



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA – UniCEUB  
FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS E TECNOLOGIA - FATECS  
PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

**PARKLETS – INTERVENÇÃO URBANA E A TRANSFORMAÇÃO DOS ESPAÇOS  
URBANOS EM ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA.**

Lara Alves da Silva

BRASÍLIA-DF

2018



Lara Alves da Silva

**PARKLETS – INTERVENÇÃO URBANA E A TRANSFORMAÇÃO DOS ESPAÇOS  
URBANOS EM ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA.**

Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica  
apresentado à Assessoria de Pós-Graduação e  
Pesquisa pela Faculdade de Ciências Aplicadas e  
Tecnologia – FACES

Orientação: Prof.<sup>a</sup> Dra. Ana Paula Borba Gonçalves  
Barros

BRASÍLIA-DF

2018

## **PARKLETS – INTERVENÇÃO URBANA E A TRANSFORMAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS EM ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA.**

**Lara Alves da Silva– UniCEUB, PIBITI – CNPQ, aluna bolsista,**  
[lara\\_alves\\_silva@hotmail.com](mailto:lara_alves_silva@hotmail.com)

**Ana Paula Borba Gonçalves Barros – UniCEUB, professora orientadora,**  
[ana.barros@uniceub.br](mailto:ana.barros@uniceub.br)

### **Resumo**

O presente trabalho tem por objetivo analisar a forma de utilização dos espaços urbanos nos arredores do Centro Universitário de Brasília e realizar uma intervenção sociocultural e urbana por meio da implementação de um Parklet “Espaço UniCEUB”, a fim de promover a interação e conforto à comunidade local e aos frequentadores da Instituição. Para tanto, realizou-se um estudo qualitativo, no qual fez-se uso de métodos de pesquisa qualitativos e quantitativos, divididos em três etapas, o levantamento de dados, a aplicação dos questionários, e a criação do projeto de um parklet. Na primeira etapa, realizou-se o levantamento do quantitativo de vagas nos bolsões de estacionamento existentes nos arredores da instituição em frente a via W4 Norte (dimensões e tipos das vagas, largura da via e largura das calçadas), cujo objetivo foi avaliar a viabilidade de implantação da intervenção no local. Na segunda etapa, realizou-se a aplicação do questionário junto à comunidade acadêmica via plataforma Google Forms, a fim de verificar a aceitação do projeto de implantação do espaço de convivência “Parklet” na Instituição. A partir disto, percebeu-se a insatisfação dos alunos em relação à quantidade de espaços de convívio, fomentando a grande aceitação pela implantação do Parklet. Interessante notar que os itens mais relevantes para a atração de pessoas foram, respectivamente, segurança, qualidade dos espaços, iluminação, mobiliário, arborização, equipamentos, boa localização, haver pessoas no espaço e, por fim, haver carros no espaço, ou seja, estar próximo a pessoas não é relevante para este público, o que mostra o quão a forma da cidade pode interferir no comportamento das pessoas. Quando se trata de utilização dos espaços públicos, mesmo que somente aos fins de semana, destacam-se os residentes do Lago Norte, tendo sido os que mais utilizam, talvez por se sentirem isolados na península. Na terceira, procedeu-se à criação do projeto do Parklet. Salienta-se que devido a questões burocráticas referentes ao Detran-DF não foi possível realizar a implantação do Parklet, sendo este transferido para a calçada frontal do estabelecimento Café Antonieta, situado no SCRN 708/709, loja 20, às proximidades do UniCEUB. Os proprietários do estabelecimento apresentaram interesse na implantação do Parklet, juntamente com o proprietário do edifício no qual o estabelecimento está inserido, e como a calçada frontal é de responsabilidade de ambos, a implantação não apresenta problemas, uma vez que será móvel, sendo, portanto, retirada quando do fechamento diário do mesmo. Assim, procedeu-se à realização de um novo projeto que se adequasse às especificidades da área. Pontua-se que para a execução de ambos os projetos do Parklet foram seguidas as normativas de cartilhas e manuais disponíveis acerca do tema. A escolha dos materiais foi feita buscando uma adequação à sustentabilidade e a facilidade na sua montagem, manutenção e desmontagem, além da redução do custo de implantação do projeto. Assim, infere-se que existe uma necessidade de transformar os espaços urbanos nos arredores e proximidades da instituição a fim de torná-los mais convidativos à comunidade acadêmica e local, para que as pessoas não somente utilizem os espaços, mas também neles permaneçam.

