

**Melhoria na qualidade de vida na cidade:  
Uso de Parklets em Corredores Verdes Urbanos**

***Improvement in the quality of life in the city:  
Use of Parklets in Urban Greenways***

**MASCARÓ, Juan José, Doutor, Arquiteto Urbanista, Professor, Faculdade de Engenharia e Arquitetura, UPF**

juan@upf.br

**CARASEK, Mirian, Mestre, Arquiteta Urbanista, Professora, Faculdade de Engenharia e Arquitetura, UPF**

miriancarasek@upf.br

**Resumo**

Este trabalho tem por objetivo apresentar proposta de formação de corredor verde com utilização de parklets, em Passo Fundo, RS; utilizando como metodologia modelos simplificados de medição das condições de conforto térmico, informações colhidas *in loco*, de modo a identificar áreas com potencial de aproveitamento, com vistas à melhoria da qualidade de vida urbana. Corredores verdes urbanos podem ser considerados na estruturação dos fragmentos urbanos conectando áreas e bairros de interesse através da criação de espaços tratados ambiental e culturalmente. A utilização dos parklets pode trazer à população, estruturas que proponham inserção de equipamentos, complementação da infraestrutura existente, melhoramento da rede viária e das calçadas e valoração ambiental e do patrimônio arquitetônico e urbano. O Plano Diretor da cidade propõe-se auxiliar a tradução a elaboração de medidas de controle das transformações dos âmbitos construídos existentes fundados no conhecimento de seus fatores estruturais, implicando em avaliação da pertinência de cada contexto.

**Palavras-chave:** Infraestrutura urbana; Infraestrutura Verde; Parklets

***Abstract***

*This work aims to present proposal for formation of a Greenways using parklets, in Passo Fundo, RS, using simplified models methodology for measuring thermal comfort conditions, information collected on the spot, so to identify areas with potential for exploitation. Urban Greenways may be considered in the structuring of urban fragments connecting areas and neighborhoods of interest through the creation of environmental treaties and cultural spaces. The use of parklets can bring to*

*the population structures that propose inserting equipment, complement the existing infrastructure, improving the road network and the sidewalks and environmental valuation and architectural and urban heritage. The Master Plan of the city is proposed to assist the translation the development of control measures of the transformations of the fields existing built in knowledge of its founder structural factors, implying.*

**Keywords:** *Urban infrastructure; Green Infrastructure; Parklets*

## 1. Introdução

Ao longo do processo de desenvolvimento de grande parte das cidades brasileiras, o adensamento urbano reservou poucos vazios que representassem oportunidades de lazer e preservação de recursos naturais. Os sítios disponíveis encontram-se isolados, cercados por ruas e avenidas que, por sua vez, possuem pouco espaço para pedestres, menos ainda para ciclistas e pequena possibilidade de arborização. A pouca ocorrência de espaços verdes resulta em consequências diversas para a vida nas cidades. Ruas estreitas significam redução de ventilação natural, aumento de temperatura e concentração de poluentes; ausência de vegetação acarreta menor sombreamento, maior quantidade de partículas poluentes em suspensão no ar, menos habitats para pássaros, pequenos mamíferos, insetos ou répteis e, ainda, menor retenção e infiltração de águas da chuva. O isolamento entre grandes espaços livres e demais áreas urbanas impossibilita a realização de uma rede que permita não somente maior conforto e incentivo para pedestres e ciclistas, como também a ocorrência de maior biodiversidade na cidade. O desenvolvimento urbano está atrelado ao uso da cidade e, cada vez mais, a recuperação e ocupação do espaço público é pauta quando se fala de urbanismo.

Praças, parques e as ruas, de modo geral, devem ser pensados como espaços sociais e instrumentos de promoção de cultura, lazer e inclusão. Construindo Cidades Verdes: Manual de Políticas Públicas para Construções Sustentáveis, (MACEDO; FREITAS, 2011) explica que, para melhorar a qualidade de vida nas cidades, uma importante estratégia é a ampliação das áreas verdes. Parques, jardins e arborização pública beneficiam cidades e seus habitantes, controlando a temperatura, absorvendo águas pluviais e protegendo a biodiversidade.

