

Espaço público e uma cidade para pessoas: apontamentos sobre mobiliário urbano e o uso das calçadas em Curitiba

**Goura Nataraj
Ilana Kruchelski
Laís Leão
Mariana M. Auler**

Aqueles mais atentos no debate urbanístico devem ter escutado recentemente comentários ou problematizações decorrentes do novo decreto da Prefeitura de Curitiba (Decreto n.º 595/2024, que substitui o Decreto n.º 1.737/2005) **sobre mobiliário urbano e uso das calçadas por empreendimentos privados**, notadamente bares, restaurantes e cafés.

O decreto foi publicado em um momento quente da discussão, com uma ampla mobilização de empreendedores de bares que reivindicam maior transparência e isonomia nas regras aplicadas pela prefeitura no trato sobre a questão.

Além do problema das regras para uso das calçadas, os empreendimentos têm enfrentado negativas arbitrárias para concessão de alvarás em toda a região do bairro São Francisco (Largo da Ordem) e dificuldades com alvarás para promoção de música nos locais, o que se soma a ações excessivas da AIFU (Ação Integrada de Fiscalização Urbana), que em diversos casos excede o papel fiscalizador e promove intimidação e desrespeito a clientes dos empreendimentos.

Nesse sentido, no dia 27/04 foi promovido um ato cultural na Praça 29 de Março, que congregou empreendedores de bares, restaurantes, artistas, produtores culturais e ativistas da cidade. **E no dia 27/05 será realizada uma audiência pública sobre a questão na Câmara Municipal de Curitiba.**

O tema tem mobilizado alguns atores em especial, mas é um assunto de interesse geral da cidade. Além da problemática do Decreto e das dificuldades decorrentes dos alvarás, trata-se de uma discussão sobre o uso do espaço público e de nossa concepção de cidade.

Uma cidade diversa: calçadas para todos

Já existem extensos estudos urbanísticos que apontam que **o incentivo a atividades de estar nas vias e espaços públicos é altamente vinculado a melhorias na percepção de segurança e no direito à cidade como um todo**. O incentivo a atividades que geram movimentação no espaço urbano, em diferentes momentos do dia e da noite, promove um ciclo virtuoso de ocupação da rua, de vitalidade urbana e de fortalecimento de mecanismos de segurança pública.

Entretanto, a regulação dessas atividades deve contemplar **diferentes e diversos sujeitos da vida urbana**. Isso porque, ao incentivar o uso dos espaços públicos, eventuais conflitos entre as diferentes demandas podem ser gerados. Dinâmicas vinculadas ao ruído, questões de moradia, de segurança e de direito à cultura e ao entretenimento podem se sobrepor. No

centro da cidade, esses conflitos podem ser ainda mais intensificados, devido ao próprio uso misto característico da área.

A compatibilização de demandas e interesses, no entanto, não é impossível. Em verdade, **a diversidade de usos e sua compatibilização é desejável para uma cidade viva e segura.**

No caso de Curitiba, vivemos um cenário de uma burocracia kafkiana — se você já tentou aprovar algum projeto na cidade, é provável que saiba das dificuldades. Do ponto de vista dos empreendimentos e produções culturais, paira um **cenário de insegurança jurídica e completa falta de isonomia, em que alguns empreendedores conseguem tudo, enquanto outros, ainda que tentem andar dentro das regras, recebem negativas arbitrárias e expedientes de fiscalização abusivos.** A reivindicação destes últimos não poderia ser mais básica e mais democrática: espera-se clareza das regras para uso do espaço público, definição de horários e limites para o ruído.

Regras urbanísticas claras de uso do solo e do espaço público de estar e passagem, bem como de determinações construtivas — relacionadas à vedação de ruído, com limitações de horário e de projeção de som —, vinculadas à uma fiscalização justa e igualitária para todos, permitiriam que os estabelecimentos comerciais promovessem atividades culturais e de entretenimento, garantindo o uso do espaço público para promoção de vitalidade e segurança urbana, sem invadir o direito ao silêncio e a privacidade dos moradores da região.

Para isso, é essencial que a defesa de um interesse não se sobreponha incisivamente sobre as demandas de outro — é possível encontrar pontos comuns e um meio do caminho. O diálogo e a negociação baseada na realidade de cada local, associados a uma legislação democrática, descomplicada e criativa, devem ser a chave para a construção de um espaço público inclusivo de fato.

Um dos aspectos conflituosos em torno da discussão das mesas nas calçadas diz respeito à acessibilidade, considerando que o mobiliário nesses espaços pode constituir obstáculos à passagem, especialmente para pessoas com deficiência visual ou baixa visão.

