

Data: 12.07.2020

Titulo: E se partilhar o estacionamento com os peões fosse o futuro?

Pub:



Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Nacional

Pág: 16;17



# E se partilhar o estacionamento com os peões fosse o futuro?



Nesta fase de desconfinamento, Lisboa e Porto estão a expandir as zonas para peões ou ciclistas

Área: 839cm<sup>2</sup> / 44%

Tiragem: 72.253

FOTO

Cores: 4 Cores

ID: 6894257

## A pandemia veio reconfigurar a forma como interagimos com a cidade. Os *parklets*, que remontam aos anos 70, estão a regressar, reforçando o distanciamento físico e a dinamização do comércio

### Cidades Ana da Cunha

Com a pandemia, as cidades exigem mudanças. São Francisco, nos Estados Unidos, voltou a investir nos *parklets*, uma forma de aproveitar os passeios de estacionamento automóvel para a dinamização do comércio local ou mesmo para o reforço da necessidade de distanciamento. Mas a cidade californiana não está sozinha. Em Paris, Anne Hidalgo, presidente da câmara, está a promover a extensão dos cafés e restaurantes através da ocupação dos espaços de estacionamento. Em Roterdão, discute-se a possibilidade da criação de terraços nas ruas para actividades comerciais, como os cabeleireiros. E, já em Viena, construiu-se o Parc de La Distance, que promove o distanciamento social e o silêncio.

A ideia remonta aos anos 70 do século XX. Bonnie Ora Sherk, arquitecta e artista internacional, criava instalações nas ruas da Califórnia que sugeriam uma nova forma de aproveitamento do passeio. Mas foi em 2005, quando os três principais membros do colectivo Rebar (John Bela, Matthew Passmore e Blaine Merker) se juntaram para ocupar um parque nas ruas de São Francisco, que tudo mudou. Os três transformaram o espaço num parque com relva, uma árvore e um banco. O convite estava lançado: quem quisesse era livre de se juntar.

Não demorou muito até que um homem se sentasse no banco, se des-

calhasse e sacasse do seu almoço. Rapidamente encontrou companhia, mas o sucesso veio definitivamente com a publicação de uma fotografia do evento. A curiosidade alheia pedia mais instalações que transformassem os parques de estacionamento em espaços de convívio público, lazer e dinamização do comércio local. No ano seguinte, em 2006, celebrava-se o primeiro *(Park)ing Day*, com 47 parques espalhados por 13 cidades em três países. Em 2007, eram já 200... *parklets*.

Em Portugal, a primeira (e única) experiência teve lugar bastante mais tarde, em 2014, graças ao trabalho desenvolvido pela Rés-do-Chão, uma associação que se dedica a “desenvolver estratégias de reabilitação e ocupação de pisos térreos e de qualificação do espaço público”. Margarida Marques, arquitecta que integra a associação, explica que a ideia surgiu como “um manifesto a favor dos passeios” – e não tanto como uma iniciativa “contra o automóvel”. “Os passeios das cidades são muito estreitos”, clarifica Margarida. E agora, mais do que nunca, confirma-se a necessidade do seu alargamento para a contenção do surto da covid-19.

O único *parklet* com identidade portuguesa foi criado em Lisboa, na Rua do Poço dos Negros, e era de natureza temporária. Financiado por uma campanha de *crowdfunding*, foi desenvolvido com materiais recicla-

dos precários, o que, segundo Margarida, “condicionou a experiência dos moradores”. “Quando o *parklet* desapareceu, as pessoas perguntaram porquê”, recorda. “As pessoas entenderam-no como uma esplanada, e não como um espaço de utilização colectiva.” Ainda em 2014, tinha lugar no Porto a *(Park)ing Week*, no âmbito da qual alguns parques de estacionamento foram convertidos em galerias de arte. Um ano depois, em 2015, a associação projectava um segundo *parklet*, que acabou por não se concretizar. “Queríamos que fosse um protótipo que pudesse ser usado noutros pontos da cidade”, revela Margarida, mas não houve apoio por parte da junta de freguesia.

Regressando a tempos de pandemia, também Portugal procurou soluções. Algumas delas já ganharam forma. No Porto, em algumas ruas do centro histórico, a circulação automóvel está interdita aos fins-de-semana: o uso da bicicleta é encorajado e alguns cafés expandiram as suas esplanadas. Também Lisboa se juntou, com o programa A Rua É Sua, alargando os passeios, as esplanadas e tornando as ruas pedonais.

#### Peões versus carros

O URBinLAB, da Faculdade de Arquitectura de Lisboa, defende, num manifesto, “a revitalização do comércio de proximidade com reforço da produção agro-alimentar, utilizando espaços vazios”. João Rafael dos Santos, coordenador, refere que os *parklets* podem ser “uma solução com bastante interesse, que tem de ser vista com especificidade”, e salienta ser fundamental que a iniciativa tenha “uma relação forte com as comunidades locais”.

Mas, para se dar seguimento à construção de *parklets*, é necessário que se estabeleçam regras. Em São

Paulo, onde os *parklets* estão já enraizados, elaborou-se um manual de gestão e promoção dos mesmos. João Rafael dos Santos defende que, para propósitos comerciais, os *parklets* devem funcionar numa “lógica mais temporária, de modo a não mercantilizar”. Porém, enfatiza a importância da criação destes como “espaços para recreio, em áreas residenciais, junto das escolas”.

Alessia Alegri, também do URBin-LAB, chega a falar de um projecto de investigação realizado antes da pandemia de covid-19 sobre “o uso temporário da cidade”. Uma das medidas incluídas no projecto consistia em “ampliar o espaço público para hospedar mais pessoas, utilizando a faixa de estacionamento”. “O eterno dilema”, como João Rafael dos Santos lhe chama, é, precisamente, o estacionamento.

José Carlos Mota, director do mestrado em Planeamento Regional e Urbano da Universidade de Aveiro, afirma que “retirar espaço tem, normalmente, custos políticos” num país em que “o estacionamento é sagrado”. O que já não é um problema nos Países Baixos, como explica Alessia, onde os espaços de estacionamento são frequentemente usados para guardar bicicletas. Neste sentido, José Carlos Mota sublinha que é essencial “promover a preocupação com o espaço público do peão” num país onde este “não tem palco”.

João Rafael explicita ainda que a

construção dos *parklets* exige “uma certa ponderação, mas também alguma convicção e algum pragmatismo”:

**“Retirar espaço tem, normalmente, custos políticos” num país em que “o estacionamento é sagrado” diz José Carlos Mota, da Universidade de Aveiro**

“A questão do estacionamento tem de ser vista com um certo respeito.” Em áreas com “grandes carências de estacionamento” e “difícil acesso aos transportes públicos”, a implantação do *parklet* será mais polémica, mas, “noutras zonas, há que criar condicionamento à utilização do transporte individual para fomentar a apropriação do espaço público”.

Num momento em que as cidades sofrem transformações, surgindo novas formas de deslocação e de interacção com o espaço urbano, os *parklets* afiguram-se como “uma peça de uma rede mais coerente e estimulante que permite uma melhor mobilidade na cidade”, diz João Rafael dos Santos. Uma solução emergente para repensar as cidades. **Texto editado por Ana Maria Henriques**



Area: 839cm<sup>2</sup> / 44%

Tiragem: 72.253

FOTO

Cores: 4 Cores

ID: 6894257