Baschak & Brown (2018) propõem um modelo de desenvolvimento de corredores verdes urbanos (CVUs) baseados em princípios de design ecológico e ecologia da paisagem. Cook (1991) sugere a criação de redes urbanas baseadas na ecologia da paisagem, compostas de sistemas de fragmentos de natureza e corredores interligados permeando a matriz urbana. Além disso, os investimentos em arborização urbana e áreas verdes de uso comum, costumam ser escassos e vistos como elementos menos relevantes. Porém, a importância desses espaços verdes tem sido estudada não só no planejamento, mas também na área da saúde, pois melhoram a qualidade de vida ofertando espaços de lazer e de convivência nas cidades além de filtrar o ar e fazer a captura do carbono o que representa uma ferramenta de suma importância no quesito sustentabilidade urbana.

A infraestrutura verde visa estabelecer uma conexão da cidade com elementos naturais, utilizando arborização viária, distribuição equilibrada de áreas verdes, controle da impermeabilização do solo e drenagem de águas pluviais de forma a reestruturar o mosaico da paisagem. A infraestrutura verde é um conceito emergente baseado nos princípios da ecologia da paisagem de estrutura. A pesquisa em desenvolvimento estudou os aspectos ambientais da cidade de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, entendendo que a paisagem depende dos aspectos geográficos, físicos e biológicos, mas, também, do aspecto cultural, do uso e ocupação do solo e sua mudança ao longo do tempo.

O objetivo deste trabalho é apresentar uma proposta de formação de corredor verde com utilização de parklets, inserida numa estratégia de desenvolvimento urbano sustentável através das premissas da infraestrutura verde, garantindo a sustentabilidade em sistemas urbanos como os das cidades de médio porte em desenvolvimento, através do exame dos espaços abertos através de princípios bioclimáticos de melhora da qualidade do ambiente para a qualidade de vida das cidades; utilizando como metodologia modelos simplificados de medição das condições de conforto térmico, utilizando dados meteorológicos

publicamente disponíveis, adicionados à informações recolhidas *in loco*, sobre sensação térmica e características de adaptação do usuário ao ambiente, de modo a identificar áreas com potencial de aproveitamento.

## 2. Revitalização de espaços verdes e Parklets

A infraestrutura verde consiste em redes multifuncionais de fragmentos permeáveis e vegetados, preferencialmente arborizados (inclui ruas e propriedades públicas e privadas), interconectados, que reestruturam o mosaico da paisagem. Visa manter ou restabelecer os processos naturais e culturais que asseguram a qualidade de vida urbana, como definem Ahern (2003) e Benedict; McMahon (2004).

Os “corredores verdes” formam parte da infraestrutura verde, tema de inúmeros estudos e publicações nos Estados Unidos e Europa na última década. Esses corredores planejados, projetados e manejados, têm sido definidos como sendo extensões lineares que podem ser de terra ou de água, e os sistemas que são formados por eles – redes de corredores (HERZOG, 2008). Possibilitam usos e funções múltiplas como: manejo das águas das chuvas, uso como vias de transporte alternativo e áreas de lazer, melhora da qualidade de vida dos habitantes, proteção e ligação de importantes áreas culturais que devem ser acessíveis a todas as camadas sociais da população pela sua proximidade das áreas habitadas. É parte dos sistemas de suporte da vida natural, um critério de interconexão de rios, terras úmidas, bosques, hábitat selvagens e outras áreas naturais. A Figura 1 mostra a Rua Gonçalves de Carvalho, em Porto Alegre, onde um projeto previa a remoção de algumas árvores, além da colocação de asfalto no lugar dos tradicionais paralelepípedos do local - que permitem que o solo sugue e armazene a água da chuva, ajudando na irrigação das árvores. Os moradores se mobilizaram e conseguiram que a via fosse decretada Patrimônio Histórico, Cultural, Ecológico e Ambiental pelo município em 2006. Assim, a rua se tornou o primeiro túnel verde oficial do município (PMPA, 2018).



