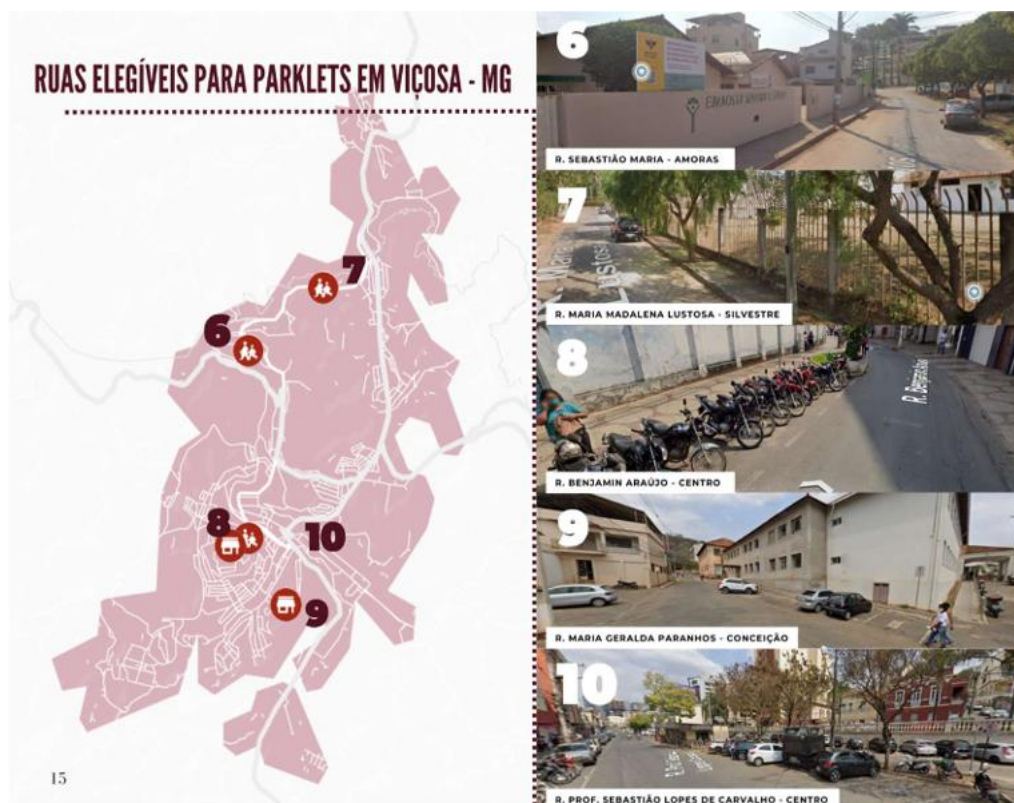
Dessa maneira, foram elegidos três espaços na área central e um espaço para cada bairro sendo eles: Amora, Santo Antônio, Silvestre, João Braz, Morada do Sol II, Conceição, Nova Viçosa. Têm-se assim uma espacialização que contempla todos os setores da cidade – norte, sul, leste, oeste. Contudo, nada impede que outros locais possam ser selecionados a partir dos critérios definidos anteriormente ou que os mesmos possam ser complementados (Figuras 1 e 2).

Figura 1: Distribuição espacial dos possíveis pontos para implantação dos *parklets* próximos a PSF's.



Fonte: Formatado pelas autoras a partir de imagens do MapStyle e Google Earth (2023).

Figura 2: Distribuição espacial dos possíveis pontos para implantação dos *parklets* próximos a escolas e feiras municipais.



Fonte: Formatado pelas autoras a partir de imagens do MapStyle e Google Earth (2023).

A escolha por localidades próximas a escolas públicas se justifica dada a movimentação de pessoas nestes espaços, principalmente em horários de entrada e saída, de forma a garantir espaços de espera de qualidade não apenas para estudantes, mas também para os pais que, de forma rotineira, buscam seus filhos na escola. Isso foi observado em algumas idas a campo, onde notou-se que vários pais aguardavam, em pé, a saída de seus filhos da escola, gerando certo tumulto nas calçadas.

Essas filas de espera também se estendem às pessoas que buscam atendimento nos postos de saúde municipais (PSFs). Alguns deles ainda dispõem de algum tipo de mobiliário (bancos) para espera, mas outros não possuem tornando, ainda mais difícil, o acesso a serviços de saúde de qualidade, afinal, a qualidade do serviço não está apenas condicionado ao interior do estabelecimento, mas em todo o trajeto que o usuário percorre até chegar lá e a espera pelo atendimento.

Já em relação às proximidades das feiras municipais, a proposta visa oferecer, de modo similar aos outros exemplos, um espaço de qualidade direcionado ao encontro e socialização, servindo-se como um espaço de apoio às atividades e apreciação de produtos que a feira municipal proporciona. Vale ressaltar que em dias onde não ocorrem as atividades de feira os *parklets* podem ser usados para fins diversos e atendendo demandas da população.

