

Qualificação da paisagem urbana: os espaços verdes e o uso dos *parklets*

Qualification of the urban landscape: green spaces and the use of parklets

Calificación del paisaje urbano: espacios verdes y uso de parklets

Sidnei Matana Júnior

Arquiteto e Urbanista, Especialista, Mestrando em Engenharia Civil e Ambiental UPF.
sidneimatana@gmail.com/119663@upf.br

Mirian Carasek

Professora Mestre, UPF, Brasil.
miriancarasek@upf.br

Juan José Mascaró

Professor Doutor, UPF, Brasil.
juan@upf.br

RESUMO

Os corredores verdes nas áreas urbanas podem ser utilizados como conectores e estruturadores de fragmentos urbanos, possibilitando a conexão de áreas de interesse através da criação de espaços com tratamento ambiental e cultural. Os *parklets* podem exercer esta função, além de constituírem-se como extensões do passeio e infraestrutura complementar de espaços verdes para o meio urbano. O objetivo do trabalho é apresentar uma proposta de conformação de corredores verdes utilizando *parklets* na cidade de Passo Fundo, no norte do Rio Grande do Sul, através de levantamentos *in loco* para áreas passíveis de aproveitamento e proposição de *parklet* modelo, após identificação de estudos de caso. A inserção de *parklets* como elementos estruturantes do espaço urbano permitirá interligar áreas verdes desconectadas na área urbana de Passo Fundo, através da criação de corredores verdes e de acordo com a legislação municipal que já regulamenta o uso deste tipo de estratégia. Além da criação dos corredores, os *parklets* poderão complementar a infraestrutura e mobiliário urbano das áreas centrais, como áreas de refúgio, de comunicação, de lazer e como áreas verdes, bem como constituir uma estratégia de melhoria do espaço urbano pela integração de ações públicas e privadas.

PALAVRAS-CHAVE: *Parklets*. Infraestrutura urbana. Infraestrutura verde

ABSTRACT

Green corridors in urban areas can be used as connectors and structurers of urban fragments, allowing the connection of areas of interest through the creation of spaces with environmental and cultural treatment. Parklets can perform this function, in addition to being extensions of the sidewalk and complementary infrastructure for green spaces for the urban environment. The objective of the work is to present a proposal for the conformation of green corridors using parklets in the city of Passo Fundo, in the north of Rio Grande do Sul, through surveys in loco for areas that can be used and proposing a model parklet, after identifying studies of case. The insertion of parklets as structural elements of the urban space will allow the interconnection of disconnected green areas in the urban area of Passo Fundo, through the creation of green corridors and in accordance with the municipal legislation that already regulates the use of this type of strategy. In addition to the creation of the corridors, the parklets will be able to complement the infrastructure and urban furniture of the central areas, such as areas of refuge, communication, leisure and green areas, as well as constituting a strategy for improving the urban space by integrating public actions and private.

KEYWORDS: *Parklets*. Urban infrastructure. Green infrastructure

RESUMEN

Los corredores verdes en áreas urbanas se pueden usar como conectores y estructuradores de fragmentos urbanos, permitiendo la conexión de áreas de interés a través de la creación de espacios con tratamiento ambiental y cultural. Los parklets pueden realizar esta función, además de ser extensiones de la acera e infraestructura complementaria para espacios verdes para el entorno urbano. El objetivo del trabajo es presentar una propuesta para la conformación de corredores verdes utilizando parklets en la ciudad de Passo Fundo, en el norte de Rio Grande do Sul, a través de encuestas in loco para las áreas que se pueden usar y proponer un modelo de parklet, después de identificar estudios de caso. La inserción de parklets como elementos estructurales del espacio urbano permitirá interconectar áreas verdes desconectadas en el área urbana de Passo Fundo, mediante la creación de corredores verdes y de acuerdo con la legislación municipal que ya regula el uso de este tipo de estrategia. Además de la creación de los corredores, los parklets podrán complementar la infraestructura y el mobiliario urbano de las áreas centrales, como áreas de refugio, comunicación, ocio y áreas verdes, así como constituir una estrategia para mejorar el espacio urbano mediante la integración de acciones públicas y privado

PALABRAS CLAVE: *Parklets*. Infraestructura urbana. Infraestructura verde

INTRODUÇÃO

Durante o processo de urbanização das cidades brasileiras, a verticalização e o adensamento urbano produziram poucos espaços destinados ao lazer e preservação de recursos naturais. Os espaços verdes ficaram isolados, desconectados, delimitados pelas vias de circulação, em geral com pouca arborização e pouco espaço para pedestres.