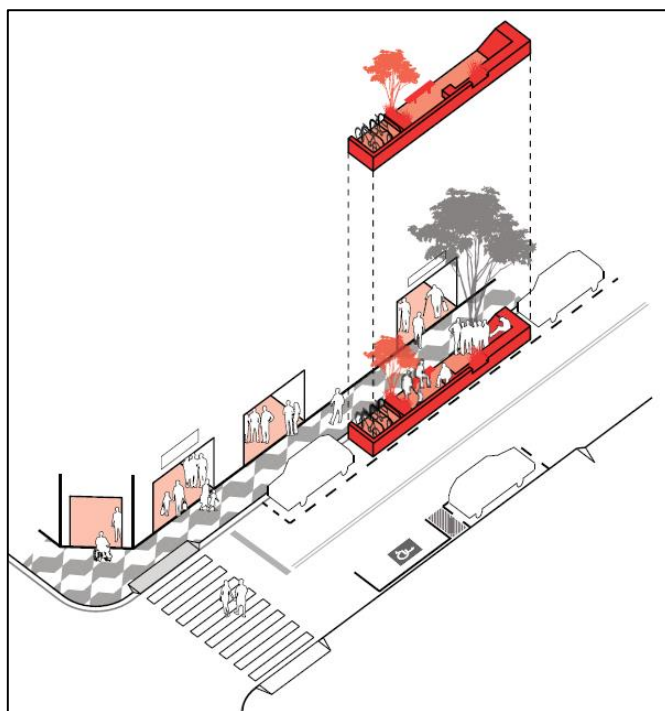
**Figura 1: Corredor Verde em Porto Alegre**

**Fonte: PMPA, 2018**

Profissionais arquitetos urbanistas têm percebido a perda de qualidade do espaço público, A via pública, a calçada somada à rua, espaço mais solicitado pelos moradores de uma cidade, tem perdido sistematicamente sua qualidade física com irregularidades na superfície,

buracos, peças soltas o que representa verdadeiras armadilhas para os pedestres, da mesma forma as ruas na grande maioria das cidades brasileiras se encontram em péssimo estado de conservação e saturadas de veículos transformando o espaço urbano num ambiente inóspito e nada convidativo para seus moradores. Uma nova estratégia para minimizar estes fatores adversos é denominada Parklets (Figura 2), áreas contíguas às calçadas, onde são construídas estruturas a fim de criar espaços de lazer e convívio onde anteriormente havia vagas de estacionamento de carros.

O termo “parklet” foi usado pela primeira vez em São Francisco, nos EUA, em 2005, para representar a conversão de um espaço de estacionamento de automóvel na via pública em um “miniparque”, temporário, cujo objetivo é propiciar a discussão sobre a cidade para as pessoas e o uso do solo com igualdade. Em 2011 mais de 50 unidades foram implantadas em São Francisco, e os parklets também foram incorporados ao cotidiano nas ruas de diversas cidades norte-americanas. No Brasil, o conceito de parklet surge em São Paulo, em 2012, e a sua implantação ocorre durante um festival em agosto de 2013, liderado por um grupo composto de arquitetos, designers e ONGs. (SÃO PAULO, 2017)



**Figura 2: Modelo de parklet**

**Fonte: São Paulo, 2017**

O parklet permite que o espaço, comumente, ocupado no estacionamento de veículos seja utilizado por um grande número de pessoas, como se pode observar na Figura 2. Para mudar esse paradigma, é preciso pensar formas alternativas de uso do espaço público. Essa reflexão começa na escala da própria rua, equilibrando a distribuição dos espaços e melhorando a convivência entre todos.

A Cartilha de regras e boas práticas para implantação e manutenção de parklets no município de Campinas (CAMPINAS, 2018) indica critérios urbanísticos que devem ser

seguidos para a escolha do local de implantação do Parklet. Por ser ampliação temporária da calçada que oferece aos pedestres, o parklet deve oferecer oportunidades de encontro e descanso. Quanto mais pessoas circularem no local, maior e melhor será sua contribuição para o dia-a-dia do bairro.

Ruas comerciais, em geral bastante movimentadas, são bons lugares para a implantação de parklets. Além de beneficiar os pedestres, muitos estudos já têm apontado que a presença desses espaços, contribui para as atividades econômicas locais. A proximidade com serviços que operem no período noturno aumenta o fluxo de pessoas e a segurança do lugar em horários que a rua fica mais vazia. Porém, deve ser projetado e sinalizado para que fique claro o seu caráter público e não seja interpretado como a extensão de um estabelecimento (CAMPINAS, 2018).