Pela nova regra, se estabeleceu que a implantação de mesas e cadeiras nas calçadas deverá obedecer a alguns critérios mínimos, sendo o mais importante que as mesas poderão ser posicionadas no alinhamento predial (rente ao edifício) ou próximas à rua, garantindo sempre uma faixa de circulação de pedestres mínima de 1,60 m (passeio).

As mesas no alinhamento predial receberam críticas por parte de setores que pautam a acessibilidade, porque na falta de estrutura adequada (piso tátil) — caso da maioria das calçadas em Curitiba — o próprio edifício (portão ou muro) tende a ser utilizado como referência para a locomoção.¹

¹ A NBR 16537, que normatiza a utilização de sinalização tátil no piso, atualizada este ano, limita a utilização da referência edificada (alinhamento predial) como orientação de deslocamento para pessoas com deficiência visual ou baixa visão, e que utilizam a bengala longa para rastreamento: tal referência deve ser utilizada apenas em calçadas existentes com faixa livre com largura menor ou igual a 1,20m. Na ausência ou descontinuidade de referência edificada, deve haver a utilização da sinalização tátil direcional, posicionada no eixo da faixa livre. Nas faixas livres com largura superior a

O novo decreto, ao contrário de seu predecessor, não apresenta dispositivo que reconheça a importância de garantir "o livre trânsito de pedestres, em especial de pessoas portadoras de necessidades especiais" (inciso III do art. 1º do Decreto Municipal n.º 1.737/2005).

Nesse sentido, percebe-se uma falta regulatória do decreto, que poderia ter condicionado o uso das calçadas à adequação de acessibilidade das faixas de passeio (faixa principal de circulação das calçadas) com instalação de piso tátil. Essa diretriz da acessibilidade é de suma importância, considerando tratar-se de um espaço público, no qual a livre circulação de todas as pessoas deve ser garantida.

De forma mais ampla, além do piso tátil para pessoas cegas ou com visão debilitada, pensando na qualidade da mobilidade como um todo, já passou da hora de substituímos, nas faixas de passeio (parte central da calçada), o calçamento de paralelepípedos e petit pavé por pavimentos mais uniformes, como placas de concreto lisas e com poucas juntas. Desse modo, possibilita-se, pela mudança de piso, a demarcação de áreas destinadas à circulação ou áreas de estar, tornando o espaço mais dinâmico.

A qualidade e o uso das calçadas estão diretamente vinculados ao acesso justo e democrático à cidade: a calçada é o espaço de conexão direta entre o usuário e qualquer infraestrutura urbana, seja ela pública ou privada, e seu uso, quando garantidas as condições de acessibilidade, deve ser fomentado.

O mobiliário urbano de Curitiba e a regra dos cercadinhos

Aproveitando o ensejo da discussão, gostaríamos de trazer à tona uma questão que vem ficando marginalizada em todo esse debate: a **qualidade do modelo de mobiliário urbano proposto pelo decreto**.

Pela regra anterior (Decreto n.º 1737/2005), era estabelecido um mobiliário padrão, ou seja, modelos de mesas, cadeiras, guarda-sóis e protetores de passeio. Os protetores de passeio são os cercadinhos que têm se proliferado e você já deve ter visto por aí:

1,20m, a sinalização tátil direcional deve ser utilizada. O problema é que como a maioria das calçadas ainda não tem piso tátil, o alinhamento predial continua, na prática, sendo usado como referência.



Alameda Dr. Carlos de Carvalho. Foto: Mariana Auler.



Rua Vicente Machado. Foto: Mariana Auler.

No novo decreto, houve flexibilização do modelo para a cidade em geral, com exceção da região central, onde deve ser seguido o padrão estabelecido pela prefeitura. De todo modo, em um caso ou outro, manteve-se a obrigatoriedade da instalação do protetor de passeio (cercadinho) para a demarcação da área de colocação das mesas e cadeiras como regra geral, cujas exceções devem ser aprovadas pela Prefeitura.

Embora a premissa da exigência desse mobiliário seja a de organizar e disciplinar o uso do espaço da calçada pelos estabelecimentos, de maneira a garantir que a faixa livre de trânsito permaneça desimpedida e não ocupada, na prática o protetor de passeio é disfuncional, funcionando mais como um **obstáculo no passeio**.