**Palavras-chaves:** Mobilidade Urbana. Intervenção urbana. Espaços de convivência. Parklets. Brasília.

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	6
2. Referencial Teórico.....	7
2.1 A evolução das cidades.....	7
2.1.1 Planejamento voltado aos carros.....	7
2.1.2 Planejamento voltado às pessoas.....	8
2.2 Vagas vivas ou <i>Parklets</i> .....	13
2.2.1 Apresentação e breve histórico.....	13
2.2.2 Estado da Prática o Brasil.....	14
3. Metodologia.....	18
3.1. Procedimento metodológico da pesquisa.....	18
3.2. Levantamento de dados .....	19
3.3 Projeto do <i>Parklet</i> .....	19
3.3.1 Escolha do local a ser implantado.....	21
3.3.2 Escolha dos materiais.....	21
4. Análise de dados.....	28
4.1 Questionários.....	31
4.2. Implantação do <i>Parklet</i> .....	39
5. Considerações finais.....	41
5.1 Conclusões.....	41
5.2 Recomendações.....	41
Referências Bibliográficas.....	43
Apêndice I Questionário.....	45
Apêndice II Planta de locação do <i>Parklet</i> .....	48
Apêndice III Medidas e Especificações.....	49
Apêndice IV <i>Parklet</i> Café Antonieta.....	51

## 1. INTRODUÇÃO

Os ideais de planejamento modernista e o aumento vertiginoso do tráfego de veículos ocasionaram a gradual perda de oportunidade dos espaços urbanos de funcionarem como local de encontro. A forma urbanística de Brasília teve grande influência do modernismo, e como consequência do planejamento com enfoque apenas na maior escala a cidade que de cima exhibe um desenho invejável, obras monumentais, e grandes áreas verdes, vista ao nível dos olhos é desastrosa, espaços grandes e amorfos, ruas largas, caminhos longos e sem integração.

A priorização de único meio de transporte, dada aos automóveis particulares, resulta em estímulos fiscais, orçamentários, e principalmente em políticas públicas que mantenham esse mecanismo. Analogamente, os serviços públicos de transporte públicos sofrem com a deterioração assim como os espaços urbanos, anteriormente considerados indispensáveis para a interação social e mobilidade urbana.

Os parklets surgiram em 2005 na cidade de São Francisco, Califórnia, a fim de resgatar a função social dos espaços, criar ruas mais seguras, onde anteriormente o espaço era destinado ao estacionamento de veículos motorizados, e transformá-los em novos espaços de convivência, e dessa forma democratizar o uso da rua para que esta atenda às necessidades das pessoas, seja ela o caminhar, transitar, pedalar, ou utilizar-se dos transportes públicos e privados.

É sob esta perspectiva que o trabalho visa apresentar os resultados da investigação e análise a respeito da implantação de Parklet (elemento que visa à retirada duas vagas de carros - espaço morto - para a inserção de um espaço de convivência - espaço vivo), nos arredores da instituição UNICEUB localizada entre as quadras 707/907 da Asa Norte. Embasado em metodologia quali-quantitativa, a pesquisa teve por intuito fazer um estudo quanto à viabilidade de implantação de um espaço de convivência próximo à via W4-Norte, a fim de reforçar a função social dos espaços urbanos como geradores de interação e convivência social.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 A evolução das cidades**

#### *2.1.1 Planejamento voltado aos carros*

Estabelecido por Le Corbusier na década de 30, o conceito de cidade funcionalista tinha por objetivos sanar as problemáticas da época, decorrentes do aumento populacional. Para tanto, sob tal perspectiva, a cidade passa a ser encarada como uma máquina, em que a solução de problemas pontuais iria porventura mudar e melhorar o conjunto. Assim os arquitetos e urbanistas da época acreditavam que a verticalização, grandes espaços abertos e áreas verdes, tornaria a cidade mais limpa e salubre.

O modernismo aplicado ao urbanismo propiciou a construção de grandes obras públicas e a expansão da malha viária urbana, como consequência, novas moradias foram construídas periféricamente aos centros urbanos gerando aumento expressivo do uso do automóvel, sendo o principal meio de transporte na época, fato este que não alterou somente o ritmo da vida urbana como toda a dinâmica que era viver na cidade. A construção de mais avenidas a fim de abrigar mais veículos, colocou o pedestre a margem do viver urbano, locados em estreitas calçadas.

No Brasil, a teoria modernista sobre cidade funcionalista se concretiza no planejamento urbano e construção da cidade de Brasília, priorizando o rápido desenvolvimento do núcleo urbano, à época tentando ativar a cidade em setores e edificações possuindo a mínima infraestrutura que uma nova cidade demandaria para ser inaugurada, dado o tempo de construção e o prazo de inauguração. Essas edificações públicas, bastante verticalizadas, e rodovias de alta velocidade aliadas intrinsecamente a uma malha urbana de velocidade mais reduzida associavam o modo de viver mais acelerado da vida urbana com o ritmo mais calmo planejado da superquadra habitacional, mais baixa e arborizada. Tais mudanças na consciência urbana demandaram acentuado avanço em transporte e tecnologia, aliados a uma drástica alteração no modo de habitar a cidade, de se relacionar com ela, com o transporte, trabalho e serviços, compreendendo grandes edifícios, avenidas,

rodovias e também outro ritmo de viver. À forma como foi idealizada, a capital federal foi projetada como um visual superior, pensada em grandes áreas entrecortadas por um sistema viário eficiente ao veículo, mas pouco pensada para o usufruto do pedestre. Tendo tomado por base o auge do pensamento modernista, a escala humana é deixada de lado em seu planejamento urbano, configurado a partir de largas e amorfas áreas, ora insalubres e sem sombreamento, forçando o pedestre aos caminhos secundários ao traçado planejado rígido e pensado unicamente como resultado do que foi destinado ao automóvel.