Alguns destes pontos apresentam ausência de vegetação. Tal questão se apresentou como um elemento dificultador na escolha dos locais, tendo em vista a realidade da cidade de Viçosa, a total ausência de arborização em diversos bairros. Fato é que o elemento vegetação não foi definido como um critério primário para os recortes, mas não se pode desmerecer o papel e a importância de áreas sombreadas em consonância à instalação dos *parklets*.

Um outro ponto importante de ser frisado, muitas das calçadas presentes nas vias escolhidas, ou que poderão ser escolhidas futuramente pela prefeitura, apresentam deficiências quanto à acessibilidade. Para que o uso do *parklet* possa ser acessível a toda parcela da população – ancorado pelos pressupostos do desenho universal – é necessário que haja uma revitalização das adjacências de implantação do mobiliário.

Dessa maneira, em situações onde a vegetação, no caso a arborização, é ausente foi proposto a inserção de *ombrelones*. A proposta visa reduzir ao máximo a inserção de elementos verticais, pelo motivo de tornar a implantação mais discreta sem competir, em altura, com a paisagem pré-existente, mas em casos como este o elemento vertical deve ser mantido.

Em seguida, realizou-se um levantamento de cartilhas/manuais já elaboradas e divulgadas por diferentes prefeituras, chegando a uma compilação de 5 cartilhas¹⁰. Neste momento ressalta-se a dificuldade em localizar materiais direcionados às pequenas cidades ou cidades de realidades socioespaciais/econômicas/demográficas próximas à Viçosa. Tal fator reforça, ainda mais, a necessidade de se pensar em propostas contemporâneas como estas, voltadas, sobretudo, à realidade de pequenas e médias cidades.

As cartilhas/manuais foram analisadas de modo a identificar um padrão de estrutura desse tipo de material para em seguida adequá-lo à realidade de Viçosa. Torna-se importante mencionar que as diretrizes de implantação propostas pela cartilha, em sua grande maioria, foram embasadas nos materiais analisados, tendo em vista a ausência de legislação urbanística que regulamente os *parklets* na cidade. A lei municipal nº 2.823/2020 intitulada como Plano de Mobilidade Urbana de Viçosa-MG foi uma das poucas legislações encontradas e que tratam sobre o tema, contudo, ainda de forma vaga e ampla¹¹. Outra legislação que embasou a proposta foi a ABNT NBR 9050:2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, de caráter nacional.

De posse de todos estes dados/informações deu-se início à organização e diagramação da cartilha. Primeiramente foi escolhido um *template (layout)* que favorecesse a distribuição do conteúdo e uma paleta de cores. Os diagramas – com exceção dos referenciados – foram criados e diagramados no *Canva*, assim como todo o conteúdo da cartilha. Por ser um material também direcionado às associações de bairro e sociedade civil optou-se por uma linguagem menos técnica e o uso de recursos ilustrativos com o intuito de tornar o material mais atraente.

5 SALAS DE ESTAR URBANAS: O PASSO A PASSO DO PROCESSO CRIATIVO ATÉ A PROPOSTA DA IMPLANTAÇÃO

A cartilha tem como objetivo orientar o poder público no processo de implantação de *parklets*, além de ampliar o conceito de *Placemaking* entre associações de bairro e a sociedade civil. O material foi estruturado em duas etapas principais: contextualização e diretrizes de implantação.

Na primeira etapa, a cartilha foi elaborada com um layout atrativo, priorizando elementos visuais como diagramas e croquis. Foram abordados aspectos fundamentais, incluindo a definição e o contexto histórico dos *parklets* em nível global e nacional, além de estudos de caso em Toronto (Canadá) e Boston (EUA). Por fim, foi discutida a importância da implantação dos *parklets* em Viçosa-MG para a vitalidade dos espaços urbanos.

A segunda etapa reuniu diretrizes técnicas para implantação, considerando normativas e especificações projetuais. O mapeamento urbano da cidade contribuiu para a seleção de locais potenciais para instalação, respeitando critérios urbanos e a ABNT NBR 9050:2020. A cartilha especifica locais inadequados para implantação e requisitos para escolha dos espaços, baseando-se nos sete princípios do desenho universal: equitatividade, adaptabilidade, intuitividade, fácil percepção, tolerância ao erro, baixo esforço físico e acessibilidade espacial.

Esse conjunto de diretrizes visa garantir que a implantação dos *parklets* ocorra de forma planejada, acessível e integrada à paisagem urbana, promovendo maior democratização do espaço público. Como forma de ilustração, algumas dessas diretrizes técnicas vão ser discutidas e representadas por meio de imagens gráficas e croquis esquemáticos, representações também utilizadas na cartilha.