Esta descontinuidade ou a ausência dos espaços verdes produz impactos no ambiente urbano, como ruas estreitas que alteram os padrões e velocidade dos ventos, concentram partículas e elevam temperaturas através de materiais impermeáveis além de prejudicarem a absorção das águas pluviais e as poucas massas de vegetação, reduzindo as áreas sombreadas e a qualidade do ar. Os grandes espaços verdes desconectados dificultam a produção de espaços qualificados para pedestres, ciclistas, afetando o ambiente urbano.

A verticalização dos meios urbanos do Brasil teve princípio na década de 1940, associado a ideais progressistas e políticas de habitação e economia, se intensificando nos anos seguintes com o êxodo rural (VARGAS, 2014). Em contrapartida, o processo de dispersão no meio urbano também produziu impactos ao meio ambiente, a expansão das áreas urbanas suprimiu parte da zona rural, aumentou as distâncias e demandas da infraestrutura, alterou as relações de uso e consumo ao estabelecer moradias longe dos locais de trabalho, além do consumo de recursos naturais. Dada a velocidade deste processo, espaços segregados foram gerados na paisagem urbana (KEELER e BURKE, 2010).

Jourda (2013) afirma que as cidades se tornam estéreis pela ocupação e impermeabilização do solo, com volumetrias que não priorizam áreas permeáveis, além da carência de vegetação dos meios urbanos, desconsiderando seus impactos na qualidade do ar, captura de poluentes, regulação de temperaturas e umidade, que por sua vez, melhoram a ambiência urbana. Nesse contexto, a inserção de mais áreas verdes pode ser benéfica ao microclima no meio urbano. Para Ascher (2010), o novo urbanismo deve criar espaços multissensoriais, de usos múltiplos, com atividades simultâneas e correlatas, em contraste com o urbanismo moderno em que as atividades eram claramente definidas e segregadas. Desse modo, essa abordagem pretende trazer a qualidade dos espaços internos das edificações para os espaços externos, públicos, criando áreas inclusivas, qualificadas e atraentes aos usuários.

Nesse sentido, parques, praças e ruas necessitam ser projetados como espaços sociais, elementos de inclusão, lazer e cultura. Conforme Macedo e Freitas (2011), a melhoria da qualidade de vida nas cidades passa pela ampliação das áreas verdes, através de parques, praças, jardins e arborização viária, trazendo benefícios para a regulação de temperaturas, absorção das águas pluviais, além de proteger a biodiversidade. Conforme Eckert (2016), os espaços verdes melhoram a ambiência urbana, através da redução de temperaturas, regulação da umidade do ar e também no aspecto de embelezamento da paisagem.

Conforme Pippi e Angeoletto (2019), corredores verdes como os implantados em Raleigh/EUA, contribuem para preservação da paisagem, além de serem mais procurados em relação a outros espaços verdes, em função da acessibilidade e visibilidade destes espaços, interligados num sistema contínuo, promovendo um ambiente urbano sustentável. Cortez, Moura e Machado (2019) comentam que a conexão entre praças e parques, através dos corredores verdes

contribuem para a criação de uma cidade com resiliência, além de mitigarem impactos decorrentes do crescimento urbano, melhorando a drenagem, criando microclimas agradáveis e melhorando a qualidade do espaço urbano. A figura 1 ilustra proposta de corredor verde:

