

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
GABRIELA PAZZINATTO

**PLANEJAMENTO URBANO: PROPOSTA DE PARKLET PARA A CIDADE
DE CASCAVEL-PR**

CASCAVEL
2019

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
GABRIELA PAZZINATTO

**PLANEJAMENTO URBANO: PROPOSTA DE PARKLET PARA A CIDADE
DE CASCAVEL-PR**

Trabalho de Conclusão do Curso de
Arquitetura e Urbanismo, da FAG,
apresentado na modalidade Projetual, como
requisito parcial para a aprovação na
disciplina: Trabalho de Curso: Qualificação

Professor Orientador: Prof^a Arq^a Esp. Daniele
Brum Souza

CASCAVEL
2019

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
GABRIELA PAZZINATTO

**PLANEJAMENTO URBANO: PROPOSTA DE PARKLET PARA A CIDADE
DE CASCAVEL-PR**

Trabalho apresentado no Curso de Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Assis Gurgacz, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação da Professora Arq^a Esp. Daniele Brum Souza.

BANCA EXAMINADORA

Professora Orientadora
Daniele Brum Souza
Centro Universitário Assis Gurgacz
Prof^a Arq^a Esp.

Professora Avaliadora
Cássia Rafaela Brum Souza
Centro Universitário Assis Gurgacz
Prof^a Arq Msc.

Cascavel/PR, 18 de março de 2019

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, me dando forças e iluminando meu caminho durante essa trajetória.

Agradeço imensamente aos meus pais, Jerri e Maria Tereza pela paciência, compreensão e incentivo.

A minha orientadora Daniele de forma especial, por toda dedicação, apoio e confiança.

Às minhas colegas Jane, Jéssica e Leticia pela paciência, amizade e companheirismo.

Ao meu namorado Roberto, por toda ajuda, incentivo e força.

Sem vocês não concluiria esta etapa, aqui fique documentado.

EPÍGRAFE

“O humor na paisagem é maravilhoso! Normalmente acontece quando surge de repente,
quebrando a monotonia e nos surpreendendo”.

Benedito Abbud, em Criando Paisagens

RESUMO

O presente trabalho vincula-se ao Trabalho de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. O assunto a ser abordado consiste no planejamento urbano, o tema é uma proposta projetual de um Parklet para a cidade de Cascavel –PR. A pesquisa se justifica devido a importância de redesenhar uma nova trajetória de vida urbana, que priorize as pessoas e os espaços públicos. O problema da pesquisa pode ser formulado pelo questionamento: Há vantagens relevantes quanto a instalação de um Parklet, o qual substitui vagas de estacionamento destinada a veículos? Para tal problema, partiu-se da hipótese inicial que os Parklets podem influenciar positivamente na qualidade de vida das pessoas, por meio da melhoria da infraestrutura urbana, através da reformulação da ocupação dos espaços públicos, alterando a paisagem urbana e consequentemente da vida dos usuários, além de incentivar o desenvolvimento econômico no local. O objetivo geral do trabalho é compreender a importância dos espaços públicos como política de planejamento urbano, elaborando uma proposta de Parklet para a cidade de Cascavel-PR, apresentando suas vantagens. Para a fundamentação da pesquisa utilizou-se primeiramente como método a pesquisa bibliográfica, após o método projetual, de forma a apresentar a proposta em questão. Diante dos estudos realizados, tendo os objetivos alcançados, com base na pesquisa bibliográfica, correlatos e demais estudos apresentados, os quais serviram como suporte ao trabalho, valida-se a hipótese inicial, apresentando o projeto de Parklet proposto.

Palavras-chave: Planejamento urbano. *Parklet*. Espaços Públicos.

ABSTRACT

The present work is related to the Work of Architecture and Urbanism Course of the University Center FAG. The subject to be approached consists of urban planning, the theme is a design proposal of a Parklet for the city of Cascavel-PR. The research is justified because of the importance of redesigning a new trajectory of urban life, which prioritizes people and public spaces. The research problem can be formulated by questioning: Are there any relevant advantages to installing a Parklet, which replaces parking spaces for vehicles? For this problem, it was assumed from the initial hypothesis that Parklets can positively influence the quality of life of the people, through the improvement of urban infrastructure, by reformulating the occupation of public spaces, altering the urban landscape and consequently of the life of the users, in addition to encouraging economic development in the area. The general objective of the work is to understand the importance of public spaces as urban planning policy, elaborating a proposal of Parklet for the city of Cascavel-PR, presenting its advantages. For the foundation of the research, the bibliographical research was first used as method, after the design method, in order to present the proposal in question. In view of the studies carried out, with the objectives achieved, based on the bibliographical research, correlates and other studies presented, which served as support to the work, the initial hypothesis is validated, presenting the proposed Parklet project.

Keywords: Urban planning. *Parklet*. Public spaces.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01 – Park(ing) Day.....	21
Imagem 02 – Haight St. Parklet	22
Imagem 03 – Primeiro Parklet instalado em São Paulo.....	23
Imagem 04 – Esquema com a Evolução da Paisagem urbana e convívio social após instalação de um Parklet.....	24
Imagem 05 – Sinalização do Parklet.....	28
Imagem 06 – Placa Indicativa de Local Público.....	29
Imagem 07 e Imagem 08 – Parklet Cibo – Waymouth Street.....	30
Imagem 09 – Planta baixa do Projeto e Materiais utilizados.....	31
Imagem 10 – Noriega Street Parklet.....	32
Imagem 11 – Vista aérea do Parklet.....	32
Imagem 12 e Imagem 13 – Parklet Casa Cor Goiás.....	33
Imagem 14 – Parklet Alameda Tietê.....	34
Imagem 15 – Mapa de Localização do Município de Cascavel –PR.....	36
Imagem 16 – Região Metropolitana de Cascavel.....	37
Imagem 17 – Localização Escolhida.....	38
Imagem 18 – Relevo do Local.....	38
Imagem 19 – Rua Paraná no trecho que compreende a proposta de Parklet.....	39
Imagem 20 e 21 – Entorno do Local.....	40
Imagem 22 – Proximidades à área de interesse.....	40
Imagem 23 – Fluxograma.....	43
Imagem 24 – Plano de Massa da Proposta.....	44

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Programa de Necessidades.....	42
--	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 FUNDAMENTOS ARQUITETONICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	13
2.1 PLANEJAMENTO URBANO	13
2.2 A FORMA E O ESPAÇO NA ARQUITETURA.....	15
2.3 ARQUITETURA E PAISAGISMO.....	16
2.4 DEFINIÇÃO DE PARKLET.....	19
2.5 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO PARKLET.....	20
2.5.1 Park(ing) day.....	20
2.5.2 Programa “Pavement to Parks”.....	21
2.5.3 Surgimento dos Parklets no Brasil.....	23
2.6 SUBSTITUINDO VAGAS, ESTACIONANDO VIDAS: AS VANTAGENS DE UM PARKLET.....	24
2.7 DIRETIZES PROJETUAIS PARA SE INSTALAR UM PARKLET EM CASCAVEL-PR	27
3 CORRELATOS.....	30
3.1 PARKLET CIBO – <i>WAYMOUTH STREET</i>	30
3.2 NORIEGA STREET PARKLET.....	31
3.3 PARKLET CASA COR GOIÁS	33
3.4 PARKLET ALAMEDA TIETÊ.....	33
3.5 ANÁLISE DOS CORRELATOS.....	34

4 APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO.....	36
4.1 O MUNICÍPIO DE CASCAVEL – PR.....	36
4.2 INFORMAÇÕES DO LOCAL ESCOLHIDO.....	38
4.3 CARACTERIZAÇÃO DO ENTORNO IMEDIATO.....	39
4.4 CONCEITO.....	40
4.5 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	41
4.6 FLUXOGRAMA.....	42
4.7 PLANO DE MASSAS.....	43
4.8 INTENÇÕES FORMAIS.....	44
5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	45
REFERÊNCIAS	47

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa vincula-se ao Trabalho de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG, apresentando-se com o título: “Planejamento Urbano: proposta de Parklet para a cidade de Cascavel-PR”, assim o assunto a ser abordado consiste no planejamento urbano, o tema é uma proposta projetual de um Parklet para a cidade de Cascavel –PR.

A dimensão humana tem sido por anos, apenas um tópico do planejamento urbano, tratado a esmo, enquanto questões como a acomodação do aumento do tráfego de automóveis, ganham mais força, além da baixa prioridade que as ideologias de planejamento dão ao espaço público, às áreas de pedestres e ao verdadeiro papel do espaço urbano, como local de encontro dos moradores da cidade (GEHL, 2015).

Segundo Farr (2013), a atualidade oferece uma oportunidade histórica, para que a sociedade possa repensar como vivemos, trabalhamos, compramos e se divertimos, chamando atenção para se reconstruir o ambiente de uma maneira que sustente uma maior qualidade de vida e promova um estilo de vida saudável e sustentável.

Diante disso, a pesquisa se justifica devido a importância de redesenhar uma nova trajetória de vida urbana, que priorize as pessoas e os espaços públicos.

O problema da pesquisa pode ser formulado pelo questionamento: Há vantagens relevantes quanto a instalação de um Parklet, o qual substitui vagas de estacionamento destinada a veículos? Para tal problema, partiu-se da hipótese inicial que os Parklets podem influenciar positivamente na qualidade de vida das pessoas, por meio da melhoria da infraestrutura urbana, através da reformulação da ocupação dos espaços públicos, alterando a paisagem urbana e consequentemente da vida dos usuários, além de incentivar o desenvolvimento econômico no local.

O objetivo geral do trabalho é compreender a importância dos espaços públicos como política de planejamento urbano, elaborando uma proposta de Parklet para a cidade de Cascavel-PR, apresentando suas vantagens. Os objetivos específicos foram: (a) fundamentar o papel do Planejamento Urbano; (b) definir o que é um Parklet; (c) apresentar como surgiram os primeiros Parklets; (d) demonstrar as vantagens de se instalar um Parklet; (e) desenvolver proposta projetual de um Parklet para a cidade de Cascavel-PR.

A pesquisa desdobrou-se a partir do Marco Teórico: o uso das vagas de estacionamento para carros nas ruas aumenta a insustentabilidade da cidade, devido a impermeabilização do

solo, derivada da falta de áreas verdes nas ruas, o que acaba elevando as temperaturas do ambiente urbano, tornando os espaços desconfortáveis e consequentemente afastando o convívio entre as pessoas. O Parklet, consiste em uma ocupação temporária de algumas vagas de estacionamento destinada a carros, que são transformadas em uma área verde, de convivência, e de lazer, o que provoca uma reflexão sobre o uso atual do espaço urbano, cada vez mais dedicado aos automóveis (CRUZ, 2013).

Extensões temporárias de calçada, promovem o uso do espaço público de forma democrática gerando lugares melhores para viver e conviver. Essa iniciativa busca humanizar e democratizar o uso da rua, tornando-a mais atrativa e convidativa. A ampliação da oferta de espaços públicos destinados à permanência na cidade é certamente um investimento na qualidade de vida da população. O Parklet é um ato de cidadania (SP URBANISMO, 2014).

O primeiro método utilizado foi uma pesquisa bibliográfica, visando a resolução do problema da pesquisa e o atendimento dos objetivos geral e específicos.

Gil (1991, p.19), define pesquisa como: “o procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”.

A pesquisa bibliográfica ou de fontes secundárias, segundo Marconi e Lakatos (2010), abrange toda a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo, desde boletins, publicações avulsas, revistas, jornais, pesquisas, livros, teses, monografias, material cartográfico, até meios de comunicação oral. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato, com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto.

Por conseguinte, utilizou-se o método projetual, afim de atender o objetivo específico (e) desenvolver proposta de parklet para a cidade de Cascavel –PR.

De acordo com Righetto (2007, p.02), sobre projetar:

“A projeção em Arquitetura se dá através de representações que antecipam uma intenção de transformar um dado ambiente ou lugar. O projeto e sua expressão demonstram a postura do arquiteto em relação a sua época e aos meios técnicos disponíveis. No decorrer da história, arte e técnicas inerentes à representação do objeto arquitetônico receberam enfoques diferentes, buscando sempre a correspondência entre os pensamentos e questionamentos contemporâneos, bem como a expressão gráfica” (RIGHETTO, 2007, p.02).

2 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Contemplando a pesquisa bibliográfica, o presente capítulo desdobra-se nos estudos do planejamento urbano, da forma e do espaço na arquitetura, da arquitetura e do paisagismo, na contextualização histórica dos Parklets, bem como seu surgimento no Brasil, definindo parklet e apresentado suas vantagens e por fim, nas diretrizes projetuais para se instalar um parklet em Cascavel- PR.