As diretrizes técnicas vão desde a tipologia das vagas para implantação do mobiliário, passando por orientações para proteção, tamanhos e alturas, adequações para acessibilidade, materiais e *layouts*. As ilustrações tiveram como objetivo enriquecer o material, sobretudo as ilustrações técnicas, representada por protótipos de um possível layout para os *parklets* de Viçosa.

Durante a construção das diretrizes técnicas, o trabalho se esbarrou numa dificuldade devido à ausência de regulamentação específica sobre *parklets* em Viçosa-MG. Diferente de outras cidades, onde decretos municipais estabelecem diretrizes técnicas para a implantação desses mobiliários urbanos, Viçosa conta apenas com a Lei n.º 2823/2020, referente ao Plano de Mobilidade Urbana, que aborda o tema de forma vaga. Assim, as diretrizes propostas foram baseadas em regulamentações de outras cidades, especialmente o Decreto n.º 55.045/2014 de São Paulo, que normatiza a instalação e o uso de *parklets* como extensão temporária do passeio público.

Dada as características e contextualização dos *parklets*, a instalação só poderá ocorrer em locais antes destinados a estacionamento de veículos, sendo vedada a implantação em locais com a presença de faixa exclusiva de ônibus, ciclovias ou ciclofaixas (Figura 3).

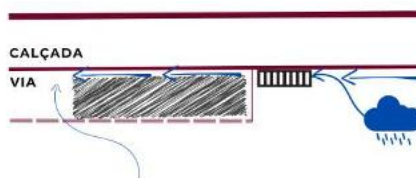
Figura 3: Croquis esquemáticos contidos na cartilha como forma ilustrativa de locais não indicados para a implantação do *parklet* em Viçosa – MG.



Fonte: Própria autoria (2023).

Locais que, historicamente, sofrem com inundações/enchentes também não devem ser escolhidos para implantação do *parklet*. E com o intuito de prevenir problemas futuros com inundações, o mantenedor deverá preservar as condições de drenagem atuais, evitando a obstrução de bocas de lobo. Deve-se manter também 1,00m (um metro) de distância de equipamentos de combate a incêndios/hidrantes (Figura 4).

Figura 4: Croqui esquemático contidos na cartilha como forma ilustrativa de locais não indicados para a implantação do *parklet* em Viçosa – MG



Fonte: Própria autoria (2023)

Em se tratando da tipologia da vaga, a instalação não poderá ocupar o espaço superior a 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura por 10m (dez metros) de comprimento em vagas paralelas ao alinhamento da calçada. Os *parklets* poderão ocupar até 2 vagas de estacionamento. A estrutura de proteção deve ser bem fixada na base da plataforma, a fim de garantir segurança e suportar o peso das pessoas ao se apoiarem. (Figura 5).

Figura 5: Croquis esquemáticos contidos na cartilha como forma ilustrativa de dimensionamento do *parklet* em Viçosa – MG



Fonte: Própria autoria (2023).

O acesso ao *parklet* se dará pela calçada. É importante que as extremidades laterais voltadas para o sentido do fluxo da via sejam reforçadas com objetos e/ou elementos variados, tais como: floreiras, grades, cabos e outros, com o objetivo de amortecer um possível impacto com veículos. Estas proteções laterais não devem ser muito altas e que venham a obstruir o espaço do *parklet* e a visibilidade da via e calçada. Sugere-se que, no sentido do fluxo de veículos, a lateral mais vulnerável seja protegida por, ao menos, dois grandes vasos de concreto, contendo árvores de pequeno porte/arbustos, que por sua vez, contribuirão para o microclima local e sombreamento. Nas floreiras laterais e internas, poderão ser plantadas espécies vegetais herbáceas, suculentas, folhagens e flores, qualificando o espaço numa escala mais próxima (Figura 6).

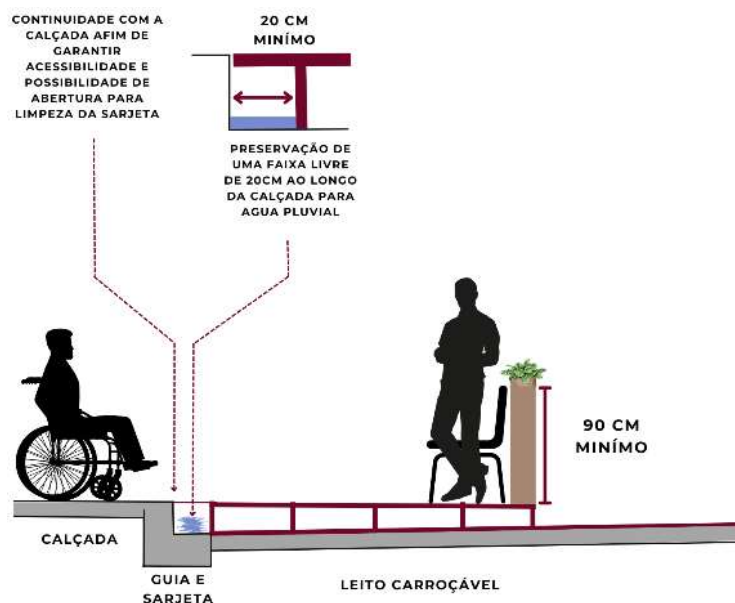
Figura 6: Croquis esquemáticos contidos na cartilha como forma ilustrativa de acesso ao *parklet* em Viçosa – MG



Fonte: Própria autoria (2023).