Figura 1: Proposta do Corredor verde de Cali, Colômbia

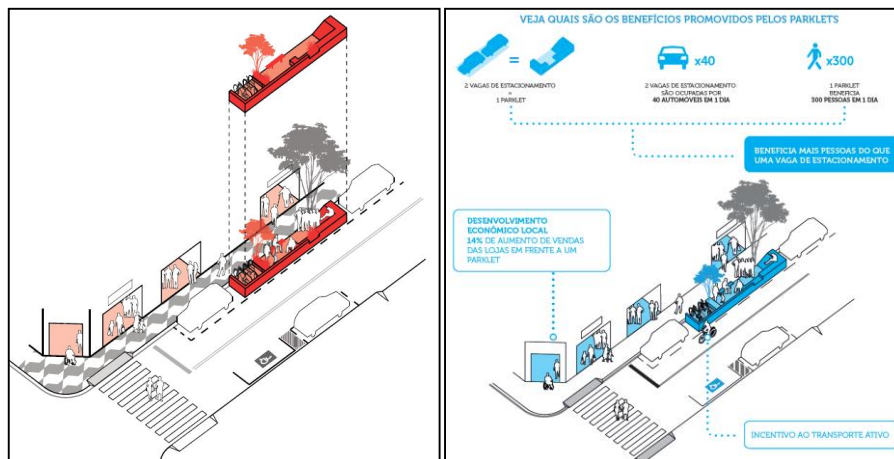


Fonte: Archdaily, 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/781254/assim-sera-a-segunda-fase-do-corredor-verde-de-cali-em-colombia>>

O uso dos *parklets* tem se constituído como uma abordagem nova para qualificação dos espaços urbanos, através de áreas contíguas aos passeios, com estruturas transitórias utilizadas para lazer em locais anteriormente ocupados por veículos.

O termo *parklet* tem origem em São Francisco-EUA, onde vagas de veículos tornaram-se mini-parques transitórios, em 2005, objetivando a discussão sobre cidade para pessoas. Em 2011, já havia 50 unidades implantadas em São Francisco, difundindo a experiência para outras cidades. No Brasil, o uso dos *parklets* ocorre em 2012 e em 2013 um festival liderado por arquitetos, designers e ONGs promove a instalação de mais parklets (SÃO PAULO, 2016). O espaço antes utilizado por um veículo passa a ser utilizado por diversos usuários durante o dia, levantando questões relativas a utilização dos espaços públicos, equilibrando a distribuição de espaços e criando um ambiente favorável a convivência no meio urbano. O município de Campinas elaborou a Cartilha de regras e boas práticas para implantação e manutenção de Parklets (CAMPINAS, 2018), estabelecendo requisitos a serem observados para determinação do local de implantação do Parklet. Como extensão do passeio público, condições de descanso e encontro devem ser promovidas, estimulando a circulação dos usuários, em especial nas vias com atividades comerciais, aumentando o fluxo e sensação de segurança nos períodos noturnos, em locais comumente vazios. A figura 2 demonstra esquema de implantação de *parklets*:

Figura 2: Ilustração da implantação de parklet



Fonte: (a) São Paulo, 2014, (b) São Paulo, 2016.

A cartilha ainda regulamenta questões quanto a sinalização e clara identificação como espaço público. É necessário evitar que o processo de utilização dos *parklets* não seja uma extensão de espaços comerciais e privados, sendo assim, são necessários estudos ponderando os aspectos positivos e negativos de sua implantação (ALBUQUERQUE E DOS SANTOS DIAS, 2019). A figura 3 demonstra um *parklet* implantado:

Figura 3: Parklet The Joy, em São Paulo, projeto de Estúdio HAA!



Fonte: Archdaily, 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/874937/parklet-the-joy-estudio-haa>>

A análise do entorno, avaliando o fluxo de pedestres, presença de atividades comerciais, escolas e visuais da paisagem devem ser considerados para que o parklet tenha usabilidade. Sendo assim, não se recomenda instalar Parklets contra muros cegos ou áreas com pouco fluxo peatonal. A implantação deve facilitar o acesso as edificações, bem como ser visível por edifícios próximos, estimulando a vigilância do espaço, aliada a boas condições de iluminação pública. A existência de ciclovias é outro fator a ser considerado, neste caso, o Parklet deve ser instalado no sentido oposto em avenidas de mão dupla ou vias com sentido único (CAMPINAS, 2018).

OBJETIVOS

O objetivo deste trabalho é formular e apresentar uma proposta de corredor verde através do uso de *Parklets*, como estratégia de desenvolvimento sustentável e infraestrutura verde, conectando espaços em ambientes urbanos em cidade de médio porte.

METODOLOGIA

O município de Passo Fundo está localizado no Norte do Rio Grande do Sul, a 293km da capital Porto Alegre e a 687m de altitude. É a maior cidade da região norte, com população estimada de 203.275,000 habitantes (IBGE, 2020).