2.1 PLANEJAMENTO URBANO

“O planejamento se configura como um processo cíclico retroalimentado [...] possibilita a geração de propostas e soluções num ambiente contínuo de tomada de decisões, tendo um caráter muito mais complexo do que uma sequência de atividades” (ANJOS; ANJOS E OLIVEIRA, 2013, p. 392). “O planejamento urbano engloba concepções, planos e programas de gestão de políticas públicas, por meio de ações que permitam harmonia entre intervenções no espaço urbano e o atendimento às necessidades da população” (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2012, p. 51). Com consequências econômicas, sociais e ambientais o planejamento conforme Anjos, Anjos e Oliveira (2013, p. 392), “está ligado [...] ao futuro, a maximização das potencialidades e a minimização dos problemas.

Segundo Gonzales *et. al.* (1985), o planejamento urbano é entendido como uma forma de ação sobre a cidade, e conhece-la, é condição necessária, porém não suficiente para atingir de melhor maneira, os objetivos do planejamento urbano. Para Serpa (2018, p. 137): “o planejamento em grandes cidades deve obedecer, portanto, a princípios gerais que permitam a apropriação do espaço urbano pela população”. Conforme Gehl (2015, p. 118): “As cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem”.

O planejamento urbano, na busca pela vitalidade urbana, deve estimular e catalisar uma maior quantidade possível de diversidade em relação aos usos e as pessoas, esse se configura como o alicerce da força econômica, do magnetismo urbano e da vitalidade social (JACOBS, 2000).

Lerner (2011, p.87), discorre sobre a cidade:

“É preciso olhar a cidade a partir das pessoas, dos viajantes, do trabalhador da professora, do pobre, do rico, da criança e do velho. Todos devem se sentir participando das decisões e parte de um grande projeto. Do ponto de vista técnico, é preciso entender para onde a cidade deve crescer, qual o seu caminho de crescimento. [...] esse é um trabalho que exige dedicação de um urbanista. Mas essa é a maneira mais fácil de tornar a cidade mais humana, mais agradável. Quando falo em celebrar uma cidade, isso não implica necessariamente um evento. Basta o esforço para melhorar a vida das pessoas. Todos os dias” (LERNER, 2011, p. 87).

Segundo Ching (2014, p. 374): “a tarefa do planejador urbano é designar espaços públicos abertos, [...] e oportunidades para programas públicos”. O autor ainda conclui, que uma cidade é composta pela relação entre os programas de necessidade públicos e os privados, sendo papel do planejador juntamente com arquitetos e paisagistas definir a distribuição desses espaços.

A cidade pode ser comparada a um organismo vivo, encontrando-se em contínua modificação (LAMAS, 2000). Para Rio e Siembieda (2019, p. 260): “o movimento em direção à inclusão social significa melhorar o que existe e adicionar elementos que deem apoio aos usos produtivos da esfera pública”. Segundo Jacobs¹ (2000), são os planejadores urbanos que precisam diagnosticar quais as condições capazes de gerar diversidade que estão em falta.

Para Ching (2014, p. 392): “a categoria mais abrangente da arquitetura pública é aquela que trata da mais fundamental das funções públicas: os aspectos públicos de uma cidade que focam no ambiente público de uso comum”, isso inclui segundo o autor, as estruturas que ofertam interação social, ajudam a facilitar o trânsito, criam espaços abertos e proporcionam o lazer.

Para Jacobs (2000, p. 29): “as ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas [...] servem a muitos fins além de abrigar pedestres”, segundo a autora a vida na rua não surge de um determinado talento de uma população, mas sim quando existem oportunidades concretas, que se necessitam. Segundo Farr (2013) deve haver lugares em uma cidade onde o público se sinta bem e estimulado a se reunir. As atividades de permanência são a chave para se obter uma cidade viva e agradável (GEHL, 2015).

A arquitetura em uma cidade desempenha um papel importante definindo o modo como as pessoas interagem entre si, proporcionando espaços para que uma conversa possa ocorrer

¹ “Jane Jacobs foi a primeira voz forte a clamar por uma mudança decisiva na maneira como construímos cidades” (GEHL, 2015, p. 3).

ou uma janela a qual um indivíduo pode observar as pessoas na rua (CHING, 2014).

2.2 A FORMA E O ESPAÇO NA ARQUITETURA

Pode-se considerar de forma tradicional a arquitetura como uma das belas-artes, juntamente com a pintura, a escultura, o teatro e a música. Mas para ser considerada arte, além de atender os requisitos técnicos, como qualidade dos materiais, demandas utilitárias, a adequação dos espaços aos usos, deve tocar a nossa sensibilidade, nos incitar à contemplação, nos convidar a observação de suas formas, texturas, às cores, à sua leveza ou solidez. É necessário que todos esses elementos estejam submetidos a uma unidade, podendo ser claramente perceptível. A forma de um objeto é aquilo que antes de qualquer reflexão que possamos ter, se apresenta aos nossos sentidos imediatamente, é aquilo que podemos ver, ouvir e tocar. A forma de um edifício é sua cor, sua massa, sua silhueta, seu jogo de luzes e sombras, a disposição e a relação de seus cheios e vazios (COLIN, 2000). É pela forma que o arquiteto afeta intensamente nossos sentidos, provocando emoções plásticas. Pelas relações que cria, determina movimentos diversos de nossos sentimentos e de nosso espírito, é desta maneira que sentimos a beleza (CORBUSIER, 2002). Ao se tratar de forma, Colin (2000, p. 52), afirma que: “a forma arquitetônica nasce de um conjunto de idéias que o arquiteto possui a respeito da arquitetura em si, de sua relação com o meio, da importância de sua história, de sua técnica, do programa que vai abordar etc”. Para Ching (2014, p. 53): “ a forma é um termo abrangente que tem vários significados. Ela pode se referir a uma aparência externa passível de ser reconhecida [...]. Pode também aludir a uma condição particular na qual algo atua ou se manifesta [...]”.

Segundo Netto (2002), produzir um espaço, na arquitetura “pública” e urbanística, não se trata apenas de determinar formas e dispor elementos representando esse espaço. Deve-se seguir 4 fases necessárias de um “sistema de produção”. A primeira, chamada de Produção, significa apropriar e dar forma de acordo com as necessidades humanas, aos produtos da natureza. E a produção arquitetural, é a apropriação do espaço, dando forma adequado às necessidades do homem. A segunda fase é a distribuição, onde de acordo com as leis sociais, determina-se à proporção que os indivíduos participam dos resultados dessa produção inicial. A troca, terceira fase, configura uma distribuição posterior, de acordo com as necessidades individuais, trazendo aos indivíduos os produtos que carecem. E por última, a quarta fase é o consumo, onde os produtos tornam-se objetos de uso e fruição.

Ching (2014, p. 80), considera o espaço como: “[...] o vazio existente entre as formas. Ele é o principal meio da arquitetura, por poder ser habitado. Além disso, na arquitetura, o espaço é cuidadosamente configurado para acomodar várias funções – Ele confere o propósito de uma edificação”. O autor também afirma que, mesmo sendo o espaço o principal meio da arquitetura, ele também é contido e definido pelas formas. Assim, pode-se manipular a forma determinando suas características em relação as experiências, a organização e ao programa de necessidades. O espaço engloba nosso ser, e é por meio dele que nos movemos, ouvimos os sons, sentimos as brisas, vemos as formas. São os habitantes quem experimentam o ambiente da arquitetura, resultado do projeto, quem cria essa experiência é o arquiteto.

Para Lamas (2000, p.44): “ [...] a forma física torna-se o produto de uma ação e a solução de um problema”.

Segundo Waterman (2010, p.100), sobre o espaço projetado:

“Movimentar-se dentro de um espaço projetado é mais do que simplesmente vivenciá-lo. Significa acioná-lo da mesma maneira que uma máquina é posta em funcionamento. O espaço é inerte até que seja posto em movimento pela ocupação, ou até que seja ocupado pelo movimento. O espaço também é moldado pela circulação dentro de um sítio, seja pelo que o arquiteto prevê que ocorrerá, ou pelos padrões de circulação já existentes que o arquiteto deve acomodar” (WATERMAN, 2010, p. 100).

Segundo Netto (2002), não é suficiente para o arquiteto operar a partir de determinadas noções espaciais que se propõem como estruturas a serem respeitadas e observadas, é necessário, a partir desses dados propor organizações espaciais de modo a funcionar como informadoras e formadoras dos usuários, aperfeiçoando relações inter-humanas e motrizes do desenvolvimento individual. É de fundamental importância conhecer o significado que uma ordenação espacial assume para um determinado grupo social, e deve-se torná-lo um molde rigoroso da prática arquitetural, clamando por radicais transformações de comportamento. É importante observar que toda modificação na sociedade, só é efetiva se acompanhada por essas mudanças, ao nível das infraestruturas, as quais atribuem novos sentidos aos relacionamentos espaciais.

2.3 ARQUITETURA E PAISAGISMO

“A arquitetura é a primeira manifestação do homem criando seu universo, criando-o à imagem da natureza, aceitando as leis da natureza, as leis que regem nossa natureza, nosso universo” (CORBUSIER, 2002).

Os arquitetos paisagistas desempenham um papel cada vez mais importante na solução dos grandes problemas de nossa era, como gerar comunidades sustentáveis, eles estão trabalhando na elaboração de planos diretores e na revitalização urbana, resolvendo perigos ambientais, projetando espaços esportivos e criando ruas, parques e praças públicas (WATERMAN, 2010). Temas como estes, que buscam o equilíbrio entre o espaço público e o privado, a harmonia entre o sistema urbano com o natural, conciliando o crescimento econômico e a preservação do ambiente, se tornaram preocupações de arquitetos paisagistas nos dias atuais (KLIASS, 2006).

Segundo Abbud (2006), é importante prever os espaços que serão usufruídos pelas pessoas. Dependendo da sua extensão, altura e luminosidade cada espaço paisagístico pode transmitir diferentes e contrastantes percepções, sugerindo aconchego, paz, bem-estar, grandiosidade, beleza entre outras. O paisagismo é a única expressão artística em quem os cinco sentidos do ser humano participam, proporcionando uma rica vivência sensorial, ao somar as mais completas e diversas experiências perceptivas.

Waterman (2010, p. 08), afirma que:

“O paisagismo está em todo e qualquer espaço externo, e os paisagistas estão mudando a configuração das cidades. A arquitetura paisagística consiste em configurar e gerir o mundo físico e os sistemas naturais onde vivemos. [...] Todas as coisas vivas são interdependentes e a paisagem é onde tudo se integra. O contexto é social, cultural, ambiental e histórico, entre outras considerações” (WATERMAN, 2010, p. 08).

No caso dos meios urbanos, o caráter da paisagem é determinado pela fusão de elementos sociais, culturais, históricos e econômicos expressos em uma linguagem espacial que se baseia no clima do local, na topografia, na vegetação e nos materiais disponíveis. Os arquitetos paisagistas têm que identificar essas variáveis da escala urbana e tomar decisões que estejam em harmonia com a maneira pela qual as pessoas têm vivido naquele local. A compreensão do caráter da paisagem é a própria essência da arquitetura paisagística, essencial para se configurar lugares (WATERMAN, 2010).

Segundo Abbud (2006), lugar, se trata de todo espaço agradável que convida o encontro das pessoas, estimulando a permanecer e a praticar alguma atividade, como meditar, descansar, ler, conversar em grupo, ou simplesmente, admirar os elementos da paisagem e o entorno. Um lugar deve ser agradável e propiciar conforto.

Os arquitetos paisagistas combinam a ciência e a arte para criar lugares. A arte proporciona uma imagem para a paisagem, com o uso de maquetes, croquis, texto e imagens

geradas por computador, utilizando elementos de projeto como a linha, a forma, a cor e a textura para criá-las, permitindo que o projetista se relacione com o público e visualize o sítio para se trabalhar. Os arquitetos paisagistas trabalham em uma variedade de lugares, locais onde os seres humanos interferem de alguma maneira na paisagem, projetando os espaços externos onde as pessoas trabalham, vivem e descansam, e onde a comunidade se encontra (WATERMAN, 2010). Em busca da qualidade de vida das populações urbanas, hoje é possível trabalhar em meio ao jardim, com a tecnologia *wireless*, um *laptop* e um celular, de maneira informal e descontraída, monta-se um escritório revertendo em qualidade de criação e produção (ABBUD, 2006).

Segundo Waterman (2010, p. 11):

“A arquitetura paisagística combina as perspectivas social, econômica, ambiental e cultural. Os arquitetos paisagistas estudam, planejam, projetam e gerenciam espaços que sejam ao mesmo tempo sustentáveis e visualmente agradáveis. Eles configuram a face da terra e também ajudam a determinar nosso futuro” (WATERMAN, 2010, p. 11).