Ademais, deve-se preservar uma faixa mínima de 20cm (vinte centímetros) ao longo de toda a calçada com o objetivo de favorecer o escoamento de água pluvial. Esta faixa coincide com a chamada sarjeta. A instalação da chapa metálica deve ocorrer nesta faixa, permitindo assim a continuidade com a calçada e a acessibilidade. As chapas devem ser articuladas com aberturas que favoreçam a manutenção da sarjeta (Figura 7).

Figura 7: Croquis esquemáticos contidos na cartilha como forma ilustrativa de ligação do *parklet* à calçada em Viçosa – MG



Fonte: Própria autoria (2023).

Dado o conceito de democratização do espaço público e também com fins de segurança, não se recomenda o fechamento do *parklet*, seja por estruturas fixas, móveis ou retráteis e nem o fechamento total de sua cobertura, não devendo ser instalados elementos que se projetem sobre as calçadas ou vias, tais como: pergolado, toldo, lona, policarbonato, vidro e similares. Tais orientações visam preservar o contato visual do *parklet* com a via e a calçada. A cobertura e sombreamento poderá ser feita por meio de *ombrelone*, guarda-sol ou vegetação.

O *ombrelone* ou guarda-sol deve ter no máximo 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) de altura e a sua projeção horizontal não deve ultrapassar os limites do *parklet*. A fixação também é um elemento importante, tendo em vista que por se tratar de um elemento removível o mesmo deve ser bem fixado a fim de impedir sua movimentação ou desprendimento.

A estrutura do *parklet* ao ser implantada deve garantir a estabilidade da plataforma alinhada ao nivelamento da calçada. Por se tratar de uma intervenção de caráter temporário é proibido concretar o *parklet* diretamente sobre a via ou mediante qualquer intervenção ou fixação permanente que danifique o bem público. O espaço público deverá apresentar condições de uso após a remoção do *parklet*.

A pré-fabricação de peças e componentes podem ser alternativas interessantes com o intuito de reduzir os custos, o tempo e os resíduos da construção, reduzindo também o consumo de água no local da obra. Componentes modulados facilitam o transporte e a montagem, tornando a instalação do *parklet* mais rápida.

No entanto, caso seja necessária a fixação da estrutura no piso de modo a assegurar a estabilidade do mobiliário, recomenda-se utilizar um material que não danifique o espaço público e que não seja maior que 12cm (doze centímetros) de profundidade.

As plantas baixas humanizadas e contidas na cartilha foram propostas de forma a tornar mais ilustrativo as diretrizes mencionadas até aqui. Trata-se de uma planta simples, mas que oferece conforto por meio dos bancos, proteção lateral, paisagismo. A única diferença de uma planta para outra seria apenas a presença do *ombrelone* em uma delas. A presença, ou ausência deste mobiliário se dará em função da presença, ou não, de áreas sombreadas nas proximidades de implantação do *parklet*. As indicações sinalizam alguns elementos importantes, sendo um deles indicado pelo número 6, onde pode ser observado a presença de dois vasos grandes de concreto. Estes vasos devem ser posicionados na direção do fluxo de veículos, de modo a proteger a estrutura do *parklet*. É proposta também uma área de 0,95m para transferência do cadeirante ao