Para que o parklet tenha usuários, deve-se observar o entorno: se faltam espaços públicos, se o local é movimentado, se há pontos que atraem o fluxo de pessoas como comércio, escolas, equipamentos públicos, etc. Bancos em espaços públicos costumam funcionar bem quando oferecem vistas para lugares interessantes, ou onde muitas pessoas transitam. Nesse sentido, implantar o parklet em frente a um muro cego, por exemplo, é contraindicado. É importante que o local ofereça acesso direto da calçada para o interior de edifícios e que tenha visibilidade a partir dos edifícios vizinhos, promovendo assim, vigilância natural do espaço público. Condições ambientais favoráveis, como a sombra de árvores que criam um microclima convidativo para descansar, comer e conversar. Deve-se priorizar vagas próximas a árvores e, portanto, sombreadas durante todo o dia. O local deve ser provido de boa iluminação pública.

E, por fim, se houver uma ciclovía na via escolhida, recomenda-se que o parklet seja implantado na calçada oposta e em via pública de sentido único ou em avenida de mão dupla com canteiro central (CAMPINAS, 2018).

### **3. Uso de parklets em Passo Fundo: Pontos de análise**

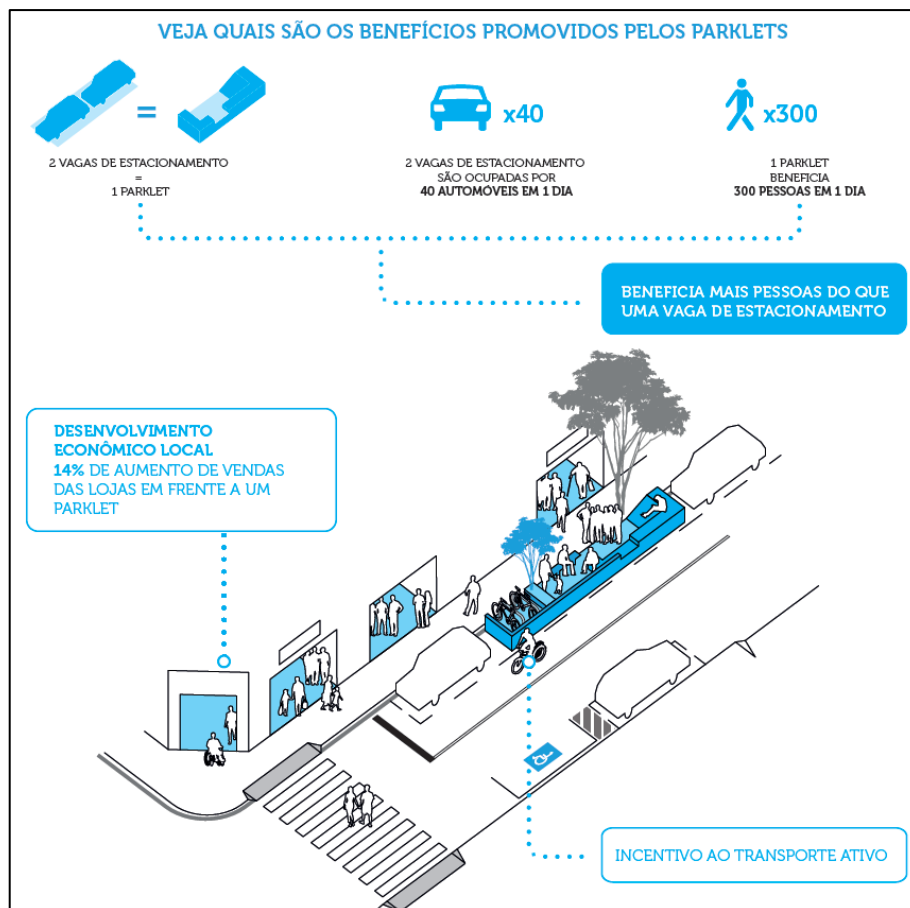
A proposta apresentada faz parte de um estudo que engloba abordagens diversas; o estudo de espaço geométrico permite visualizar os princípios ordenadores da forma urbana e sua manifestação na estrutura urbana, os diferentes subsistemas atuantes e suas relações: subsistema edificativo, subsistema viário e subsistema de espaços verdes públicos. Uma leitura da paisagem urbana (entorno construído) e seu acontecer, cujo conhecimento e realidade variam segundo o vocabulário e a sintaxe dos componentes de sua linguagem: os fatos arquitetônicos, a vegetação, as sinalizações, a gráfica publicitária e o impacto que em todo âmbito urbano provoca o usuário com a expressão de suas condutas. (MASCARÓ; BONATTO; CONCI, 2014).