Segundo Abbud (2006), a arquitetura paisagística subdivide e limita os espaços. Os volumes vegetais e construídos que são propostos dividirão o espaço em unidades menores, percebidas e vivenciadas com relação às maiores, o importante é pensar não somente nos cheios, no papel das superfícies e dos volumes definidos pelas plantas, mas principalmente, nos vazios transformados em espaços a partir dos elementos naturais, ou seja, no que resulta entre elas.

Para Kliass (2006), basta um mínimo de interesse e reflexão pelo mundo para que se possa verificar o que fazer, o qual nunca é isolado, sendo consequência de muitos afazeres, em meio a tramas de precedentes e referências, de influências recebidas e dadas, e de trocas culturais, das quais nos damos conta de imediato, ou não, mas que não podem ser despercebidas, se pararmos para reflexionar.

Segundo Waterman (2010, p. 50): é a paisagem que determina o contexto para as atividades cotidianas de nossas vidas e para tudo o que é construído, “qualquer coisa que é construída na paisagem precisa levar em consideração seu entorno e sua inserção no meio, para que possa ser bem-sucedida e sustentável, e isso é essencial para a prática da arquitetura paisagística”. Para Hutchison (2012, p.46): “ [...] o projeto de uma paisagem é sempre a conversão de um lugar existente em alguma outra coisa. Torna-se vital, portanto entendermos o contexto de modo a estabelecermos uma empatia genuína com o lugar”.

Conforme Abbud (2006, p. 21):

“Há que se planejar o que estará acima de nossas cabeças, como os tetos na arquitetura, utilizando-se as copas das árvores, os pergolados, os caramanchões, etc. Deve-se pensar também no que estará em frente de nossos olhos, funcionando mais ou menos como paredes e balizas verticais: os arbustos, as árvores, os taludes, as rochas, as dunas, os morros, as montanhas, as grandes escadas e os muros. Igualmente importante na definição espacial será tudo aquilo sob os nossos pés: os gramados, os pisos, as pequenas escadas, as rampas, as muretas, as superfícies de água, os elementos que podem se estender até o horizonte e encontrar as montanhas ou o céu” (ABBUD, 2006, p.21).

A arquitetura paisagística responde cada vez mais, à conscientização de que estamos vivendo em um mundo construído em grande parte por nós mesmos, e se desejamos salvá-lo para o futuro, devemos fazer muito mais e destruir muito menos. Desta maneira, é crucial que tenhamos habilidade de chegar a um projeto inspirador, que reconheça o caráter único dos locais individuais, entendendo tais lugares como pertencentes a sistemas maiores. A arquitetura paisagística está em constante evolução, construindo baseada no seu passado, um futuro melhor para todos nós (WATERMAN, 2010).

2.4 DEFINIÇÃO DE PARKLET

Parklets recriam parte da rua próxima a calçada em um espaço público para pessoas. Esses pequenos parques oferecem amenidades como bancos, plantas, estacionamento de bicicleta e arte. Enquanto são fundados e mantidos por negócios vizinhos, residentes, e organizações da comunidade, eles são acessíveis e abertos a todos. Parklets refletem a diversidade e criatividade das pessoas e organizações que os patrocinam e criam. Também reflete o compromisso da cidade em encorajar a caminhada, ciclismo, e o fortalecimento das comunidades (GROUND PLAY, s.d., tradução nossa). ²

Segundo o decreto de Cascavel-PR, nº 14.549, o qual, regulamenta a instalação e o uso dos Parklets, considera parklet como:

“Para fins deste decreto considera-se parklet a ampliação da calçada através da intervenção urbana temporária de caráter local, realizada por meio da implantação de plataforma ao nível da calçada, instalada em áreas originalmente destinadas às

² “Parklets repurpose part of the street next to the sidewalk into a public space for people. These small parks provide amenities like seating, planting, bicycle parking, and art. While they are funded and maintained by neighboring businesses, residents, and community organizations, they are publicly accessible and open to all. Parklets reflect the diversity and creativity of the people and organizations who sponsor and design them. They also reflect the City’s commitment to encouraging walking, bicycling, and strengthening our communities”.

vagas de estacionamento de veículos, nos logradouros públicos, que proporcione recreação, informação, manifestações culturais e artísticas entre outras atividades, com função de criar uma área de convivência” (CASCABEL, Decreto 14.549 de 05 de dezembro de 2019, art. 2º, p. 01).

Parklets são instalações temporárias com permissões de alguns meses a um ano, com opções de extensão de tempo. Eles estão se tornando uma ferramenta para mudar a política pública em áreas onde se promoveram carros acima de pedestres, trazendo de volta elementos de uma era onde as pessoas interagiam frente a frente com seus vizinhos nas ruas. Mesmo que eles sejam pequenos em tamanho, parklets prometem tremendo impacto nas áreas urbanas (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).³

A instalação dos parklets, podem ser de iniciativa pública ou de qualquer pessoa, física ou jurídica, mediante um pedido de autorização junto à subprefeitura da região desejada (MARQUES, 2015).

2.5 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO PARKLET

O presente capítulo apresenta em seus subtítulos a história do surgimento do primeiro conceito de Parklet, os primeiros parklets a serem instalados, bem como, o surgimento dos parklets no Brasil, apresentando o primeiro a ser instalado no país.

2.5.1 Park(ing) day

O grupo de arte e design, Rebar, converteu uma única vaga de estacionamento em um parque temporário em São Francisco por duas horas, para chamar a atenção a desigualdade do espaço público dedicado para as pessoas e para veículos. Este ato deu início ao dia anual do evento internacional *Park(ing) Day* (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).⁴

³ “Parklets are temporary installations, with permits allowing them anywhere from a few months to a year, with options for time extensions. They are becoming a tool to change public policy in areas that have promoted cars over pedestrians, bringing back elements of an era where people interacted face-to-face with their neighbors on the street. While they may be small in size, parklets promise tremendous impact in urban areas”.

⁴ “Art and design collective Rebar converts a single parking space into a temporary public park in San Francisco for two hours to draw attention to the imbalance in public space dedicated to people and vehicles. This act sparks the annual, international event ‘PARK(ing) Day’ ”.

Imagem 01 — Park(ing) Day



Fonte: PARK(ING) DAY (s.d.)

Park(ing) Day é um evento global anual e livre onde cidadãos, artistas e ativistas colaboram para transformar temporariamente uma vaga de estacionamento em espaços “*Park(ing)*” : lugares públicos temporários. O projeto começou em 2005 (PARKING DAY, s.d., tradução nossa).⁵

A missão do *Park(ing) Day* é chamar a atenção para a necessidade de mais espaços abertos urbanos, para gerar um debate crítico sobre como o espaço público é criado e alocado, e para melhorar a qualidade do habitat humano urbano (PARKING DAY, s.d., tradução nossa).⁶

2.5.2 Programa “Pavement to Parks”

O conceito de Parklet surgiu em São Francisco, através do programa “*Paviment to Parks*”, como uma versão de prazo estendido do *Park(ing) Day*, isto levou à instalação de mais de 50 parklets em São Francisco e se espalhou o conceito para outras cidades,

⁵ “PARK(ing) Day is a annual open-source global event where citizens, artists and activists collaborate to temporarily transform metered parking spaces into “PARK(ing)” spaces: temporary public places. The project began in 2005”.

⁶ “The mission of PARK(ing) Day is to call attention to the need for more urban open space, to generate critical debate around how public space is created and allocated, and to improve the quality of urban human habitat[...]”.

particularmente nos Estados Unidos (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).⁷

Imagem 02 – Haight St. Parklet



Fonte: SAN FRANCISCO PLANNING DEPARTMENT– Kay Cheng, (2014)

O programa “*Pavement to Parks*” começou em 2009, com o esforço colaborativo entre o departamento de planejamento de São Francisco, departamento de trabalhos públicos, agência de transportes municipal, e o gabinete do prefeito, para identificar áreas das ruas de São Francisco com baixa utilização, que poderiam ser temporariamente convertidas em espaços para pedestres. Através do programa, vagas de estacionamento e intersecções de ruas, se tornaram o solo de teste para o novo e facilmente reversível espaço público, como os Parklets e praças. Algumas das metas do programa *Pavement to Parks*, são de que esses novos espaços ajudarão a incluir interação na comunidade, fortalecer a segurança do pedestre, atividades, o uso de transportes não motorizados e suporte para o comércio local (PANGANIBAN e OCUBILLO, 2014, tradução nossa).⁸

⁷ “The parklet concept emerges in San Francisco under the Pavement to Parks program, as a longer term version of PARK(ing) Day. Its success leads to the installation of more than 50 parklets in San Francisco and emulation of the concept in other cities, particularly in the United States”.

⁸ “The Pavement to Parks Program began in 2009 as a collaborative effort between the San Francisco Planning Department, the Department of Public Works, the Municipal Transportation Agency, and the Mayor’s Office to identify underutilized areas of San Francisco’s streets and public rights-of-way that could be inexpensively converted into temporary pedestrian spaces. Through the program, parking spaces and street intersections have become the testing ground for new and easily reversible public spaces such as parklets and plazas [...] Some of the overarching Pavement to Parks Program goals that these new spaces help to achieve include heightened neighborhood interaction, enhanced pedestrian safety and activities, use of non- motorized transportation, and support for local business”.

2.5.3 Surgimento dos Parklets no Brasil

O conceito de Parklet, foi introduzido em São Paulo em 2012, como parte das comemorações do dia internacional Sem Carro, e a primeira implantação de um parklet, em caráter de teste, ocorreu em 2013, dando início ao processo de regulamentação que culminou na publicação do Decreto Municipal nº 55.045, de abril de 2014 (SP URBANISMO, 2016).

Liderado por um grupo de arquitetos, designers e ONGs, esta primeira instalação dos parklets, funcionaram nos bairros da Vila Buarque e Itaim Bibi, em São Paulo, durante quatro dias. Uma segunda iniciativa implantou um parklet ao lado do Conjunto Nacional, na rua Pedro João Manuel, durante 30 dias, permitindo à Prefeitura de São Paulo, mediante boa avaliação da população, transformar a idéia original em política pública de ocupação dos espaços públicos da cidade, revertendo áreas destinadas aos automóveis para as pessoas (SP URBANISMO, 2014).

Imagem 03 – Primeiro Parklet instalado em São Paulo



Fonte: SP URBANISMO. Fabio Arantes/ SECOM (2016)

Por meio da publicação do Decreto Municipal de São Paulo, o parklet se configurou uma política pública do município paulistano. A iniciativa da Prefeitura de São Paulo em regulamentar a implantação dos Parklets, busca democratizar e humanizar o uso da rua, tornando-a mais atrativa e convidativa, de modo a provocar uma reflexão sobre a cidade que queremos habitar (SP URBANISMO, 2016).

2.6 SUBSTITUINDO VAGAS, ESTACIONANDO VIDAS: AS VANTAGENS DE UM PARKLET

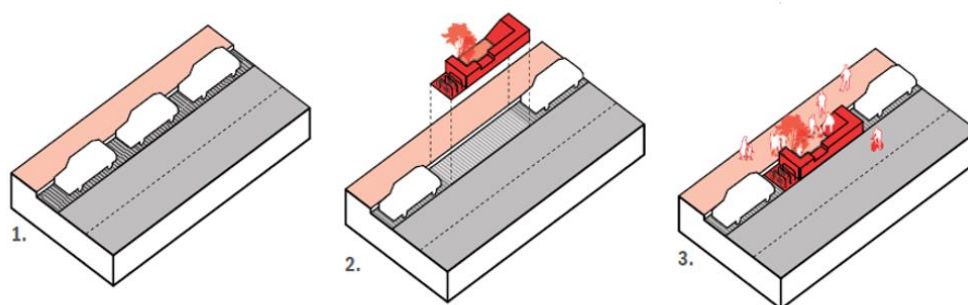
A maioria das experiências dos pedestres são muito simples no dia a dia, podendo ser uma simples triangulação entre casa, trabalho e lojas. Essas rotas estão cheias de pequenos marcos que podem passar despercebidos, como um lugar favorito para se sentar e descansar (WATERMAN, 2010).

O movimento para desenvolver ruas completas que encorajem mais pedestres e ciclistas está levando cidades metropolitanas a reivindicarem vagas de estacionamento e transformá-las em miniparques públicos (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).⁹

Os automóveis talvez representem, o maior desafio individual na arquitetura paisagística. Letais, pesados e venenosos, nos oferecem comodidade, mas também são símbolos importantes de classe e poder. Os automóveis têm rasgado a malha urbana das cidades e criado desertos de espaços sem vegetação em comunidades projetadas para o uso de veículos (WATERMAN, 2010).