A origem do município está relacionada ao tropeirismo, processo histórico que estabeleceu rotas comerciais entre o Sul e o estado de São Paulo. Assentamentos foram estabelecidos ao longo da rota, Passo Fundo fora acampamento das tropas e começou a se desenvolver como núcleo urbano a partir de 1850, com atividades extrativistas de erva-mate. A emancipação ocorreu em 1857 (GOSCH, 2002). A Avenida Brasil, antigo caminho das tropas, constitui-se o eixo estruturador da malha urbana e principal corredor verde da cidade, com largos canteiros e arborização. A figura 4 demonstra a área urbana de Passo Fundo e a Avenida Brasil:

Figura 4: (a) Área urbana do município de Passo Fundo, RS. (b) Vista aérea da Avenida Brasil



Fonte: (a)Google Earth, 2020, adaptado pelos autores. (b) Rafael Czmanski, 2015. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/46545939@N04/25228820056/in/album-72157629227288974/>

Trechos para análise foram selecionados levando em consideração a posição dos espaços verdes estruturados na área central, conforme figura 5:

Figura 5: Áreas verdes estruturadas na área central de Passo Fundo.



Fonte: Google Earth, 2020, adaptado pelos autores.

A desconexão entre os espaços verdes impede a melhor fruição desses espaços, prejudica a sensação de continuidade e de uma infraestrutura verde contínua, limitando os impactos positivos ao entorno imediato. Ao conectar essas áreas, de maneira estruturada, a distribuição equilibrada de áreas verdes proporcionará condições para desenvolvimento de atividades de lazer, recreação e prática desportiva, além de valorizar o caráter social e cultural dos espaços. A primeira etapa realizada tratou das possibilidades de integração dos espaços verdes, bem como seus benefícios a qualidade de vida urbana.

O município de Passo Fundo já regulamentou o uso de *parklets*, através da Lei nº5721 de 2017, que trata de incentivos a pessoas físicas e jurídicas para exercerem o papel de mantenedoras destes espaços, permitindo a exploração de suas marcas como contrapartida. A lei ainda estabelece condições para solicitação, instalação e manutenção (PASSO FUNDO, 2017). Portanto, a regulamentação permite que os *parklets* possam ser utilizados na estruturação de áreas verdes na área urbana de Passo Fundo.

Neste contexto, foi elaborada uma proposta de implantação corredores verdes, através da utilização de *parklets*, como conectores de praças e parques na área central, a partir de estudos de caso e dos levantamentos realizados *in loco*. Além da análise dos locais propostos para implantação dos corredores, um modelo de *parklet* foi desenvolvido, voltado para questões de sustentabilidade e oferta de serviços aos pedestres.

RESULTADOS

O levantamento realizado demonstrou que as vias possuem taxas de arborização variáveis, sendo a área central a mais restrita. O espaço geométrico permite perceber os princípios ordenadores do espaço urbano e seus impactos na estrutura, os subsistemas relacionados: edificações, sistema viário e espaços verdes públicos. A leitura da paisagem urbana, do entorno construído e a maneira como ocorre, varia conforme a sintaxe e linguagem dos seus componentes: a arquitetura, a vegetação, a grafia publicitária, as sinalizações e a maneira como

impactam o âmbito urbano e interverem na conduta dos usuários (MASCARÓ, BONATTO e CONCI, 2014).

Os parklets podem contribuir no sentido de permear a malha urbana com mais espaços verdes, além de representar apropriação do espaço público pelos usuários, em detrimento dos veículos. O caráter efêmero destas estruturas também agrega versatilidade, com alterações de usos e locais conforme a necessidade, criando novos pontos de interesse, induzindo a circulação de pedestres, oferecendo áreas de descanso, serviços e lazer para áreas urbanas que não possuem infraestruturas como bancos ou sanitários.