A cidade de Passo Fundo está localizada na região do planalto gaúcho, no norte do estado do Rio Grande do Sul, a 293 km da capital Porto Alegre. É a maior cidade da Região Norte do Estado do Rio Grande do Sul com 198.799 habitantes (BRASIL, 2018), possuindo uma densidade demográfica de cerca de 235,92 hab./km<sup>2</sup>. Situada a 687m acima do nível do mar. De acordo com o Atlas Eólico do Rio Grande do Sul (RIO GRANDE DO SUL, 2002), as temperaturas médias anuais na região de Passo Fundo são entre de 16 a 18°C (agradáveis), sendo que as temperaturas mais frias, nos meses de inverno, variam entre -3 e 10°C, e as precipitações entre 1.800 e 1.900 mm anuais. (RIO GRANDE DO SUL, 2002).

No caso de Passo Fundo, o trecho 1 conecta a praça Marechal Floriano com a praça Antonino Xavier através da rua Paissandu, rua coletora de trânsito e como tal apresenta uma dinâmica intensa de fluxo de veículos e uma diversidade de usos e ocupação do solo urbano. O trecho 2 conecta o parque da Gare (parque urbano) com o trecho 1, oferecendo a possibilidade de criar uma rede de infraestrutura verde. A análise realizada nesta pesquisa permitiu verificar que os espaços verdes públicos que formam parte da cidade de Passo Fundo estão isolados entre si, como se pode observar na Figura 4, como ocorre na maioria das cidades brasileiras.

Esta fragmentação impossibilita a continuidade dos benefícios destes espaços, limitando-se à população do entorno imediato. Ao se transformarem em sistema de espaços interligados, podem ser abordados sobre o aspecto da distribuição de áreas verde para o desenvolvimento de atividades humanas voltadas ao lazer, recreação e práticas esportivas, privilegiando o caráter sócio cultural desses locais.

Perante esta constatação, a primeira tarefa realizada foi o estudo das possibilidades de integrar os espaços verdes numa primeira aproximação, à necessidade de enfrentar a realidade com uma atitude crítica em relação ao futuro, entendendo que esta terá como finalidade melhorar a qualidade de vida urbana.



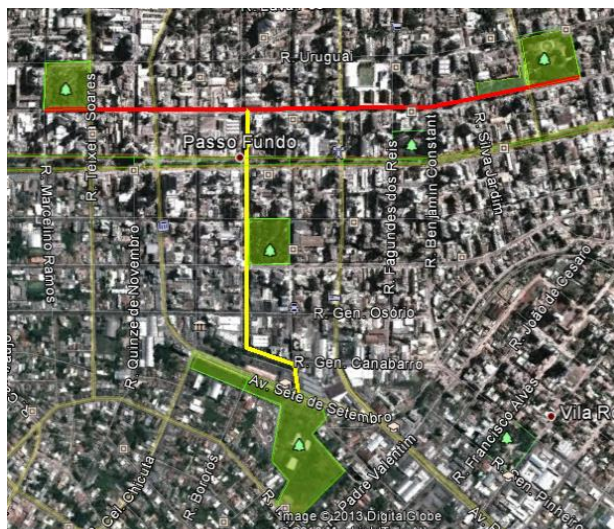
**Figura 3: benefícios promovidos pelos Parklets**

Fonte: São Paulo, 2016

A Figura 3 (SÃO PAULO, 2016) é autoexplicativa, mostra a relação entre o espaço ocupado para estacionamento de dois automóveis é o mesmo ocupado por um parklet; pode ser usado, em média, por 300 pessoas/dia. Ou seja, como espaço de convivência, beneficia mais pessoas do que uma vaga de estacionamento. Ocasionalmente desenvolvimento econômico

local; com 14% de aumento nas vendas das lojas próximas a um parklet e, também, incentiva o transporte ativo.