Transformando parte da rua em um espaço público, os parklets adicionam engajamento a visão urbana, através de bancos, mesas, guarda-sóis, vasos de plantas e arte (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).¹⁰

Imagem 04 – Esquema com a Evolução da Paisagem urbana e convívio social após instalação de um Parklet



Fonte: SP URBANISMO (2014), adaptada pela autora.

⁹ “The movement to design complete streets that encourage more pedestrians and bicyclists is leading major metropolitan cities to reclaim street-side parking spaces and turn them into miniature public parks.”

¹⁰ “In repurposing part of the street into a public space, parklets add aesthetic enhancements to the streetscape through benches, tables, umbrellas, planters, and art.”

Há um conflito infinito em relação as necessidades dos automóveis e as necessidades das pessoas. Cada vez mais arquitetos paisagistas, se preocupam em construir lugares para as pessoas e para a preservação da integridade ecológica do ambiente (WATERMAN, 2010).

Mesmo que originalmente desenvolvido como um lugar para os pedestres sentarem e relaxarem, algumas cidades estão ainda incorporando aparelhos de exercício em suas plataformas de parklets, para criar oportunidades de atividades recreativas (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).¹¹

Os recursos do nosso planeta são finitos, portanto, imagina-se que os deslocamentos comunitários do transporte público, sejam o futuro. Uma boa estrutura de transporte é fundamental às comunidades, devendo ser seguro, eficiente e confiável, com rotas mais agradáveis e panorâmicas (WATERMAN, 2010).

Promovendo tráfegos mais lentos e adicionando uma extensão às calçadas já existentes, parklets estão provando ser uma rápida e eficiente maneira das cidades aumentarem a segurança e expectativa de vida enquanto promovem transporte ativo (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).¹²

Os parklets representam uma adição positiva para a paisagem urbana. Os atuais parklets melhoram a experiência das ruas nas cidades onde o número de pedestres é alto e os lugares para se sentar é limitado. Parklets fornecem um número adicional de lugares para se sentar e tornam as ruas mais atrativas, o que promove um ambiente mais seguro na cidade. O nível de atividade social em cada parklet é alto, fortemente ligado às refeições ao ar livre, oferecidas pelas empresas anexas ao local (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).¹³

Os Parklets têm ajudado a aumentar a economia e prosperidade das empresas patrocinadoras através da expansão da capacidade de público e aumentando a sua presença de rua (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).¹⁴

Buscando incrementar os processos de regulamentação e cooperação entre a sociedade e

¹¹ “While originally developed as a place for pedestrians to sit and relax, some cities are even incorporating exercise machines into the parklet platforms to create active recreation opportunities”.

¹² “By providing traffic calming and an extension to existing sidewalks, parklets are proving to be a fast, efficient way for cities to increase safety and livability while promoting active transportation”.

¹³ “Parklets represent a positive addition to the streetscape. The current parklets have improved the street experience in Gawler Place, Pirie and Waymouth Streets, where pedestrian numbers are high and public seating is limited. Parklets provide additional public seating and put more ‘eyes on the street’ which in turn promotes a safer city environment. [...] The level of social activity on each parklet is high, strongly linked to outdoor dining offered by the adjacent business”.

¹⁴ “Parklets have helped increase the economic prosperity of the sponsoring business through an expansion of their seating capacity and by enabling them to develop a unique offer and increase their on street presence”.

a administração pública, e visando fomentar formas criativas para ocupação dos espaços livres, os parklets representam grande avanço como política pública, são uma forma de apoiar a vida urbana, melhorando condições de segurança, promovendo modos mais saudáveis de vida e estimulam o uso participativo e democrático da cidade. Trata-se de uma revisão das políticas de ocupação dos espaços públicos, por intermédio da melhoria da infraestrutura urbana e estratégias de ação que diagnosticam carências e identificam potencialidades (SP URBANISMO, 2016).

Parklets podem ajudar endereços que precisam de calçadas mais largas, por uma fração do custo e tempo de se instalar e modificar uma calçada permanente, um grande benefício para os municípios que gostariam de fazer mudanças positivas, mas não possuem orçamento para projetos em grande escala. Com suporte para bicicletas sendo incorporados nas instalações algumas áreas com parklets estão sendo vistas com aumento de ciclistas mesmo que sem implementação adicional de infraestrutura para ciclistas (BIRDSALL, 2013, tradução nossa).¹⁵

Parklets são muito importantes para as empresas de serviços, mas também são muito úteis para a cidade e para a comunidade. Eles ajudam a tornar a área mais vibrante com mais pessoas andando ao redor, assim como tornam a área mais segura (HARTMANN, 2018, tradução nossa).¹⁶

O proprietário do “*Foods for Life*”, acredita que o Parklet, acalmou o tráfego e deu a rua mais cor e interesse. Situado em uma área de carga e descarga, o Parklet agora se tornou parte do mobiliário, sendo aceito pelos pedestres que passam. O parklet levou ao aumento do tráfego de comida, aumentando o movimento do café em torno de 20%. O parklet provou ser uma ferramenta para promover o que o negócio oferece para os pedestres que passam (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).¹⁷

Devido aos baixos custos, a facilidade de implantação, ligados às dimensões reduzidas,

¹⁵ “Parklet can help address the need for wider sidewalks at a fraction of the cost and time of installing permanent sidewalk improvements, a major benefit for municipalities that would like to make positive changes but do not have the budget for large scale projects. With bike racks being incorporated into the installations, some areas with parklets are seeing an increase in bicycling even without the implementation of additional bicycle infrastructure”.

¹⁶ “Parklets are very important for business services [...] but are very useful for the city and community as well. They help make an area seem more vibrant with more people walking around, as well as make the area safer”.

¹⁷ “The owner of Foods for Life believes the parklet has calmed traffic and given the street more colour and interest. Situated in a former loading zone, the parklet has now become ‘part of the furniture’ being accepted by passing pedestrians [...] The parklet has led to greater foot traffic, increasing income in the café by about 20%. The parklet has proved to be an asset in promoting what the business offers to passing pedestrians”.

à natureza, a natureza temporária de intervenção e às possíveis parcerias entre prefeitura, comunidade e empresas privadas, a implantação do parklet como política pública torna-se uma estratégia eficaz para qualificar os espaços livres, proporciona oportunidades de convivência e ocupação das ruas à população local, permitindo a participação ativa da transformação de seus próprios bairros e da reinvenção de espaços de convívio, ao se construir novos possíveis imaginários de cidade (SP URBANISMO, 2016).

2.7 DIRETIZES PROJETUAIS PARA SE INSTALAR UM PARKLET EM CASCAVEL-PR

O Vereador Pedro Sampaio, indicou ao Executivo Municipal, no ano de 2017, a realização de um estudo, a fim de que a Secretaria de Planejamento criasse áreas que promovessem o descanso e o convívio na área central de Cascavel-PR, instalando por meio das vagas de estacionamento, os parklets, criando espaços de lazer e esporte. Pedro Sampaio explica: “a administração deve promover a convivência na cidade, estimular processos participativos, incentivar transportes não motorizados, além de criar em Cascavel novos pontos turísticos. ” São vários os tipos de Parklets, com floreiras-banco, mesas e cadeiras, atividades físicas, entre outras, todas compatíveis com a estrutura da área central de Cascavel-PR (CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL, 2019).

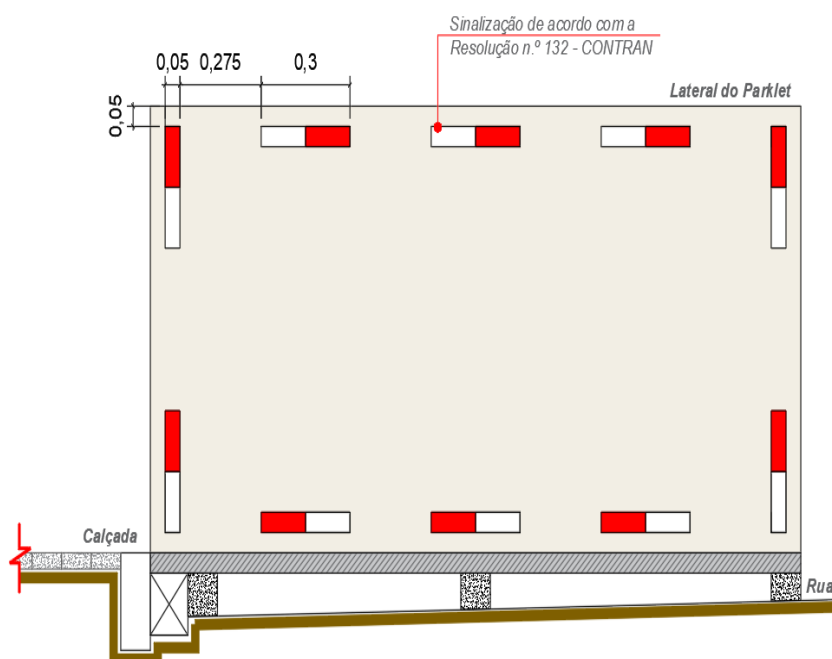
O Prefeito de Cascavel-PR, Leonaldo Paranhos, juntamente com o secretário de desenvolvimento econômico, João Alberto Andrade e o Presidente do IPC, Cletério Feistler, assinaram no dia 25 de janeiro de 2019, decretos 14.547 e 14.549 de dezembro de 2018 e decreto número 14.599 de janeiro de 2019, que preveem a criação da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana, Reurbanização do Centro de Cascavel e a implantação dos Parklets, que fazem parte do Programa de Revitalização do quadrilátero Central de Cascavel (Região que compreende trechos da Avenida Brasil, Rua Paraná, Rio Grande do Sul, Rua São Paulo, Rua Recife e Rua Minas Gerais), em parceria com o Sebrae e Fecomércio (CASCAVEL, 2019).

De acordo com o Decreto nº 14.549, de dezembro de 2018, o qual: “ regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de calçada, denominada ‘Parklet’ ”, dispõe do Projeto e da Instalação dos Parklets, no capítulo III, art. 17 e art. 18:

“ [...] A instalação não poderá ocupar espaço superior a 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura, contados a partir do alinhamento das guias, por 9m (nove metros) de comprimento e apenas poderá ocorrer em vagas paralelas ao alinhamento da calçada; [...] o parklet deverá ter proteção de no mínimo 1,20 (um metro e vinte centímetros) de altura, de material resistente ao peso das pessoas ao se apoiar, em todas as faces voltadas para o leito carroçável e somente poderá ser acessado a partir

da calçada; o parklet deverá estar devidamente sinalizado, inclusive com elementos refletivos, sendo imprescindível a aplicação de fita reflexiva para sinalização e alerta aos motoristas, sobretudo durante período noturno; a instalação não poderá ter qualquer tipo de fixação no solo maior que 12 cm (doze centímetros) ou provocar qualquer tipo de dano ou alteração no pavimento que não possa ser reparada pelo responsável pela instalação do parklet; [...] o parklet não poderá ser instalado em esquinas e a menos de 10 (dez metros) do bordo de alinhamento predial da via transversal, bem como à frente ou de forma a obstruir guias rebaixadas, equipamentos de combate a incêndios, rebaixamentos para acesso de pessoas com deficiência, pontos de parada de ônibus, pontos de táxi, faixas de travessia de pedestres, nem poderá acarretar a supressão de vagas especiais de estacionamento [...]” (CASCABEL, Decreto nº 14.549, art. 17 e 18, p. 6;7).

Imagem 05 – Sinalização do Parklet



Fonte: ANEXO II, DECRETO 14.549 DE 05 DE DEZEMBRO DE 2018

Em seu art. 19, o decreto orienta a instalação preferencialmente em vias secundárias, de tráfego menor de veículos e onde os conflitos de trânsito são menos intensos (CASCABEL, Decreto nº 14.549, art. 19, p.7).