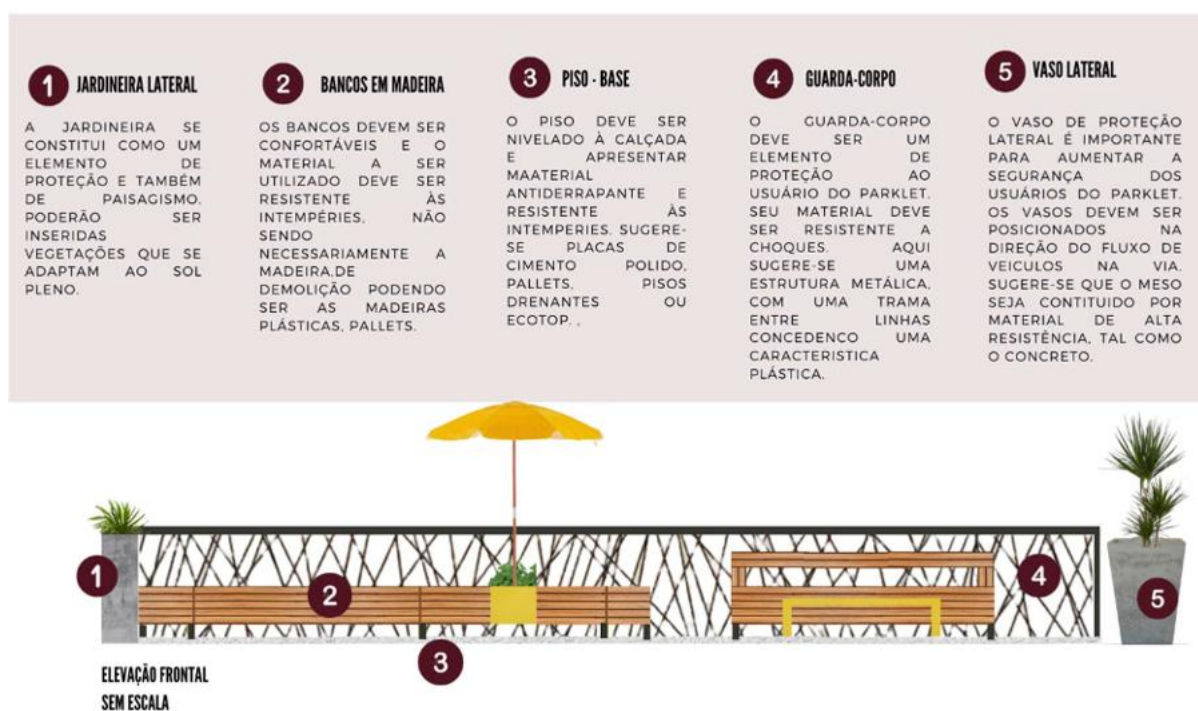
banco. O item número 4 se refere a um banco com designer e cor distinta dos demais (metal na cor amarela) (Figuras 8 e 9).

Figura 8: Planta técnica humanizada indicando os principais elementos constituintes do *parklet* para Viçosa-MG.



Fonte: Própria autoria (2023).

Figura 9: Elevação frontal do mobiliário



Fonte: Própria autoria (2023).

Os desenhos ilustram um protótipo considerando uma implantação em duas vagas paralelas de estacionamento, totalizando 10m de comprimento por 2,20m de largura. Na representação o protótipo apresenta 2m de largura, no entanto, têm-se ainda 0,20cm de distanciamento entre a plataforma do *parklet* e o meio fio para o escoamento de água pluvial. O protótipo está ancorado na medida de 10m x 2,20m. mas conforme já mencionado anteriormente, a depender da vaga, o mesmo poderá chegar a 2,50m de largura.

Em se tratando da acessibilidade e ergonomia dos mobiliários urbanos baseado na NBR 9050 algumas diretrizes se fazem necessárias. Referente aos assentos públicos, a NBR 9050 menciona que os mesmos devem apresentar: a) altura entre 0,40 m e 0,45 m, medida na parte mais alta e frontal do assento; b) largura

do módulo individual entre 0,45 m e 0,50 m; c) profundidade entre 0,40 m e 0,45 m, medida entre a parte frontal do assento e a projeção vertical do ponto mais frontal do encosto; d) ângulo do encosto em relação ao assento entre 100° a 110°. de forma adicional. Os assentos devem estar implantados sobre uma superfície nivelada com o piso adjacente. Deve ser garantido um módulo de referência ao lado dos assentos fixos, sem interferir com a faixa livre de circulação.

Em se tratando dos materiais propostos, são sugeridos materiais com as seguintes características:

- alta durabilidade;
- fácil manutenção;
- baixo impacto ambiental;
- sustentáveis e que prezem por matérias-primas regionais;

É importante lembrar que o *parklet* ficará exposto à chuva, sol, vento e aberto à circulação de pessoas 24 horas por dia, logo, é indispensável que o mesmo seja projetado com materiais de boa qualidade, de modo a evitar grandes problemas de manutenção, assim como o uso de tintas de boa qualidade e que sejam apropriadas para áreas externas.