Deste modo, ao analisar o espaço urbano, verifica-se a transformação da cidade nas últimas décadas que fez que as estruturas existentes da área central e das áreas intermediárias se modificassem em função da mudança de suas novas funções. As áreas intermediárias estão hoje organizadas em função dos corredores estruturantes, nos que a renovação urbana é mais acelerada pela incorporação de atividades comerciais e pela existência de serviços que geram núcleos complementares ou independentes do centro da cidade.



**Figura 4: Trecho 1 Rua Paissandu (em vermelho) e Trecho 2 Avenida Gal Neto (em amarelo)**

**Fonte: Grupo de pesquisa, adaptado de Google Maps, 2013**

A infraestrutura verde através dos corredores verdes urbanos pode ser considerada como uma das respostas adequadas para essa necessária estruturação dos fragmentos urbanos conectando áreas e bairros de interesse através de corredores tratados ambiental e culturalmente, com o mínimo de investimento e o máximo de apoio da população usuária; estruturação que propõe a inserção de equipamentos, complementação da infraestrutura existente, o melhoramento da rede viária e das calçadas e a valoração ambiental e do patrimônio arquitetônico e urbano. Estes últimos são elementos referenciais que outorgam identidade e iniciam um processo de integração ao sistema urbano promovendo o desenvolvimento das áreas de influência.

Quando ruas e avenidas funcionam como corredores verdes urbanos (CVUs) marcando condutores e habitat para seres humanos e espécies animais e vegetais adaptadas ao ambiente da cidade. No caso em estudo, (Figura 4) as vias apresentam taxas variadas de arborização e de outros tipos vegetais, entretanto, na cidade tal leque é ainda mais restrito. CVUs buscam múltiplos propósitos, o que inclui objetivos ecológicos, culturais e estéticos sustentando a ideia-chave de que onde os Parklets cumprem o papel de um novo design/conceito da via pública onde o pedestre tem a verdadeira possibilidade de apropriação e uso do espaço público urbano. Ao implantar uma estrutura efêmera de parklets, destacam-se: motivação em criar novos espaços urbanos para contemplação, deste modo, pode-se solucionar o problema de não ter o devido espaço para áreas de permanência e lazer, proporcionados às pessoas que transitam pela área de intervenção, assim, com uma maior relação entre os indivíduos aumenta-se a segurança no entorno. Estimulando os processos participativos,



deste modo a população deve se engajar em fazer a construção e manutenção do mesmo. A inserção de parklets no ambiente urbano, deve conduzir o usuário do ambiente urbano à consciência e apropriação desse espaço. A proposta prevê a instalação de um parklet na quadra 4 do trecho localizado entre as praças Antoninho Xavier e Tamandaré. Trecho de intenso movimento, comércio, prestação de serviços e edifícios de moradia. Ademais, este espaço cria um novo cenário ao meio que está inserido, estimula a população a uma vida mais saudável e possibilita uma qualidade de vida superior, como se pode observar na Figura 5.



**Figura 5: Parklet proposto para o trecho em estudo**

**Fonte: Elaborado pelos autores, 2017**

#### **4. Conclusão**

O tema Infraestrutura urbana verde é complexo e pressupõe sustentabilidade ao estabelecer especificações sobre o espaço urbano e envolver diferentes especialidades e interesses ao desenvolver um planejamento urbano eficaz e integrado. Planejamento urbano efetivo exige uma mudança mental completa, todas as formas de infraestrutura precisam ser consideradas e planejadas para fornecer a mudança e desenvolvimento da sociedade. Corredores verdes urbanos devem ser considerados respostas propícias para a estruturação dos fragmentos urbanos conectando áreas e bairros de interesse através da criação de espaços tratados ambiental e culturalmente. Em uma perspectiva “holística”, a conservação do espaço construído (incluindo as redes de infraestrutura urbana) deve ser abordada não só pelos governos, mas pela população. Não se trata de uma iniciativa pública, mas de um projeto comunitário: entender a maneira como a população usa a cidade e como cada logradouro é explorado. O problema é interessante, a oportunidade é grande. A utilização dos parklets pode trazer à população, em especial de Passo Fundo, uma estruturação que proponha a inserção de equipamentos, complementação da infraestrutura existente, o melhoramento da rede viária e das calçadas e a valoração ambiental e do patrimônio arquitetônico e urbano.