Sobre os elementos constituintes do parklet, o decreto, proíbe em seu art. 24:

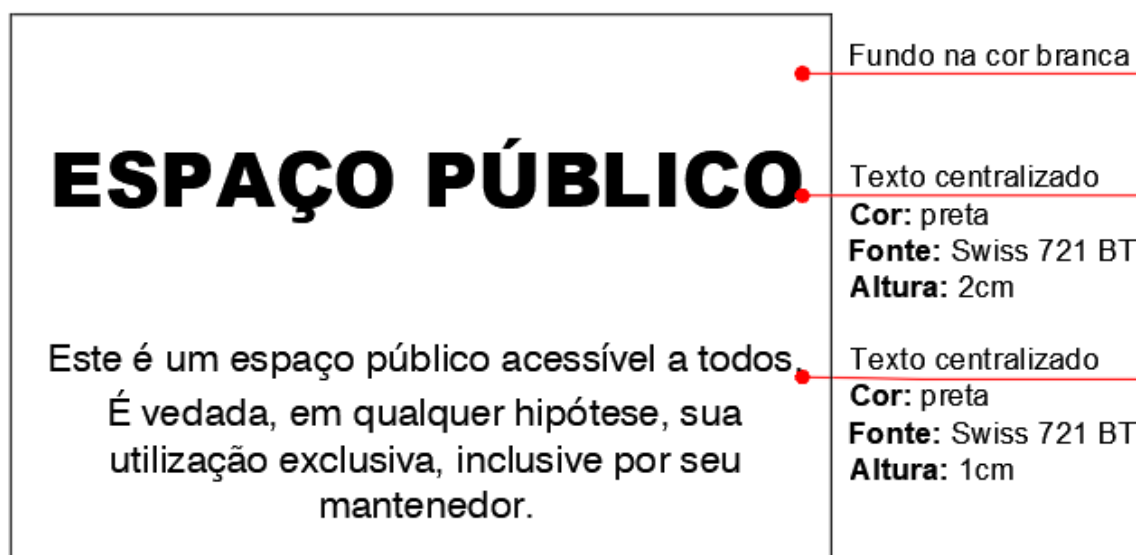
“Os elementos constituintes dos parklets, não poderão ter altura superior a 2,20 (dois metros e vinte centímetros) e sua projeção ortogonal no plano horizontal não poderá ultrapassar os limites do parklet. Não serão admitidas coberturas dos parklets, exceto quando utilizados pergolados, guarda-sóis, ombrelones ou similares. A somatória da área de cobertura [...], estará limitada a 50% de área total do parklet” (CASCABEL, Decreto nº 14.549, art. 24, p. 9).

O decreto nº 14.549, recomenda que: “as condições de drenagem e de segurança do local de instalação deverão ser preservadas, recomendando-se prever placas removíveis ao longo da sarjeta para manutenção, limpeza e desobstrução de escoamento de água” (CASCABEL, Decreto nº 14.549, art. 29, p. 9).

Em seu capítulo V, que dispõe das obrigações do mantenedor, o decreto exige, em seu art. 36:

“O proponente e mantenedor do parklet deve instalar em local visível, junto ao acesso do parklet, uma placa com dimensão mínima de 30 cm (trinta centímetros) por 20 cm (vinte centímetros), conforme modelo do Anexo VI, instalada a altura máxima de 1,10m (um metro e dez centímetros), considerando o nível do pavimento da calçada, para exposição da seguinte mensagem indicativa: "Este é um espaço público acessível a todos. É vedada, em qualquer hipótese, sua utilização exclusiva, inclusive por seu mantenedor” (CASCABEL, Decreto nº 14.549, art. 36, p. 11).

Imagem 06 – Placa Indicativa de Local Público



Fonte: ANEXO VI, DECRETO 14.549 DE 05 DEZEMBRO DE 2018

3 CORRELATOS

O presente capítulo, referente aos correlatos, apresenta exemplos de parklets já instalados, como referencial formal, funcional e construtivo servindo como contribuição na concepção do Parklet para a Cidade de Cascavel-PR. Para Waterman (2010), a maior parte do desenvolvimento conceitual ocorre na fase da elaboração do partido, portanto é conveniente estudar projetos de outros arquitetos, percebendo como lidaram com problemas semelhantes, isso chama-se “análise comparativa”.

3.1 PARKLET CIBO – WAYMOUTH STREET

O Parklet localizado em Adelaide – Austrália, anexo ao restaurante Cibo Espresso, na *Waymouth Street*, criado por David Fazzalari e Divine Space, foi instalado em dezembro de 2013 (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015).

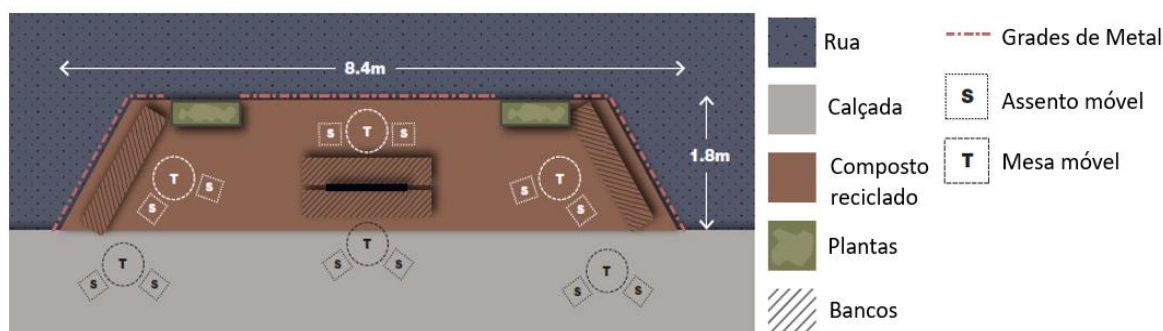
Imagem 07 e Imagem 08 – Parklet Cibo – Waymouth Street



Fonte: ADELAIDE CITY COUNCIL (2015) Organizada pela autora.

Nesse projeto, foram utilizadas grades de metal, para proteção e setorização do parklet, vasos com plantas, bancos, guarda-sóis, assentos e mesas móveis, placas de madeira reciclada no piso, guarda-sóis, entre outros, como pode ser observado nas imagens 07 e 08.

Imagem 09 – Planta baixa do Projeto e Materiais utilizados



Fonte: ADELAIDE CITY COUNCIL (2015) – Adaptada pela autora

A instalação do parklet anexo ao Cibo Espresso na *Waymouth Street* foi planejada em conjunto com a abertura dos negócios neste local. O proprietário relata que o parklet criou uma área de jantar ao ar livre mais confortável e aumentou a visibilidade do negócio na rua (ADELAIDE CITY COUNCIL, 2015, tradução nossa).¹⁸

3.2 NORIEGA STREET PARKLET

Matarozzi Pelsinger Design + Build, desenvolveu este moderno Parklet para sentar, comer, e brincar, substituindo três vagas de estacionamento em uma rua de São Francisco, Califórnia (CONTEMPORIST, 2012, tradução nossa).¹⁹

¹⁸ “The installation of the parklet outside Cibo Espresso in Waymouth Street was planned in conjunction with the opening of the business at this site. The owner reports that the parklet has created a more comfortable outdoor dining area and increased the visibility of the business on the street”.

¹⁹ “Matarozzi Pelsinger Design + Build designed this modern parklet for sitting, eating, and playing, replacing three parking spaces on a street in San Francisco, California”.

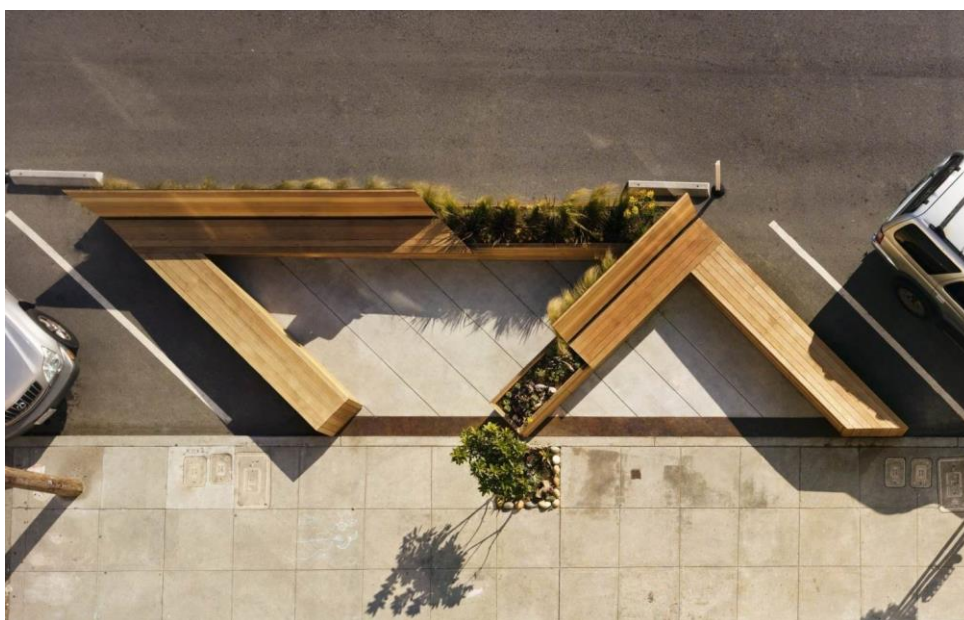
Imagem 10 – Noriega Street Parklet



Fonte: CONTEMPORIST (2012)

O local, um paralelogramo de 45°, é subdividido em dois espaços separados para ajudar a acomodar diferentes grupos de usuários. Um espaço abre generosamente para a calçada, enquanto o outro é mais protegido e íntimo (CONTEMPORIST, 2012, tradução nossa).²⁰

Imagem 11 – Vista aérea do Parklet



Fonte: CONTEMPORIST (2012)

O recuo exigido de 3 pés dos espaços das vagas adjacentes, é explorado para fornecer assentos no interior e exterior das bancadas profundas. Os cantos agudos são abraçados como

²⁰ “The site, a 45° parallelogram, is subdivided into two separate spaces to help accommodate different kinds of user groups. One space opens generously to the sidewalk, while the other is more protected and intimate”.

áreas de plantio e bancos com encosto, onde a geometria plana torna-se uma desculpa para colocar os pés para cima (CONTEMPORIST, 2012, tradução nossa).²¹

3.3 PARKLET CASA COR GOIÁS

O primeiro Parklet da cidade de Goiânia, foi projetado e oferecido pela Sobreurbana (estúdio colaborativo de intervenções urbanas, comunicação e arte pública), foi instalado em maio de 2015, na rua Mário Bittar, integrando a mostra de design, arquitetura e decoração, Casa Cor Goiás 2015 (SOBREURBANA, s.d.).

Imagem 12 e Imagem 13 – Parklet Casa Cor Goiás



Fonte: SOBREURBANA (s.d.) Organizado pela autora

O parklet oferece um espaço confortável para descansar, numa rua que não oferece nenhum tipo de banco para se sentar e ocupa duas vagas de estacionamento. O Parklet oferece sofá para 5 pessoas, mesa, bancos, lixeira, floreiras, paraciclo e arte urbana (SOBREURBANA, s.d.).

3.4 PARKLET ALAMEDA TIETÊ

Localizado na Alameda Tietê, 184, Jardins, São Paulo – SP, o projeto teve início em março de 2015, com inauguração em agosto do mesmo ano, projetado e criado por Homã Alvico, tendo como patrocinador o restaurante Le Vin Bistrô (SOULURBANISMO, s.d.).

²¹ “The required 3’ setback from adjacent parking spaces is exploited to provide seating on both the interior and exterior of the extra-deep benches. The acute corners are embraced as areas for planting and “chaise lounge” seating, where tight plan geometry becomes an excuse to put your feet up”.

Imagem 14 – Parklet Alameda Tietê



Fonte: SOULURBANISMO (s.d.)

Os materiais utilizados no Parklet Alameda Tietê, foram: madeira, ladrilho hidráulico, aço com pintura fosca, e chapa perfurada (SOULURBANISMO, s.d.).

3.5 ANÁLISE DOS CORRELATOS

Ao realizar uma análise dos correlatos apresentados nos subtítulos anteriores, os quais servem como inspiração, elucidando soluções e vantagens acerca do projeto, podem ser destacados alguns aspectos que servem como influencia funcional, paisagística, estética e técnica na proposta de Parklet para a cidade de Cascavel – PR.

No primeiro correlato apresentado, o Parklet Cibo, podem ser destacados, alguns aspectos técnicos, como a utilização da grade feita em metal como elemento de setorização e limitação do parklet, com função de proteção aos usuários, e função estética, embelezando o local, e a madeira no piso. Como aspecto paisagístico, os vasos com plantas também devem ser destacados, os quais equilibram e agradam o ambiente.

No segundo correlato, *Noriega Street Parklet*, pode-se destacar como aspectos técnicos, a madeira como principal material do projeto, presente nos bancos, os quais recebem ênfase no que se refere ao aspecto formal, em 45°, em geometria plana, com o objetivo de acomodar pés para descanso e diferentes tipos de usuários. As áreas de plantio anexa aos bancos também recebem destaque no aspecto paisagístico.

Destaca-se no terceiro correlato, o Parklet Casa Cor Goiás, o aspecto paisagístico do

projeto, pela grande quantidade de floreiras projetadas para o local.

O último correlato apresentado, o Parklet Alameda Tietê, destaca-se pelos aspectos formais estéticos, paisagísticos e técnicos do projeto ressaltando a forma e materiais utilizados nos bancos, o pergolado com as trepadeiras, como função estética e climática, bicicletário colorido, a mistura do ladrilho e a madeira no piso, de forma a setorizar cada espaço, a grade em metal e demais floreiras.