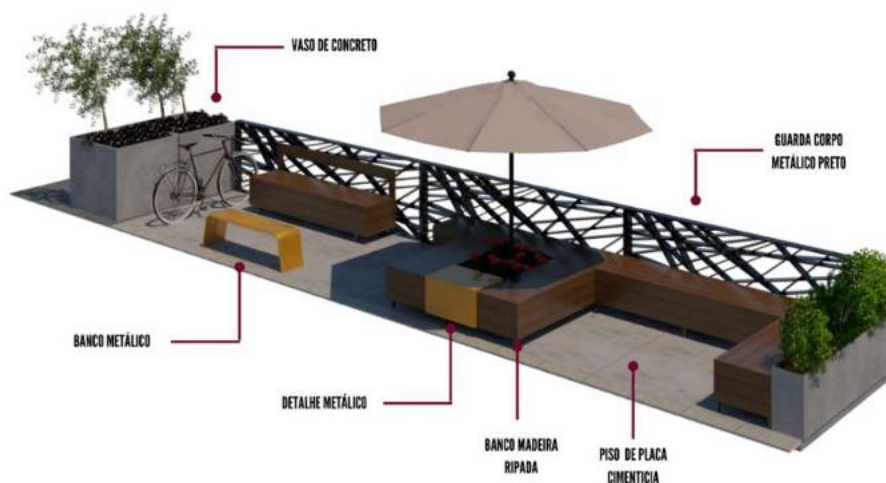
Por questões de economia e viabilidade de construção, instalação e manutenção por parte do Poder Público indica-se o uso de materiais tais como: madeira maciça, estrutura metálica, materiais certificados e sustentáveis com o intuito de não agredir o meio ambiente. Hoje no mercado é possível encontrar as madeiras plásticas, também conhecidas por *wood-plastic composites*, que são as madeiras ecológicas, sendo agrupadas em dois tipos: 100% plástica e outra plástica com fibra/serragem de madeira. Tal material pode ser 100% reciclável ou não dependendo da origem. Este tipo de material tem boa durabilidade, sendo resistente à umidade, à irradiação solar, não apresentando rachaduras, fungos, cupins e outras pragas. A aparência se assemelha muito a madeira natural, dependendo do modelo escolhido e da pigmentação da peça.

Quanto à estrutura metálica, ela poderá vir como elemento constituinte do chassi do *parklet*, de sua estrutura ou como acabamento, tal como as placas, chapas perfuradas, dentre outros elementos.

As cores a serem utilizadas na confecção do *parklet* – pintura, revestimentos – não podem confundir-se com a sinalização, ou se utilizar de símbolos semelhantes aos existentes no Código de Trânsito Brasileiro (ou sinalizações típicas do município). Outra observação relevante seria com relação ao uso de materiais espelhados, que reflitam para o leito viário, pois pode prejudicar/ofuscar a visibilidade dos condutores. Exceção se faz a material refletivo de sinalização de advertência, necessário para segurança viária.

Abaixo apresenta-se um protótipo proposto para implantação na cidade de Viçosa, ilustrando o partido e o materiais sugeridos (Figura 10).

Figura 10. Protótipo proposto para a cidade de Viçosa - MG



Fonte: Própria autoria (2023)

Por fim, a cartilha dedica uma sessão específica a diretrizes para entrega e gestão dos *parklets* em Viçosa, destacando que a participação popular também é muito importante para o sucesso do *parklet*, sendo proposto então reuniões em locais pré-determinados ou em associações de bairro convidando a população a participar.

Nestas reuniões poderia ser discutido o conceito do *parklet* e sua importância na cidade, conscientizando também a população do seu papel de preservação e conservação do mobiliário. Se possível, seria interessante a organização de mutirões onde a população seja convidada a participar no dia da implantação do mobiliário no bairro, delegando funções àqueles presentes, criando elos de pertencimento com o espaço, fazendo com que a população sinta que sua presença é importante ali, afinal será ela a usuária final do *parklet*.

Com relação a montagem dos *parklets*, a cartilha sugere que, sempre que possível, que a prefeitura opte por montagens simples e rápidas, constituídas por peças modulares e que facilitem a logística e o transporte, e lembrando que calçadas e ruas não devem ser obstruídas com materiais e resíduos da obra. Fotografar o espaço, dando destaque às condições do local antes da montagem, de forma a documentar pisos, guias, calçadas e qualquer defeito já pré-existente é muito importante.

O *parklet* deverá ficar acessível a população 24 horas por dia e os 7 (sete) dias da semana. Por se tratar de uma intervenção temporária, a gestão pública poderá estimar um prazo (em meses ou em anos) que o mobiliário ficará implantado no local. Findado este prazo caberá à gestão avaliar se o mesmo deverá ser retirado e implantando em outro local ou renovar o seu prazo de implantação naquele local em específico. Tal diretriz é importante, pois a gestão poderá prever um calendário de sazonalidade dos *parklets* nos locais, aproveitando a estrutura em outros espaços e democratizando, ainda mais, o acesso aos espaços públicos de Viçosa-MG. Caso seja pertinente, a prefeitura também poderá implantar *parklets* pela cidade a partir de uma parceria público-privada, devidamente formalizada e institucionalizada.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De forma conclusiva, é possível mencionar que o trabalho, ao trazer tal tipologia de mobiliário para uma cidade de pequeno porte demográfico, com espacialidades singulares e que carecem de espaços de convívio e socialização, se insere num rol de discussões importantes no tocante ao planejamento e gestão urbana. Ademais, a proposta também inovou ao direcionar a responsabilidade de implantação dos *parklets* ao Poder Público, tendo em vista a forte articulação entre o *parklet* e o capital privado no contexto contemporâneo e de grandes cidades.