Foram selecionados trechos com possibilidade de estruturação de corredores verdes, de maneira a interligar parques e praças, bem como conectando estas áreas a Avenida Brasil, principal corredor verde estruturado. A figura 6 apresenta os trechos selecionados:

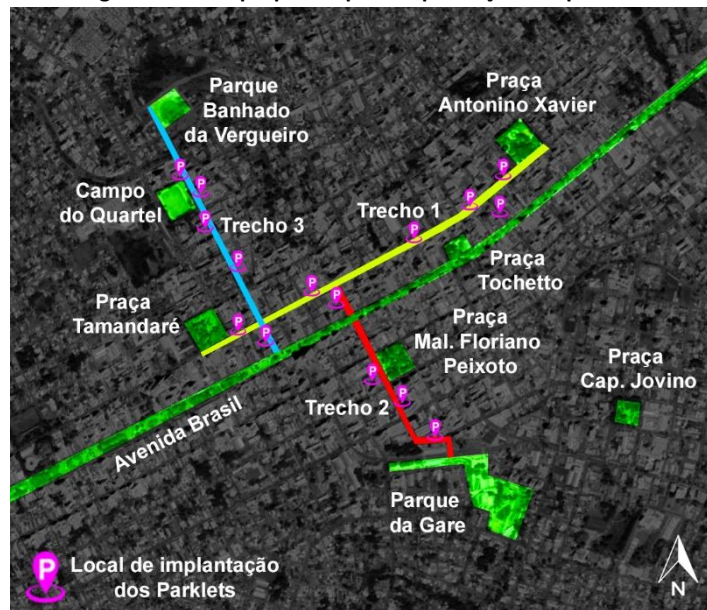
Figura 6: Trechos possíveis para estruturação de corredores urbanos.



Fonte: Google Earth, 2020, adaptado pelos autores.

Após a identificação dos trechos, foi selecionado um dos trechos e os locais de implantação dos *parklets*. Dentro de cada trecho, foram analisados requisitos como a inclinação das vias e a ausência de vegetação como premissa básica para instalação do *parklet*. A lei municipal referente aos *parklets* estabelece a implantação em vias com velocidade máxima de 50 km/h e sem fluxo intenso de veículos. A figura 7 indica os locais propostos para implantação dos *parklets*:

Figura 7: Locais propostos para implantação dos parklets



Fonte: Google Earth, 2020, adaptado pelos autores.

A proposta de *parklet* utiliza um container como estrutura, que pode ser reaproveitado, além de solucionar questões estruturais, agilizando os processos de montagem, pode ser transportado e possui dimensões que ocupam duas vagas de veículos. Além disso, propõe-se que a estrutura seja utilizada como espaço para artistas locais divulgarem seus trabalhos. A figura 8 ilustra o *parklet* proposto:

Figura 8: Perspectiva do *Parklet* proposto pelos autores



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

A estrutura também possui bicicletário, que se integra ao *Passo Fundo vai de Bici*, programa de compartilhamento de bicicletas da prefeitura de Passo Fundo. Bancos e mesas utilizam madeira reaproveitada de pallets, tomadas são disponibilizadas para recarga de aparelhos eletrônicos, alimentadas por placas fotovoltaicas. Também estão previstos painéis informativos, com rotas de transporte coletivo, pontos turísticos e ponto de wi-fi público. A figuras 9 e 10 demonstram o *parklet* proposto:

Figura 9: Perspectiva do *Parklet* proposto pelos autores



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

Figura 10: Perspectiva do *Parklet* proposto pelos autores



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

O *parklet* foi projetado com cobertura de telhado verde, oferecendo abrigo nos dias de chuva e sol intenso, colaborando com o microclima urbano e coletando águas pluviais para irrigação de flores, que utilizam espécies de pouca rega, boa resistência e baixa manutenção.

A partir do *parklet* proposto, poderão ser estruturados corredores verdes para interligar praças, parques e também a ciclovia implantada na Avenida Brasil, criando uma rede de infraestrutura verde na área central de Passo Fundo.

CONCLUSÃO

O tema da infraestrutura urbana é complexo, ao abordar diversos enfoques para o desenvolvimento sustentável das cidades e para o planejamento urbano eficaz. Os corredores verdes urbanos conformam-se como estratégias de conexão dos fragmentos urbanos, complementando a infraestrutura e o mobiliário, trazendo benefícios aos usuários e também para a ambiência urbana.

O uso dos *parklets* pode contribuir como etapa inicial para estruturação destes espaços, trazendo benefícios ambientais e também valorizando o espaço urbano. Suprimir algumas vagas de estacionamento de veículos para a implantação dessa infraestrutura verde constitui uma estratégia para melhoria dos aspectos relativos ao clima e também suprir demandas de mobiliário urbano não encontradas em outras áreas que não praças ou parques.