4 APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO

Segundo Macedo (s.d., p. 09): “ dentro do processo do ‘desenho’ dos espaços livres várias são as etapas percorridas até se chegar na construção e uso da paisagem desejada”.

No presente capítulo, referente a aplicação no tema delimitado do trabalho em questão, busca-se a aplicação da revisão bibliográfica, correlatos e demais estudos no tema da pesquisa, o qual se trata de uma proposta de Parklet para a Cidade de Cascavel-PR, apresentando as diretrizes iniciais para a elaboração da proposta, como um breve histórico da cidade de Cascavel, informações do local escolhido, caracterização do entorno imediato, o conceito, o programa de necessidades, fluxograma, plano de massa e as intenções formais.

4.1 O MUNICÍPIO DE CASCAVEL –PR

Cascavel é um município brasileiro, localizado na região Oeste do estado do Paraná, com população estimada de 324.476 habitantes, segundo último censo do IBGE (IPARDES, 2019).

Imagem 15 – Mapa de Localização do Município de Cascavel –PR



Fonte: ADRYEL SPORT LINE (s.d.) Adapatada pela autora

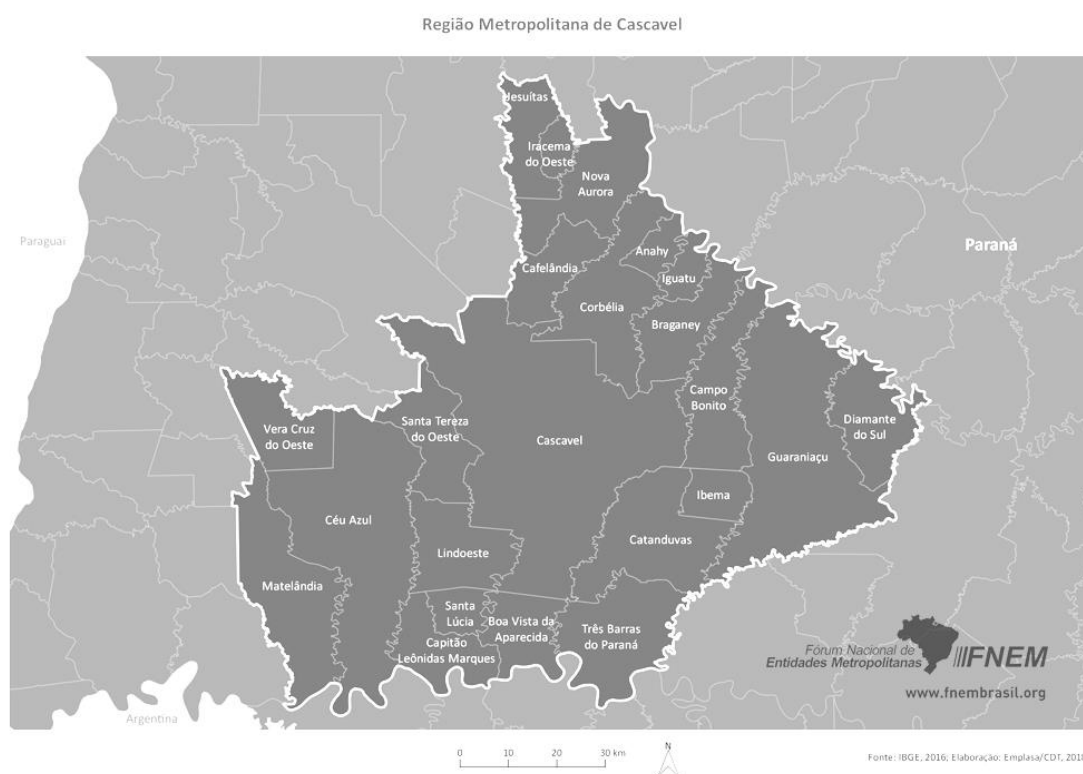
O povoamento do Município teve início em 1910 por descendentes de imigrantes eslavos e colonos caboclos, durante o ciclo da erva-mate. Na década de 1930, com a extinção do ciclo, iniciou-se o ciclo da madeira atraindo famílias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, juntamente com colonos alemães, italianos e poloneses, formando a base populacional da cidade. Em 1934, foi criado o distrito policial de Cascavel. Posteriormente,

instalou-se o distrito judiciário e o distrito administrativo, integrantes do município de Foz do Iguaçu, quando a extração da madeira cedia lugar a base do município até os dias atuais, o setor agropecuário. Em 1938, já com a denominação definitiva, a localidade foi alçada à condição de sede de distrito administrativo. A emancipação ocorreu em 1952, juntamente com a cidade vizinha de Toledo (CASCABEL, s.d.).

Segundo a lenda, o nome da cidade surgiu de um grupo de colonos que descobriram um grande ninho de cobras cascavéis, denominando então o local como "Cascavel" (CASCABEL, s.d.).

Cascavel foi instituída região metropolitana em 2015, conforme Lei complementar 186, de 12 de janeiro de 2015, sendo constituída por 23 municípios (FNEM, 2018).

Imagem 16 – Região Metropolitana de Cascavel



Fonte: FNEM (2018) Adaptada pela autora

A cidade possui uma topografia privilegiada, facilitando seu desenvolvimento, o que permitiu a construção de ruas e avenidas largas e bairros bem distribuídos. Cascavel é conhecida hoje, como a Capital do Oeste Paranaense, por ser um dos maiores municípios do Paraná, e pólo econômico da região (CASCABEL, s.d.).

4.2 INFORMAÇÕES DO LOCAL ESCOLHIDO

O local que abriga a proposta projetual situa-se na Rua Paraná, esquina com a Rua Souza Naves, no centro de Cascavel-PR, em frente as lojas Croasonho e Via Vai, ocupando a área equivalente a duas vagas destinadas a veículos.

Imagem 17 – Localização escolhida



Fonte: GOOGLE MAPS (2019) Adaptada pela autora

O relevo que se apresenta no local, onde será proposto o Parklet, configura-se plano, conforme pesquisa realizada no site do portal da cidade – GeoPortal Cascavel.

Imagem 18 – Relevo do Local

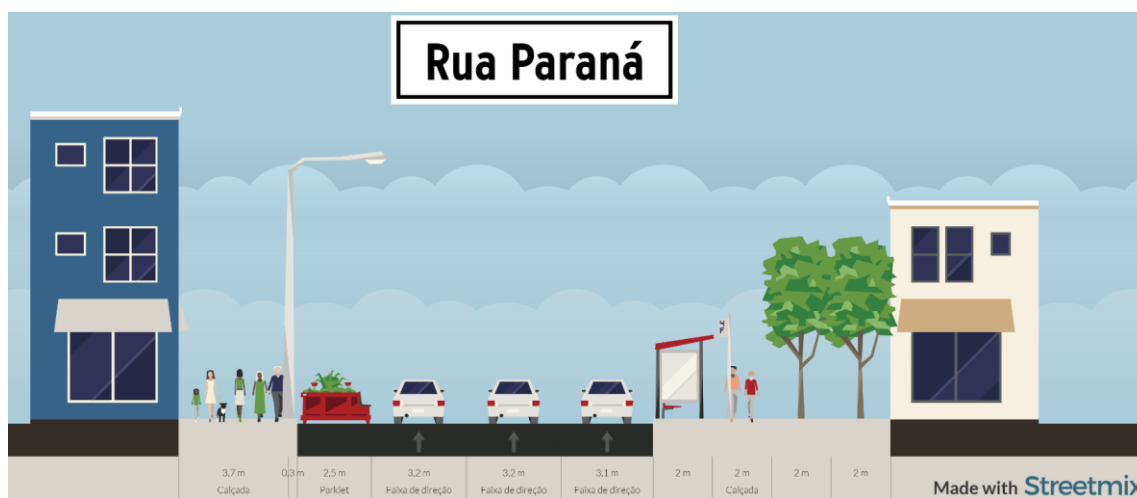


Fonte: GeoPortal Cascavel (2019) Adaptada pela autora

O que motivou a escolha do local foi a ausência de praças, e bancos nas proximidades, para o descanso e lazer da população, o intenso fluxo de pessoas que transitam, ponto de ônibus próximo, grande quantidade de comércios, escola, escritórios, biblioteca pública, entre

outros, como será apresentado de maneira mais abrangente, no próximo item referente a caracterização do entorno imediato. Além disso, a rua escolhida, trata-se de uma via coletora, conforme lei nº 6178, que dispõe sobre o sistema viário básico do município de Cascavel, apresenta velocidade máxima permitida de 60 km/h, porém, no trecho em que se insere a proposta de parklet, o limite de velocidade é de 40 km/h.

Imagem 19 – Rua Paraná no trecho que compreende a proposta de Parklet



Fonte: STREETMIX (2019) Adaptada pela autora

4.3 CARACTERIZAÇÃO DO ENTORNO IMEDIATO

O entorno que configura o local escolhido para a proposta de Parklet, apresenta uma grande variedade de comércio, como lojas de roupas, calçados e restaurantes, banco, biblioteca pública municipal, estacionamentos privativos, ponto de ônibus, edifício de escritórios, Colégio Marista, a Travessa Padre Champagnat, a qual possui grande quantidade de comércios em geral e leva até o calçadão de Cascavel, e na principal avenida da cidade como pode ser observado nas imagens 20,21 e 22.

proximidade com a natureza, incentiva o uso de transportes públicos, a sustentabilidade, através da alteração da paisagem urbana e do uso do espaço.

O conceito do projeto parte da idéia de trazer uma linguagem contemporânea através de um espaço atrativo e convidativo, os materiais empregados no projeto e seus equipamentos disponíveis ao uso público, contribuindo à uma cidade para as pessoas.

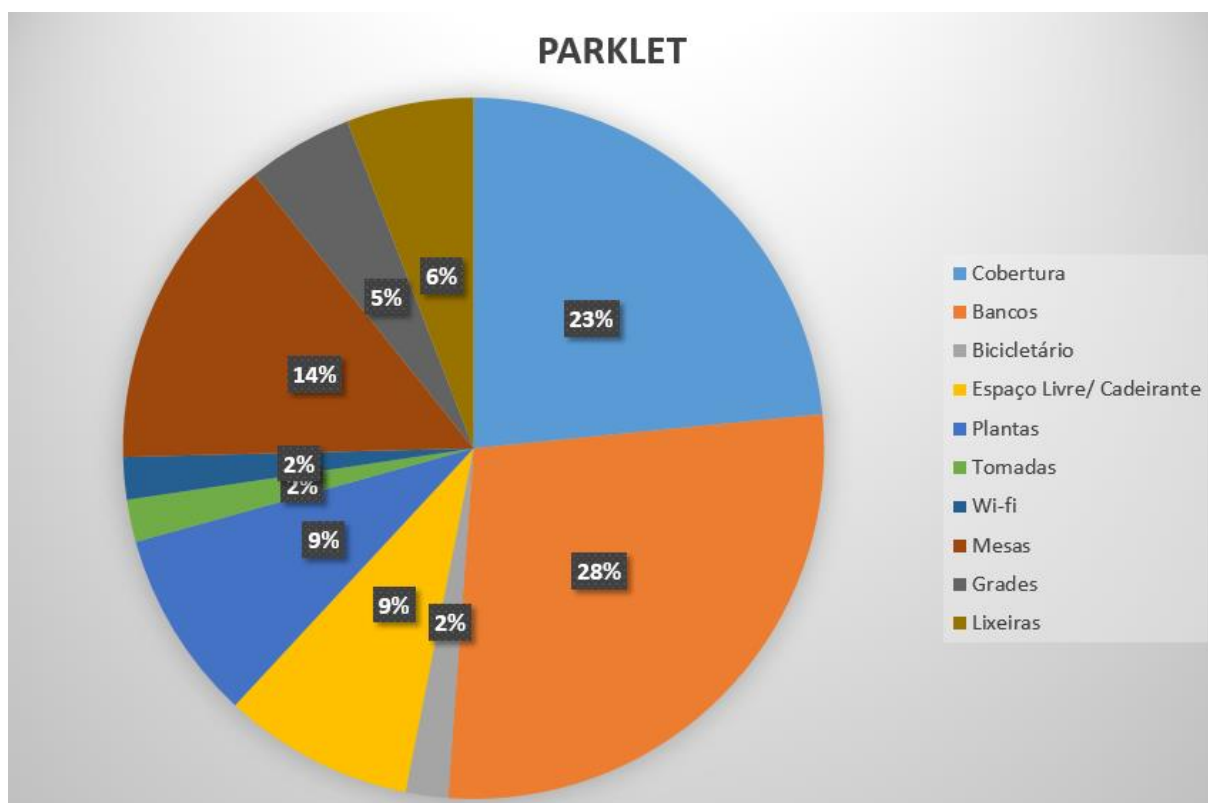
Buscou-se um projeto contemporâneo através do uso das formas, cores, texturas e materiais empregados na obra tornando a rua mais atrativa, convidativa, de forma a criar uma harmonia entre o espaço, as vias e as edificações existentes, tendo seu conceito aplicado ao projeto, compreendendo assim a importância dos espaços públicos como política de planejamento urbano através da reformulação da paisagem urbana e da ocupação dos espaços públicos, de forma a nutrir as relações sociais.