A contribuição dos *parklets* para a vitalidade urbana discutida neste artigo reside na sua capacidade de reativar espaços antes subutilizados, podendo promover espaços de interação e convivência. Tal fator se estende também aos *parklets* financiados por agentes privados que, a depender da sua implantação, podem gerar impactos positivos na dinamização das ruas e na promoção de um ambiente mais atrativo ao pedestre.

No entanto, o trabalho reconhece que os *parklets*, isoladamente, não representam uma solução definitiva para a democratização dos espaços públicos. Contudo, o seu papel não deve ser reduzido a um elemento de “privatização do espaço urbano” por determinados agentes, haja vista que a sua função se estende para além de uma estética amigável ou apropriação pelo capital privado. Iniciativas de gestão pública podem trazer uma nova significação ao *parklet*, desde que estas estruturas sejam concebidas como políticas públicas inclusivas e voltadas à coletividade.

A contribuição se estende também pelo fato de inserir a população nesse processo de gestão, incorporando-a como um agente responsável pelo cuidado e preservação do mobiliário na cidade, assim como, estendendo a discussão sobre a qualidade dos espaços na cidade à toda a sociedade civil. Ademais, a integração dos *parklets* como parte de um plano estratégico para o desenvolvimento sustentável das cidades permite aumentar a qualidade funcional dos espaços urbanos e incentivar uma maior coesão social, enquanto se alinha aos princípios globais da Agenda 2030, tal como o de cidades e comunidades sustentáveis.

Esse objetivo busca promover cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, e os *parklets* podem ser uma solução prática e criativa que vai ao encontro dessas metas, ao possibilitar a melhoria da qualidade funcional das cidades, o incentivo à socialização, a integração de soluções baseadas na natureza (alguns *parklets* fazem uso de elementos naturais em seus projetos) e participação cidadã e governança inclusiva (participação comunitária e iniciativas de baixo custo e alto impacto).

REFERÊNCIAS

- DEGREAS, H. N. Muito além das calçadas: parklets em São Paulo. In. **Anais do IV ENAPARQ. Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016.
- DIAS, D. M. dos S.; ALBUQUERQUE, M. C. B. O direito à cidade nos interstícios do espaço público: parklets para que e para quem? **Revista de Direito da Cidade**, vol. 11, nº 3, pp. 347-375. 2019.

- FONTES, A. S. Amabilidade urbana: a qualidade do espaço-tempo da intervenção temporária. **Cadernos PROARQ** 17. 2011.
- FONTES, A. S. Intervenções temporárias no Rio de Janeiro Contemporâneo: Novas formas de usar a cidade. **Arquitextos**, v. 154, p. 154. 2013.
- FONTES, A. S. O processo de autogestão de Can Batlló, em Barcelona: uma feição radical do urbanismo tático | The self-management process of Can Batlló in Barcelona: a radical perspective of tactical urbanism. **Oculum Ensaios**, v. 19, p. 1-22. 2021.
- FONTES, A. S. Protegemos as escolas: ações de urbanismo tático nos entornos escolares de Barcelona, Espanha. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 10, p. 1-22. 2021.
- FONTES, A. S.; ESPOSITO, F. La condición efímera en la ciudad contemporánea: tres pabellones temporales en Río de Janeiro (2012-2018). **Arquitecturas del Sur**, v. 38, p. 1-18. 2020
- FONTES, A. S.; ESPOSITO, F.; MARY, F. S.; LIBERATTO, L. Praças temporárias para ativação de vazios: o caso das Plazas de Bolsillo de Santiago. **Arquitextos**, v. 245, p. 254. 2020.
- FONTES, A. S.; FABIÃO, A. C. Além do público/privado. Intervenções temporárias e criação de espaços coletivos no Rio de Janeiro. **Revista de Arquitectura**, v. 18, p. 27-39. 2016.
- GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. Trad. de Anita Di Marco. 3 ed. São Paulo – SP: Perspectiva, 2015.
- GEHL, J.; SVARRE, B. **A vida na cidade**: como estudar. Trad. Anita Di Marco. 1 ed. São Paulo: Perspectiva, 2018.
- GUIA GLOBAL DE DESENHO DE RUAS. 1ª edição. Senac São Paulo, 2018. 398p.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Ed. original 1961).
- LAVINE, E. Spectacle in the New Green City. **Berkeley Planning Journal**, v. 25, p. 139 – 149. 2012
- LITKE, H. Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks and transferability. **Urban Forestry & Urban Greening**, v. 15, p. 165-173. 2016
- NÓBREGA, M. de L. da C.; TRINDADE, I. Da porta para dentro, da porta para fora: a rua pode ser a extensão da casa? In. **Anais do Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**. São Paulo / Lisboa. 2020.
- RODRIGUES, J.; SANTOS, M. A. L.; SILVA, J. D. Projeto de um parklet como solução para a implantação de um paraciclo na Universidade Regional de Blumenau. **E-Tech: Tecnologias para Competitividade Industrial**, Florianópolis, n. Especial Design, 2015/1. 2015
- SABOYA, R. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana** – Parte 1: Densidade de usos e pessoas. **ArchDaily Brasil**, 2016
- SANTOS, M. **Espaço e método**. 5 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 118p.
- SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo – SP: Contexto, 2007. 205p.
- SPECK, J. **Cidade caminhável**. Trad. Anita Dimarco. São Paulo: Perspectiva, 2017. 278p.