Essa situação é especialmente alarmante nos horários em que o estabelecimento não está aberto — o que, no caso dos bares, pode ser o dia todo —, de modo que os protetores não apenas não cumprem função alguma, como ainda tornam parte da calçada inutilizável. É só caminhar pelas ruas do centro da cidade, durante o dia, que os casos saltam aos olhos e vemos que, além de figurarem obstáculos, os gradis acabam sendo uma poluição cênica no espaço público. A estrutura é fixada com cimento na calçada, de modo que não é facilmente

removido. Quando o estabelecimento para de funcionar ou perde sua licença, o protetor torna-se obsoleto e demanda uma nova intervenção de obra sobre a calçada, dispendiosa e que gera novos 'remendos' no espaço de circulação.



Rua Brigadeiro Franco. Foto: Mariana Auler.

Além de todos esses aspectos físicos, há uma disfuncionalidade de crença sobre os cercadinhos: eles são ineficientes e desnecessários para disciplinar o uso do espaço público. Isso porque os cercadinhos não impedem que as pessoas ocupem ou se posicionem de pé em seu entorno, como acontece em muitos bares. Por outro lado, o cercadinho é dispensável, visto que — com regras bem definidas, responsabilidade dos empreendimentos e uma fiscalização adequada por parte da prefeitura — é possível disciplinar o uso do espaço sem uma barreira física. A aplicação de um piso específico na área exclusiva de circulação, conforme anteriormente sugerido, seria um bom balizador do uso do espaço de maneira horizontal, dispensando a necessidade de limitadores verticais.

Esse é o exemplo da rua Vicente Machado, onde dois empreendimentos, um cercado e outro não, ocupam o mesmo espaço e o mesmo alinhamento (com a diferença de que quando um fechar, a calçada estará totalmente livre, enquanto no outro caso ela seguirá com metade de seu espaço comprometido pelo gradil):



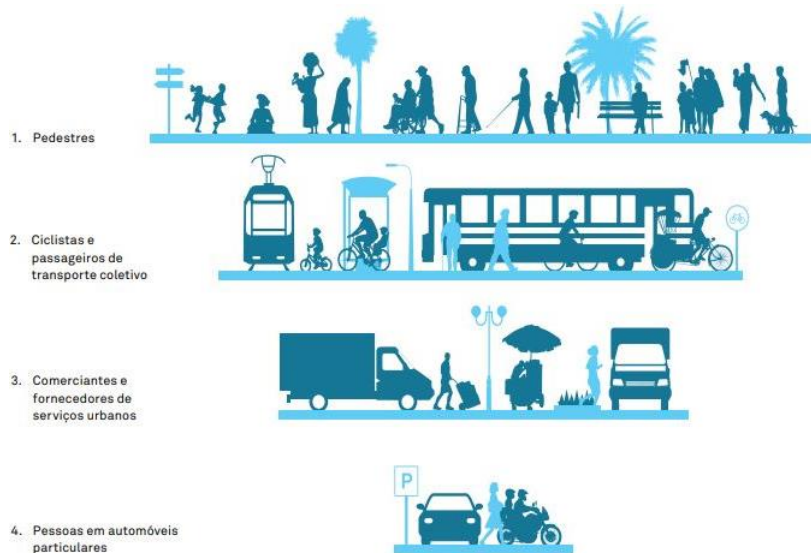
Rua Vicente Machado. Foto: Mariana Auler.

Vejam, não se trata aqui de uma defesa do uso indiscriminado do espaço público da calçada por estabelecimentos privados. A organização desse espaço e o respeito aos seus diversos usos e usuários é de extrema importância para a cidade e para a vida urbana. O que se pretende questionar é o uso de um mobiliário tão rígido e disfuncional para este fim, quando temos diversos exemplos, cidade a fora, de outras e melhores maneiras de organização deste espaço, que inclusive, dispensam um padrão rígido que muitas vezes não contempla as especificidades de cada caso.

Por outro mobiliário: os parklets e a disputa da rua

Além dos problemas discutidos sobre o mobiliário e as regras em vigor na cidade, há outra dimensão fundamental que precisa ser discutida. **Há um sujeito que tem sido priorizado em nosso planejamento — os automóveis. E é com essa máquina que nós precisamos disputar o espaço público.**