4.5 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 1995, p.04), conceitua-se como: “etapa destinada à determinação das exigências de caráter prescritivo ou de desempenho (necessidades e expectativas dos usuários) a serem satisfeitas pela edificação a ser concebida.

Tendo como base os fundamentos teóricos, é possível determinar o programa de necessidades visando atender as expectativas do público, conforme local escolhido para a proposta, levando em consideração o entorno imediato da área, o qual conta com: bancos, mesas, cobertura, rede wi-fi, tomadas, bicicletário, plantas, grades de proteção, lixeiras, espaço livre/ espaço portador de necessidades, como pode ser observado no gráfico que se segue.

Gráfico 01 – Programa de necessidades

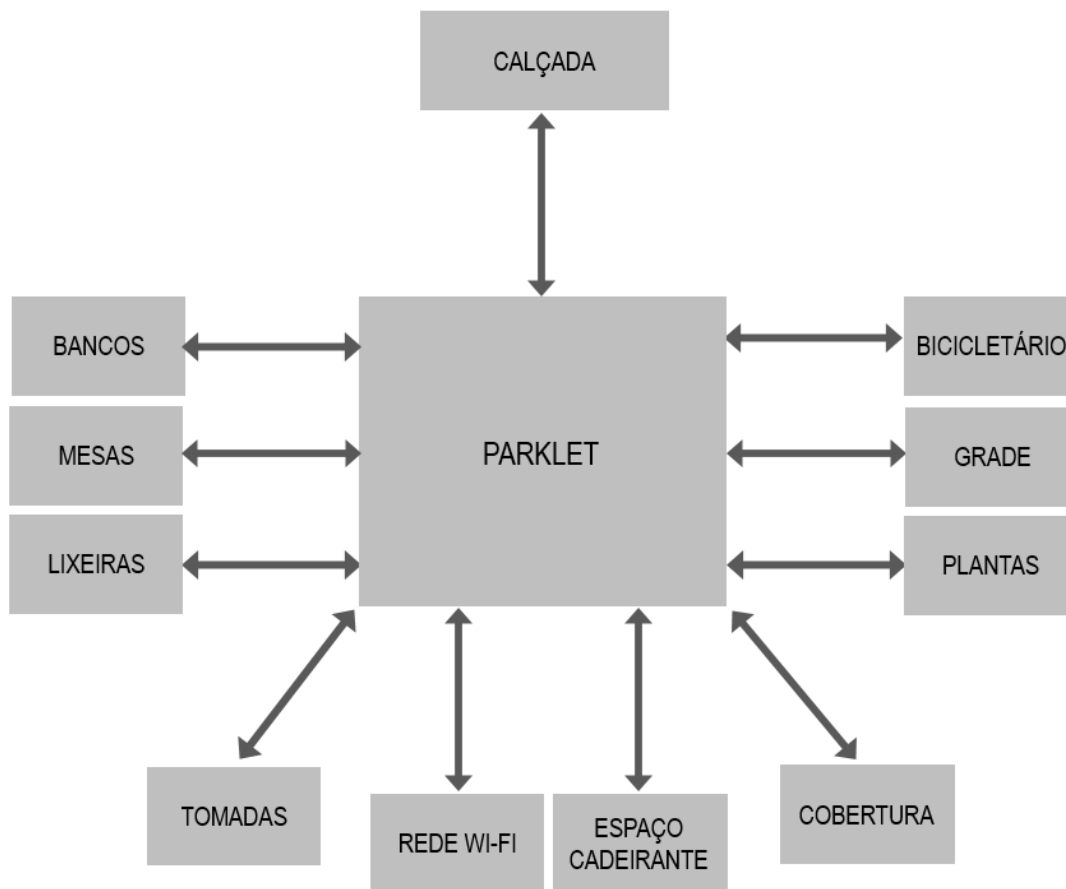


Fonte: Autora (2019)

4.6 FLUXOGRAMA

A disposição dos equipamentos do Parklet disponíveis a comunidade, foi distribuída de forma a garantir o fácil acesso a todos, como pode ser observado através do fluxograma apresentado na imagem 23.

Imagem 23 – Fluxograma

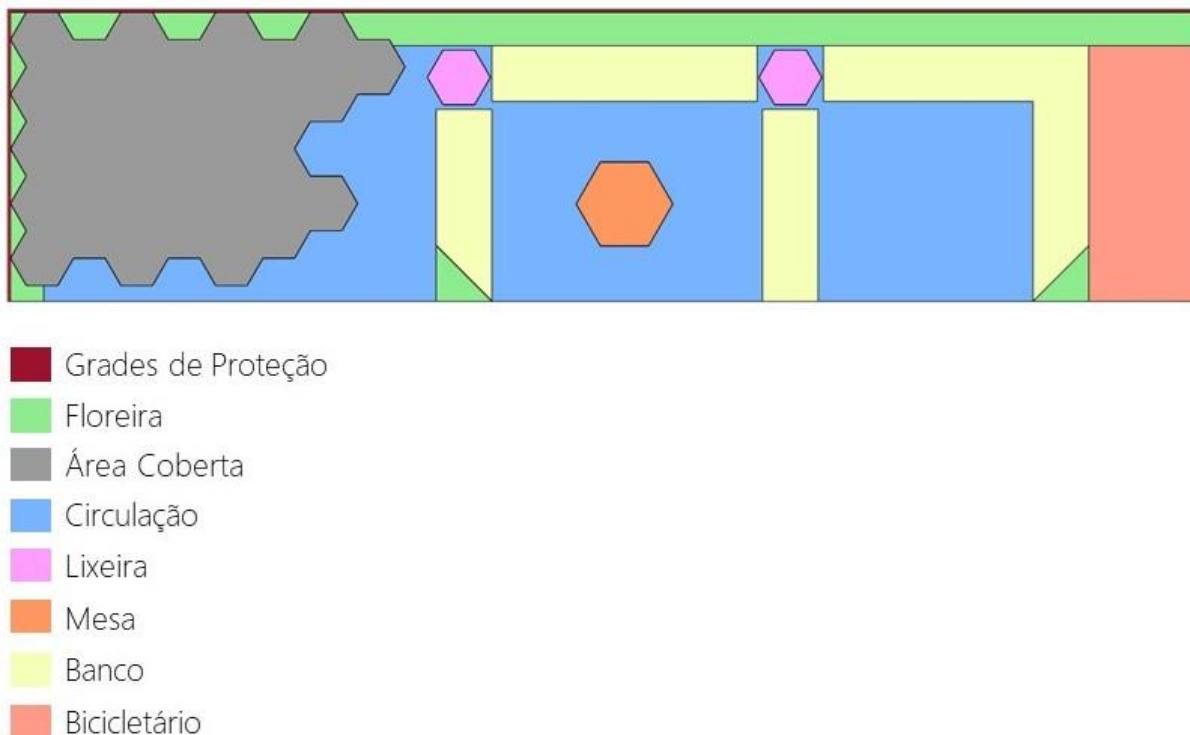


Fonte: Autora (2019)

4.7 PLANO DE MASSAS

Segundo Macedo (s.d.), o plano de massa se trata de um estudo preliminar, é quando se configura a estrutura básica dos espaços a serem produzidos, características de uso, cor, forma, caminhos e etc. É nesta etapa, que o espaço a se projetar se configura pela primeira vez no “desenho”, baseando-se nos estudos anteriormente realizados. O plano de massa, serve de apoio para a finalização do projeto, pois é nele que se configura a futura paisagem a ser produzida.

Imagem 24 – Plano de Massa da Proposta



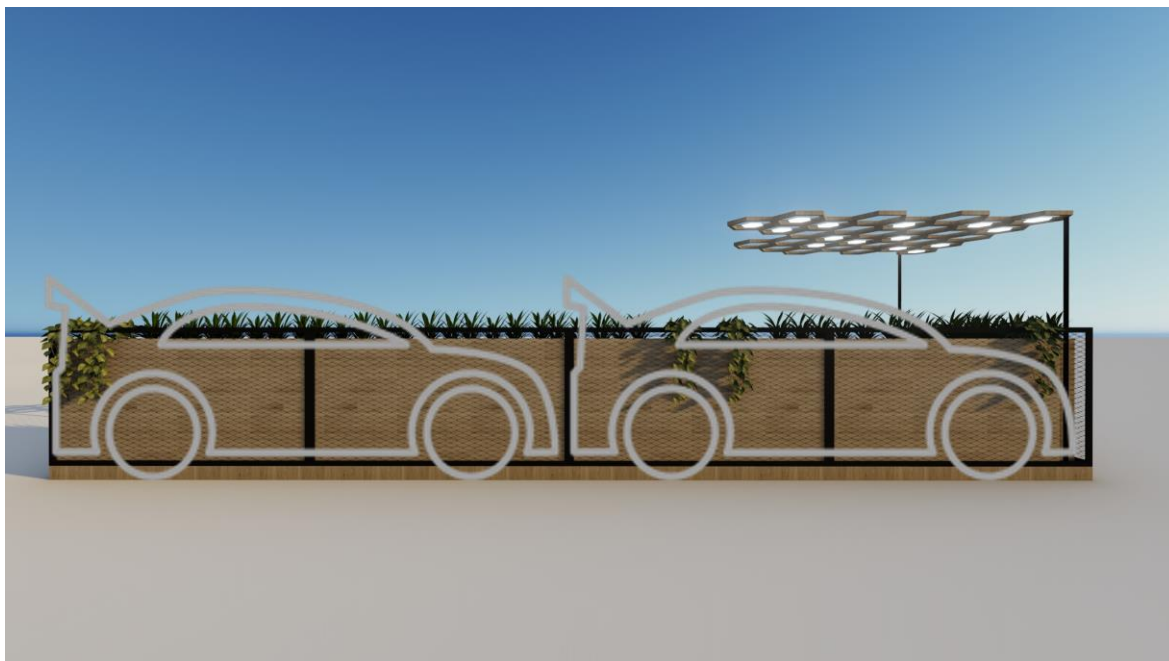
Fonte: Autora (2019)

4.8 INTENÇÕES FORMAIS

À medida em que se faz a diagramação de questões contextuais e programáticas, deve-se ter ciência de que as características formais dos desenhos resultantes, advêm naturalmente desse processo (CHING, 2014).

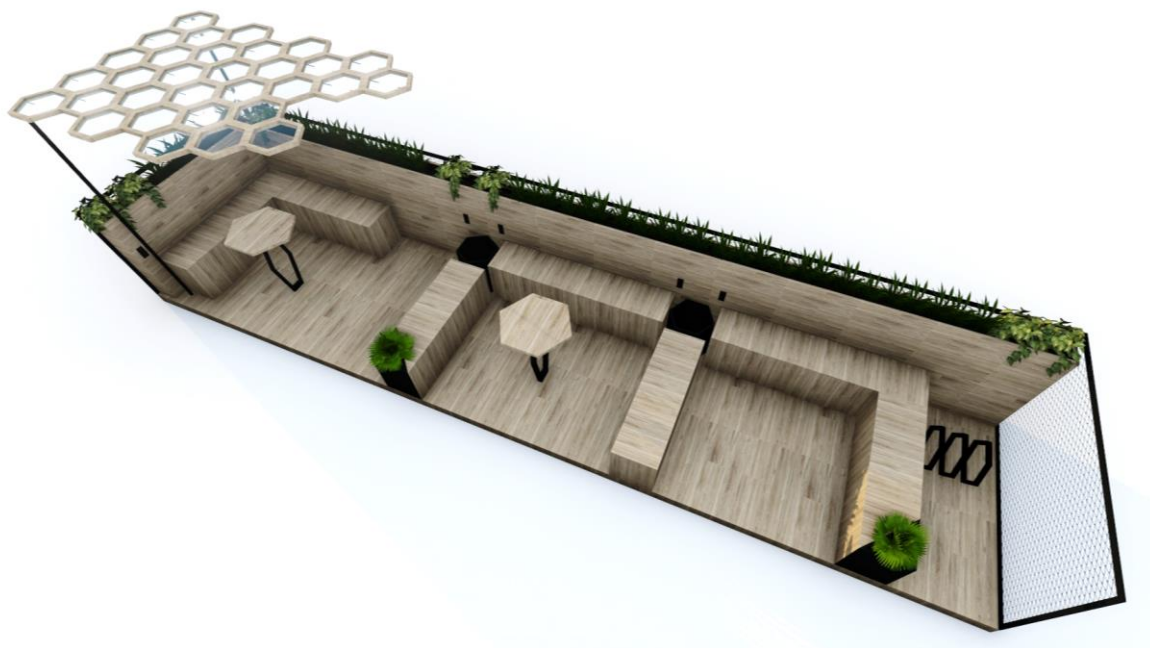
No projeto para o Parklet proposto, traz-se o uso de formas geométricas, como o hexágono, o retângulo, o quadrado e o triângulo em seu mobiliário proposto, buscando uma linguagem contemporânea através dos seus equipamentos, suas formas, os materiais empregados no projeto. A intenção é criar um espaço contemporâneo atrativo e convidativo, como pode ser observado na perspectiva volumétrica das imagens 25 e 26.