NOTAS

¹ O conceito de caminhabilidade se equipara ao proposto por Speck (2017). Em sua obra o autor trabalha com os 10 passos da caminhabilidade e a relaciona como um fator importante para a vitalidade urbana, além de se configurar como o mais relevante indicador dessa vitalidade

² A vitalidade urbana pode ser definida a partir de um processo marcado pela “[...] alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público, bem como à interação deste com as atividades que acontecem dentro das edificações.” (Saboya, 2016, s/p). Um lugar possui vitalidade à medida que apresenta pessoas usufruindo dos seus espaços, seja caminhando, se deslocando para afazeres diários ou eventuais, conversando, interagindo, marcando encontros, apreciando a paisagem, divertindo-se, assistindo a apresentações artísticas, estabelecendo trocas comerciais, consumindo, observando vitrines, enfim (Saboya, 2016).

³ Jacobs (1961) por meio de sua obra destaca o conceito de “olhos da rua”. Este conceito se caracteriza pela presença de pessoas nos espaços da cidade, sobretudo nas ruas e calçadas, e que esta mesma presença acabaria, de forma involuntária, exercendo um papel de vigia, possibilitando maior sensação de segurança. A autora defende que a presença de desconhecidos transitando pelos espaços é muito importante.

⁴ Em seu artigo as autoras discutem sobre o antigo costume das pessoas inserirem cadeiras nas calçadas de frente às suas moradias ao final do dia para conversarem e interagirem entre vizinhos, costume este banido em muitas cidades brasileiras. Dentre os motivos, as autoras alegam o aumento da violência urbana e a mudança nas dinâmicas de habitação/moradia, dentre elas o surgimento da figura dos condomínios fechados e a ampliação da verticalização, frutos da urbanização contemporânea.

⁵ As calçadas movimentadas se inserem em espaços com algum tipo de movimento pré-existente, com uma circulação mais intensa, sobretudo de pedestres. Quanto mais pessoas circularem no local, maior e melhor será sua contribuição para o dia-a-dia do bairro.

⁶ A velocidade é um fator importante, até mesmo para segurança dos pedestres/usuários que venham a permanecer nos *parklets*. Vias com velocidade acima de 50 km/h ou com trânsito de até 40 km/h mas que apresentam alto tráfego de caminhões – principalmente em vias de ligação entre bairros e até municípios – foram descartadas.

⁷ Para este critério foram excluídos espaços próximos a restaurantes e bares, optando-se, em casos de estabelecimentos alimentícios, àqueles que servem refeições/lanches rápidos e sobretudo *delivery*. Essa decisão se justifica pelo caráter público do *parklet* e sua proximidade a restaurantes e bares pode ser assimilado a extensões destes estabelecimentos, estabelecendo uma privatização velada do espaço.

⁸ As vistas interessantes se configuram como àquelas que proporcionam aos usuários dos *parklets* visadas distintas da paisagem, tendo o cuidado de não implantar os *parklets* em locais com vistas para fachadas cegas.

⁹ Vários equipamentos urbanos, sobretudo escolas e postos de saúde, normalmente, apresentam demandas por espaços de espera qualificados. Em casos das escolas, os *parklets* podem ser utilizados pelos estudantes e também pelos pais que diariamente precisam buscar seus filhos.

¹⁰ As cartilhas selecionadas como modelos a serem estudados de modo a embasar o material proposto foram das cidades de: São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Santo André (SP), Florianópolis (SC) e Campinas (SP).

¹¹ Os *parklets* são trazidos para discussão pela Lei n.2823/2020 em dois momentos, no artigo 16 ao propor a ampliação gradual de espaços disponíveis ao convívio social mediante a supressão gradativa de vagas de estacionamento em vias públicas. E no artigo 106 ao propor avanço de 2m de largura na calçada para implantação de *parklets*. Ademais, não há nenhuma outra normativa que regulamente a implantação com diretrizes mais específicas.

NOTA DO EDITOR (*): O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade das autoras.