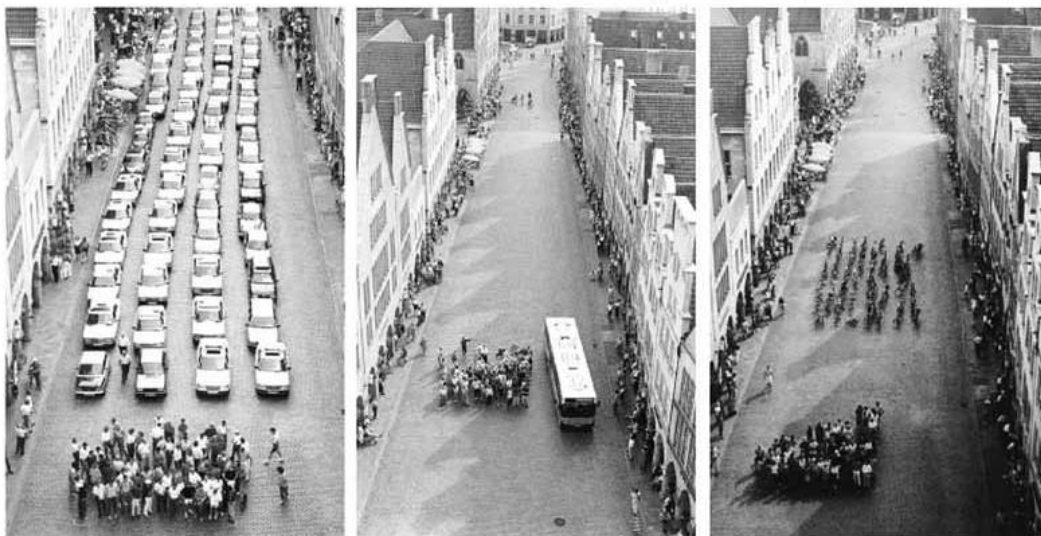
As ruas de uma cidade deveriam garantir o acesso, a segurança e a mobilidade de todos os usuários. No entanto, a maior parte de seu espaço busca garantir esses direitos principalmente ao trânsito motorizado, de maneira que os carros são os principais beneficiários da maior parte do espaço e dos investimentos. É só comparar quanto tempo demora o conserto de um buraco no leito da via ou na calçada. No entanto, conforme a pirâmide da mobilidade urbana sustentável, os veículos motorizados particulares — como carros e motocicletas — deveriam ser os últimos colocados na escala de priorização: em primeiro lugar vem os pedestres, em segundo o transporte coletivo e as bicicletas, em terceiro os veículos de serviço e por último os carros, conforme imagem abaixo.



Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas - NACTO (National Association of City Transportation Officials)

Além do espaço das vias enquanto se locomovem, os carros ocupam uma área gigantesca da cidade quando não estão sendo utilizados, muitas vezes maiores que as próprias calçadas, que são as **faixas de estacionamento**.

Os carros constituem um problema para a organização do espaço urbano em função das significativas dimensões que ocupam para transportar, na maioria das vezes, uma única pessoa. As fotos feitas em 1990, no bojo da campanha “Cidade amiga das bicicletas” de Muenster na Alemanha, comparam os espaços ocupados para transportar 72 indivíduos em 60 carros, em 1 ônibus ou em 72 bicicletas, respectivamente:



Fonte: <https://caosplanejado.com/qual-o-espaco-ocupado-pelos-carros/>

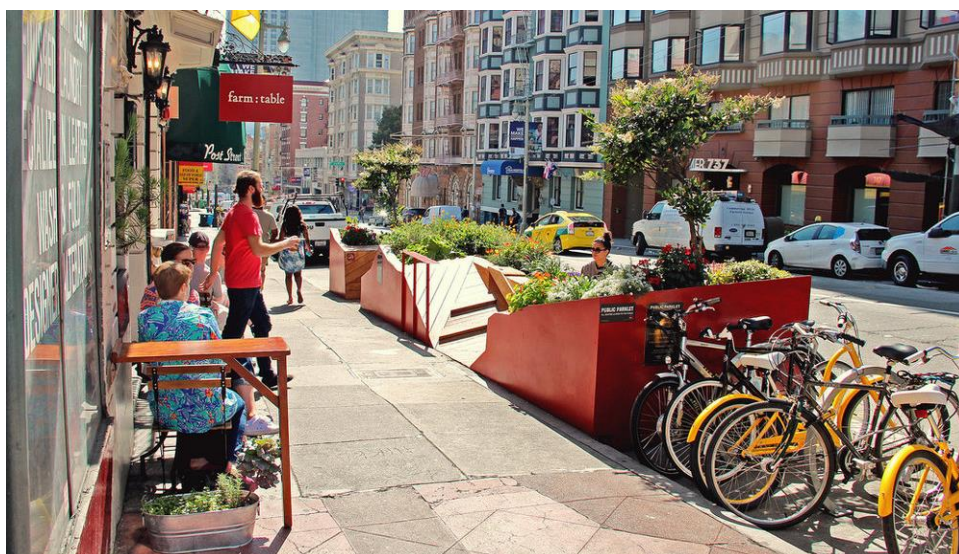
Essa visualização é pedagógica para a compreensão da fonte de uma das nossas crises urbanas, que é o trânsito e o dispêndio de tempo em mobilidade, provocado pelo excesso do transporte motorizado individual. **Esse paradigma não vai mudar enquanto continuarmos planejando nossas cidades tendo os carros como sujeito principal.**