Considerando que parklets sejam espaços urbanos para o uso da comunidade, essas pequenas praças que ocupam o lugar de, apenas algumas vagas de estacionamento; tendem a valorar a cidade. Essas extensões da calçada, funcionam como espaços públicos de lazer e convivência para qualquer um que passar por ali. Assim, parklets inseridos na infraestrutura verde podem ser uma abordagem de investimento de relativo baixo custo, e de inestimável retorno, que tem sido utilizada com grande sucesso em muitas cidades do mundo. Com a vantagem adicional de formar usuários mais críticos e que possam trazer reflexões ao ambiente urbano e às suas conseqüentes normativas. No caso de Passo Fundo, o Plano

Diretor de Desenvolvimento Integrado que se propõe a traduzir a elaboração de medidas de controle das transformações dos âmbitos construídos existentes fundados no conhecimento de seus fatores estruturais, implicando em avaliação da pertinência de cada contexto.

O sucesso da implantação de infraestrutura verde na cidade depende tanto do planejamento que envolva ações a médio e longo prazo quanto de ações imediatas, que visem à mitigação dos efeitos negativos já configurados ao longo dos tempos. Fundamental para a consideração das condições existentes, que as propostas não sejam descoladas da realidade nem inviáveis técnica e economicamente, na busca pela cidade saudável e sustentável.

A tendência é que, cada vez mais, a percepção da necessidade de ocupação do espaço público repercuta em ações e políticas públicas: recuperação e construção de novos espaços, campanhas de conscientização sobre o uso dos ambientes, promoção de eventos culturais e educativos na rua e reorganização dos espaços para usos específicos, como, por exemplo, fechar ruas nos fins de semana para o lazer ou até fechar permanentemente vias centrais para a circulação de carros, privilegiando pedestres e o transporte público.

## Referências

AHERN, J. Greenways in the USA: theory, trends and prospects. In: JONGMAN, R.; PUNGETTI, G. (eds). **Ecological Networks and Greenways: Concept, Design, Implementation**. Cambridge: University Press, 2003.

BASCHAK, Lawrence A.; BROWN, Robert D. An ecological framework for the planning, design and management of urban river greenways. Disponível em <https://atrium2.lib.uoguelph.ca/xmlui/bitstream/handle/10214/4618/Baschak%20and%20Brown%2C%201995.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em dez.2018

BENEDICT, M.A.; McMAHON, E. T. **Green Infrastructure for 21st Century**. Washington: Sprawl Watch Clearinghouse Monograph Series, The Green Infrastructure, 2004.

BRASIL. Cidades, Rio Grande do Sul, Passo Fundo. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/passo-fundo/panorama>>. Acesso em: 20.ago.2018

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

COOK, E. Urban Landscape Networks: An Ecological Planning Framework. *Landscape Research* 16, 1991, p. 1 – 15.

MACEDO, Laura Valente de; FREITAS, Paula Gabriela (ORG). **Construindo Cidades Verdes: Manual de Políticas Públicas para Construções Sustentáveis**. São Paulo: ICLEI – Brasil, 1ª ed., 2011

HERZOG, C. P. Corredores verdes: expansão urbana sustentável através da articulação entre espaços livres, conservação ambiental e aspectos histórico-culturais. In: TERRA, C. G. e ANDRADE, R. de. **Coleção Paisagens Culturais. Materialização da Paisagem através das Manifestações Sócio-Culturais**. Rio de Janeiro: UFRJ - EBA, 2008.

MASCARÓ; BONATTO; CONCI. Infraestrutura verde para uma cidade de porte médio. O caso de Passo Fundo. Drops (ISSN 2175-6716) ano 14, jun. 2014

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. A rua mais bonita do mundo e os túneis verdes. Disponível em: [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p\\_secao=314](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p_secao=314). Acesso em 10.dez. 2018

RIO GRANDE DO SUL. SEMC. Secretaria de Energia, Minas e Comunicações. Atlas Eólico do Rio Grande do Sul. 2002

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU SP Urbanismo. *Parklets – Políticas de Incentivo. Parklets Municipais*. São Paulo: SMDU, 2016. Disponível em [gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br). Acesso em out. 2018

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU SP Urbanismo. Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo. São Paulo: SMDU, 2014. Disponível em <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/parklets/>. Acesso em out. 2017