Imagem 25 – Perspectiva Volumétrica I



Fonte: Autora (2019)

Imagem 26 – Perspectiva Volumétrica II



Fonte: Autora (2019)

5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Diante do cenário em que vivemos, onde o tráfego de veículos se tornou prioridade nas cidades, juntamente com a questão dos espaços públicos e áreas de pedestres deixados de lado, a atualidade, em contraponto, nos oferece uma oportunidade para que possamos repensar como vivemos dentro do meio urbano, chamando nossa atenção para se reconstruir o ambiente de uma forma que promova maior qualidade de vida para as pessoas e uma vida mais saudável.

Na introdução da pesquisa apresenta-se o presente trabalho, abordando como assunto o planejamento urbano, trazendo uma proposta projetual de um Parklet para a cidade de Cascavel –PR, como tema. A pesquisa justifica-se devido a importância de redesenhar uma nova trajetória de vida urbana, que priorize as pessoas e os espaços públicos. O problema da pesquisa é formulado pelo questionamento: Há vantagens relevantes quanto a instalação de um Parklet, o qual substitui vagas de estacionamento destinada a veículos? Para tal problema, parte-se da hipótese inicial que os Parklets podem influenciar positivamente na qualidade de vida das pessoas, por meio da melhoria da infraestrutura urbana, através da reformulação da ocupação dos espaços públicos, alterando a paisagem urbana e consequentemente da vida dos usuários, além de incentivar o desenvolvimento econômico no local.

O objetivo geral do trabalho é compreender a importância dos espaços públicos como política de planejamento urbano, elaborando uma proposta de Parklet para a cidade de Cascavel-PR, apresentando suas vantagens. Os objetivos específicos foram: (a) fundamentar o papel do Planejamento Urbano; (b) definir o que é um Parklet; (c) apresentar como surgiram os primeiros Parklets; (d) demonstrar as vantagens de se instalar um Parklet; (e) desenvolver proposta projetual de um Parklet para a cidade de Cascavel-PR. Para a fundamentação da pesquisa utilizou-se primeiramente como método a pesquisa bibliográfica, após o método projetual, de forma a apresentar a proposta de parklet para a cidade em questão.

A pesquisa bibliográfica contemplou a base teórica da pesquisa visando a resolução do problema da pesquisa e o atendimento dos objetivos (a, b, c, d), desdobrando-se nos estudos do planejamento urbano, da forma e do espaço na arquitetura, na relação entre a arquitetura e o paisagismo, na definição de Parklet, bem como sua contextualização histórica, as vantagens de se instalar um Parklet e as diretrizes para a instalação de um Parklet em Cascavel. Logo após, apresentou-se a pesquisa dos correlatos, que serviram como contribuição, para elaboração da proposta, sendo possível análise dos parklets já existentes, podendo ser

levantadas características fundamentais como sua inserção no meio urbano, características formais, funcionais, paisagísticas, materiais empregados entre outras.

Diante destes estudos, dentro das aplicações no tema delimitado, apresentou-se o município o qual está inserida a proposta de Parklet, informações sobre o local escolhido, o entorno imediato, o conceito, programa de necessidades, o fluxograma da proposta, materiais utilizados, e o plano de massa do projeto de Parklet.

A proposta projetual trata-se um espaço público, capaz de promover interações sociais, um local convidativo, que estimula a permanência no local, praticar atividades, conviver, descansar, trabalhar, aproxima o contato com a natureza, incentiva o desenvolvimento local, sendo perceptivo o papel da arquitetura, do paisagismo e do planejamento urbano em prol da sociedade e a vida urbana.

Os estudos realizados neste trabalho foram de extrema importância para a compreensão do processo, possibilitando o alcance do resultado almejado. Tendo a proposta projetual alcançada com êxito (objetivo “e”), com base na pesquisa bibliográfica, correlatos e demais estudos apresentados, os quais serviram como suporte a mesma. Desta forma, valida-se a hipótese inicial, Parklets possuem vantagens relevantes, influenciam de forma positiva na qualidade de vida das pessoas, através da reformulação da paisagem urbana e da ocupação dos espaços públicos, e da melhoria da infraestrutura urbana, e incentivam o desenvolvimento econômico local, além disso, contribuem para a socialização, criando uma área de convivência, incentivam a caminhada e uso de transportes público, promovem tráfegos mais lentos, tornam as ruas mais atrativas, melhoram condições de segurança, estimulam o uso democrático da cidade, incentivam a sustentabilidade, e o fortalecimento da comunidade.

Vale destacar que, decorrente as pesquisas apresentadas, o trabalho é passível de futuros estudos e aprofundamentos, abrindo novas oportunidades de abordagens, quanto a maneira de se ocupar o meio urbano, e reconstruir o espaço de uma maneira que promova mais qualidade de vida para as pessoas, de forma a compreender a importância dos espaços públicos.

REFERÊNCIAS

ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 13531**: Elaboração de projetos de edificações: atividades técnicas. Rio de Janeiro, RJ: Abnt, 1995.

ANJOS, Francisco Antônio dos; ANJOS, Sara Joana Gadotti dos; OLIVEIRA, Josildete Pereira de. A Abordagem Sistêmica no Processo de Planejamento e Gestão de Territórios Urbanos Turísticos. **Revista Rosa dos Ventos**, nº 5, p. 390-407, jul-set. 2013.

ADELAIDE CITY COUNCIL. **Parklet Program Review**. Disponível em: < [https://www.cityofadelaide.com.au/assets/FINAL_Parklet_Program_Review_\(compressed\)_April_2015.PDF](https://www.cityofadelaide.com.au/assets/FINAL_Parklet_Program_Review_(compressed)_April_2015.PDF) > Acesso em: 17/03/2019.

ABBUD, Benedito. **Criando Paisagens**: guia de trabalho em arquitetura paisagística. 3. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo: 2006.

BIRDSALL, Michelle. **Parklets Providing Space for People to Park...Themselves**. ITE Journal. May. 2013. Disponível em: < <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.377.2437&rep=rep1&type=pdf> > Acesso em: 17/03/2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL. Assessoria de Imprensa/CMC. **Indicação de Pedro Sampaio vira realidade com instalação de Parklets no Centro**. Disponível em: < <https://www.camaracascavel.pr.gov.br/noticias/item/7722-indicacao-de-pedro-sampaio-vira-realidade-com-instalacao-de-parklets-no-centro.html> > Acesso em: 18/03/2019.

CASCAVEL. Governo Municipal. **História**. Disponível em: < <https://cascavel.atende.net/#!/tipo/pagina/valor/2> > Acesso em: 07/05/2019

_____. Governo Municipal. **Prefeito Paranhos assina decretos de reurbanização do centro de cascavel**. Disponível em: < <https://cascavel.atende.net/#!/tipo/noticia/valor/30702> > Acesso em: 19/03/2019.

_____. Prefeitura de Cascavel. **Decreto nº 14.549**, de 05 de dezembro de 2018. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de calçada, denominada “Parklet”. Cascavel-PR. Leis Municipais; 2018, p. 01.

CHING, Francis D. K. **Introdução à arquitetura**. Porto Alegre: Bookman, 2014.

COLIN, Silvio. **Uma introdução à arquitetura**. 3.ed. Rio de Janeiro: UAPÊ, 2000.

CONTEMPORIST. **Noriega Street Parklet by Matarozzi Pelsinger Design + Build**. Disponível em: <http://www.contemporist.com/noriega-street-parklet-by-matarozzi-pelsinger-design-build/> Acesso em: 01/01/2019.

CORBUSIER, Le. **Por uma arquitetura**. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002.

CRUZ, Willian. **O que são Zonas Verdes, Vagas ViVas e parklets?** Disponível em: < <http://vadebike.org/2013/08/zona-verde-parklet-vaga-viva/> > Acesso em: 26/02/2019.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza.** Porto Alegre: Bookman, 2013.

FNEM. Fórum Nacional das Entidades Metropolitanas. **Região Metropolitana de Cascavel (PR).** Disponível em: <http://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-cascavel-pr/> Acesso em: 07/05/2019

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas.** 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

GONZALES, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine; FARRET, Ricardo Libanez; **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana.** São Paulo: Projeto, 1985.

GROUND PLAY. **Parklets: What are Parklets?** Disponível em: < <https://groundplaysf.org/parklets/> > Acesso em: 17/03/2019.

HARTMANN, Carter. **The Utility of Parklets and City Projects.** Eckardt Scholars Projects.31. 2018. Disponível em: < <https://preserve.lehigh.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1041&context=undergrad-scholarship-eckardt> > Acesso em:17/03/2019.

HUTCHISON, Edward. **O desenho no projeto da paisagem.** Barcelona: Gustavo Gili, 2012.

IPARDES. **Caderno estatístico: Município de Cascavel.** Maio 2019. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=85800&btOk=ok> Acesso em: 07/05/2019

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KLIASS, Rosa Grena. **Rosa Kliass: desenhando paisagens, moldando uma profissão; texto de Ruth Verde Zein.** São Paulo: Senac, 2006.

LAMAS, José M. Ressano Garcias. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** 2.ed. Fundação Calouste Gulbenkian: 2000.

LERNER, Jaime. **O que é ser urbanista (ou arquiteto de cidades): Memórias profissionais de Jaime Lerner.** Rio de Janeiro: Record, 2011.

MACEDO, Silvio Soares. **Plano de Massas: um instrumento para o desenho da paisagem.** s.d. P. 09 - 27. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133630/129598> Acesso em: 08/05/2019

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARQUES, Rafaela. ITDP. **Conheça o Programa Paradas Cariocas no Rio de Janeiro.** Disponível em: < <http://itdpbrasil.org/paradascariocas/> > Acesso em: 01/04/2019.

NETTO, J. Teixeira Coelho. **A construção do sentido na arquitetura.** 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002.

PANGANIBAN, Justin; OCUBILLO, Robin Abad. San Francisco Planning Department. **Citywide Assessment of Parklets & Plazas:** Summary of data collected for summer 2014 public life study. September 2014. Disponível em: < https://groundplaysf.org/wp-content/uploads/JP_RAO_Citywide-Assessment-Report_Report_2014.pdf > Acesso em: 17/03/2019.

PARKING DAY. **About Park(ing) day:** Providing temporary public open space . . . one parking spot at a time. Disponível em: < <https://parkingday.org/about-parking-day/> > Acesso em: 15/03/2019.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Planejamento e desenho Urbano: o que entendemos por planejamento e desenho urbano. **Programa Cidades Sustentáveis.** p. 51-58, julho. 2012.

RIGHETTO, Adriana Volpon Diogo. **Metodologias Projetuais em Arquitetura.** METROCAMP – Faculdades Integradas Metropolitanas de Campinas. Curitiba: Graphica: 2007.

RIO, Vicente del; SIEMBIEDA, William. **Desenho urbano contemporâneo no Brasil.** 1. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2019.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea.** 2. ed. São Paulo: Contexto, 2018.

SOBREURBANA. **Parklet Casa Cor Goiás 2015.** Disponível em: < <http://sobreurbana.com/portfolio/parklet-casa-cor-goias-2015/> > Acesso em: 01/04/2019.

SOULURBANISMO. **Parklet Alameda Tietê.** Disponível em: < http://soulurbanismo.com.br/portfolio_page/parklet-alameda-tiete/ > Acesso em: 01/04/2019.

SP URBANISMO. Prefeitura de São Paulo. **Manual Operacional para implantar um Parklet em São Paulo.** 2014. Disponível em: < https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf > Acesso em: 26/02/2019

_____. Prefeitura de São Paulo. **PARKLETS:** Políticas de incentivos, Parklets Municipais. 2016. Disponível em: < https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/AF_parklets-municipais.pdf > Acesso em: 18/03/2019.

WATERMAN, Tim. **Fundamentos de Paisagismo.** Porto Alegre: Bookman: 2010.