Nesse sentido, chamamos atenção para a necessidade de repensar os espaços de estacionamento como áreas que poderiam ser mais bem aproveitadas para outros usos, como ciclovias, expansão das calçadas e, no caso do mobiliário urbano, para **parklets ou vagas-vivas**. O padrão atual de Curitiba vem sendo o de reduzir as áreas de estacionamento, mas estas estão sendo substituídas por mais faixas de rolamento para os carros, contrariando os estudos que defendem a redução dos incentivos ao uso do carro.

Os parklets surgiram em São Francisco, nos Estados Unidos, como uma forma de uso de vagas de estacionamento com função de espaços públicos a ser implantada por empreendimentos privados ou pelo poder público. A solução tem cidades adeptas ao redor de todo o mundo e tem crescido no Brasil:



Parklet em San Francisco, EUA. Fonte: <https://pacificnurseries.com/parklets-in-san-francisco/>



Parklet em San Francisco, EUA. Fonte: <https://www.parklab.com/tenderloin-parklet>.



Parklet em Paris, França. Fonte: <https://www.paris.fr/pages/le-parklet-le-mobilier-urbain-qui-s-insere-sur-les-places-de-stationnement-7067>



Parklet em Maringá/PR. Fonte: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/prefeitura-de-campo-grande-autoriza-a-instalacao-de-mini-pracas-em-11-ruas-e-avenidas.ghtml>



Parklet em Recife/PE. Fonte: <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/prefeitura-regulamenta-instalacao-de-parklets-em-piracicaba-comissao-avaliara-pedidos.ghtml>



Parklet em São Paulo/SP. Fonte: <https://depostalesurbanas.com/parklets-en-sao-paulo/>

Pensando em nossa cidade e na região central em particular, enquanto na maioria das ruas do centro os carros dispõem de 2, 3 ou 4 faixas de rolagem e mais 1 ou 2 faixas de estacionamento, pedestres disputam um espaço de calçada reduzido e desqualificado, o qual ainda deve ser dividido com mobiliário urbano (como pontos de ônibus, mesas e cadeiras, postes, paraciclos etc.) e demais atividades que ocorrem nas calçadas e sustentam a vida urbana.

Exemplos não faltam. A Rua Barão do Serro Azul, por exemplo, conta com 4 faixas de rolagem e estacionamento em ambos os lados da via. A Alameda Augusto Stelfeld, nas cinco primeiras quadras após a Travessa Nestor de Castro, apresenta 3 faixas de rolagem e

estacionamento em ambos os lados da via, cujas vagas são ociosas. O mesmo para a rua Cruz Machado, apenas para citar alguns exemplos gritantes da região central.



Rua Cândido Lopes, trecho em que a calçada é mais estreita que a faixa de estacionamento. Foto: Google Maps.



Rua Cruz Machado e suas faixas de estacionamento ociosas. Foto: Google Maps.

Não se trata aqui de acabar com os estacionamentos nas ruas, mas de perceber que o uso do espaço está mal distribuído, e que o espaço ocupado por uma máquina de um indivíduo poderia ceder lugar para o uso de diversas pessoas e agregar vitalidade para a cena urbana.

Democratizar o urbanismo

O resultado do novo decreto, que não agradou nem gregos e nem troianos, diz muito sobre os métodos dessa gestão municipal, que tem promovido um urbanismo avesso ao diálogo com a sociedade civil. A falta de diálogo tem resultado na falta de compreensão de nossos

problemas urbanos e, conseqüentemente, na apresentação de soluções ruins e incompatíveis com as demandas.

Para que Curitiba volte a patamar de inovação e de boas soluções para o planejamento e para os projetos urbanos, como uma cidade de fato inteligente, é preciso compreender as demandas reais da cidade e apresentar proposições que partam de uma visão do chão e da gente de nossa cidade e não de idealizações de pranchetas que se originam exclusivamente da visão restrita das salas dos gestores.

Goura Nataraj é filósofo e deputado estadual.

Ilana Kruchelski é arquiteta urbanista.

Laís Leão é arquiteta urbanista.

Mariana Marques Auler é advogada.

A produção deste texto se deu no bojo das discussões do grupo Centro Vivo, uma iniciativa do Mandato Goura, de caráter suprapartidário, que congrega diversas pessoas, entre técnicos, ativistas, empreendedores e moradores do centro, para pensar e propor soluções para requalificação e políticas de uso para a região central da cidade.