Além disso, o uso de *parklets* permite a flexibilidade avaliação em diferentes espaços, a fim de verificar também a apropriação dos usuários sobre estes espaços. A apropriação de espaços verdes pelos usuários, poderá promover a consciência ecológica, o lazer, a cultura e também a configuração de novas estratégias de regeneração do espaço urbano, a partir da experiência dos *parklets*.

No caso de Passo Fundo, os principais espaços verdes da área central estão desconectados, apesar da Avenida Brasil constituir-se um grande corredor verde, parte das praças e parques não estão interligados diretamente a este eixo estruturador, portanto, a criação de espaços verdes que conectem as praças entre si ou estejam interligados a Avenida, permitirão a consolidação dos corredores verdes, qualificando o espaço urbano.

AGRADECIMENTO

Agradecemos a fundação Universidade de Passo Fundo pela bolsa de Mestrado.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. C. B.; DOS SANTOS DIAS, D. M. O direito à cidade nos interstícios do espaço público: parklets para que e para quem?. *Revista de Direito da Cidade*, v. 11, n. 3, p. 347-375, 2019.

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

CAMPINAS. SETEC – Serviços Públicos Gerais e EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A. Diretoria de Planejamento e Projetos – DP. Divisão de Inovação e Tecnologia para Mobilidade Urbana – DPI. **Cartilha de regras e boas práticas para implantação e manutenção de parklets no município de Campinas**. Campinas: EMDEC, 2018. Disponível em www.campinas.sp.gov.br/arquivos/comunicacao/manual-parklet-campinas.pdf. Acesso em: 20 dez. 2019

CORTEZ, R., MOURA, N. C., MACHADO, C. (2019). Análise do desempenho das melhores práticas de manejo para constituição de corredores verdes em Fortaleza -CE. *Paisagem E Ambiente*, v.30, n. 43, e146647. <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.paam.2019.146647>

ECKERT, N. H. O papel ambiental dos corredores verdes urbanos como elementos integradores da infraestrutura verde. 2016. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2016.

GOSCH, Luiz Roberto Medeiros. Passo Fundo: De Saturnino de Brito ao Mercosul. 2002. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades, Rio Grande do Sul, Passo Fundo**. 2020. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/passo-fundo/panorama>>. Acesso em: 20 abr. 2020.

JOURDA, Françoise-Helene. **Pequeno Manual do Projeto Sustentável**. São Paulo: Gustavo Gilli, 2013.

KEELER, Mirian; BURKE, Bill. **Fundamentos de projeto de edificações sustentáveis**. Porto Alegre: Bookman, 2010.

MACEDO, L. V., FREITAS, P. G. (ORG). **Construindo Cidades Verdes: Manual de Políticas Públicas para Construções Sustentáveis**. São Paulo: ICLEI – Brasil, 2011

MASCARÓ, J. J., BONATTO, D. A. M., CONCI, G. L. **Infraestrutura verde para uma cidade de porte médio**. O caso de Passo Fundo. Drops ano 14, jun. 2014.

PASSO FUNDO. **Lei nº 5271, de 15 de agosto de 2017, regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada "parklet"**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/passos-fundo/lei-ordinaria/2017/527/5271/lei-ordinaria-n-5271-2017-regulamenta-a-instalacao-e-o-uso-de-extensao-temporaria-de-passeio-publico-denominada-parklet>. Acesso em: 10 dez. 2019.

PIPPI, L. G. A.; ANGEOLETTO, F. Sistema de Parques e Corredores Verdes de Raleigh, Carolina do Norte, EUA: Um Parque com a Cidade Dentro. **Terr@ Plural**, v. 13, n. 3, p. 186-200, 2019.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU SP Urbanismo. **Parklets – Políticas de Incentivo. Parklets Municipais**. São Paulo: SMDU, 2016. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/AF_parklets-municipais.pdf. Acesso em: 20 out. 2019

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU SP Urbanismo. **Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo**. 2014. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/parklets/>. Acesso em: 20 out. 2019

VARGAS, H., ARAUJO, C. **Arquitetura e mercado imobiliário**. São Paulo: Manole, 2014.