Do advento dos veículos motorizados, alguns pontos expressivamente negativos afetam a cidade: sua hipervalorização afeta diretamente o transporte público e torna o trânsito caótico, especialmente em Brasília, cuja realidade propicia o uso do automóvel como transporte individual, rotineiramente ocupado apenas por uma pessoa, com isso surge a necessidade por mais áreas de estacionamentos a fim de atender a demanda. A consequência da supervalorização do carro juntamente com grandes distâncias e um fraco sistema de transporte urbano, e a necessidade de inúmeros estacionamentos a fim de atender a demanda de veículos que desaguam no Plano Piloto diariamente. Como fruto da lógica modernista ainda corrente na cidade, seus habitantes continuam solicitando a ampliação de áreas mortas (estacionamentos), para solucionar a alta demanda de veículos no reduzido tecido urbano. Contudo, esse tipo de solução não é nada mais que paliativo, para o problema crônico de mobilidade urbana o qual a cidade sofre.

### *2.1.2 Planejamento voltado às pessoas*

#### ***Jane Jacobs***

Jacobs (2001) discute em seu trabalho, as graduais perdas de oportunidades dos espaços urbanos de funcionarem como ponto de encontro, e como a influência do planejamento e desenho arquitetônicos ortodoxos modernos faz com que vida na cidade seja continuamente alocada para fora do espaço urbano. A autora defende a diversidade de usos, de nível sócio econômico dos habitantes, tipologia de edificações, dentro da cidade como antídoto ao uso do planejamento



monofuncional. Dessa forma a autora elaborou quatro condições as quais ela considera essenciais para a existência da diversidade nas ruas e espaços públicos.

#### 1. Necessidade de usos principais combinados – diversidade de usos

Jacobs (2001) defende a necessidade da utilização dos espaços por diferentes grupos de pessoas durante diferentes períodos do dia para que a cidade prospere. Para a autora a ocupação de ruas e dos espaços públicos além dos horários habituais para o uso de trabalho, torna o espaço atrativo a novos visitantes em horários de lazer, finais de semana e conseqüentemente contribui para o uso residencial e para a vitalidade do local, a combinação de usos além de estimular a cidade economicamente, contribui para a geração de diversidade.

Para Jacobs (2001), “as misturas dos usos principais devem ser eficientes para gerar a diversidade” ao longo de períodos mais longos de tempo. A combinação desses usos e a alternância de utilização evitariam não somente a sensação gerada pelos espaços vazios, como possibilitaria o desenvolvimento de atividades, podendo transformar socialmente e economicamente o espaço.

#### 2. Necessidade de quadras curtas – maior conectividade entre os espaços

A autora ressalta as desvantagens de quadras longas, visto que esta composição corrobora para isolamento da vizinhança, torna os caminhos mais longos, e menos seguros, e preconiza que um maior quantitativo de vias e a existência de “quadras curtas são valiosas por proporcionar uma rede de usos combinados e complexos entre os usuários do bairro”, estimulando a vivacidade do espaço, tornando-o mais seguro e convidativo. Para a autora as ruas não foram feitas para desaparecer, e sim para se multiplicarem onde for possível, “as ruas frequentes efetivamente ajudam a gerar diversidade, só pela maneira como atuam”.

#### 3. Necessidade de prédios antigos – idades variadas dos prédios

Em relação à diversidade de edificações, Jacobs defende a existências de prédios antigos como forma de democratizar a implantação de empresas na cidade, incentivando o desenvolvimento da mesma. A autora ressalta que a existência de apenas prédios novos restringe os tipos de empresas que podem ser implantadas no local devido ao custo gerado e que as atividades econômicas presentes em um determinado espaço estão diretamente ligadas ao tipo de edificação que as abriga, dessa forma, deve-se existir um equilíbrio entre prédios antigos e novos para o sucesso do bairro, pois o excesso de edificações antigas pode demonstrar a decadência da área, assim como a existência de prédios novos pode elevar o custo de vida no bairro e torná-lo inviável.

#### 4. Necessidade de concentração – densidade urbana significativa

Jacobs (2001) correlaciona os efeitos de altas e baixas densidades em uma cidade com a diversidade de usos existentes nela, a autora enfatiza a importância da complementação das moradias de um distrito com outros usos, sejam eles econômicos, ou de lazer, a fim de se obter um fluxo de pessoas nas ruas durante todas as horas do dia, garantindo maior segurança.

#### ***Jan Gehl***

Gehl (2010), afirma que por décadas a dimensão humana tem sido um tópico negligenciado dentro do planejamento urbano, enquanto outras questões ganham maior enfoque, como a expansão vertiginosa de tráfego de automóveis. Gehl enfatiza os efeitos causados pelas ideologias modernistas e os impactos gerados principalmente para a escala humana, que como utilizador dos espaços urbanos sofre com os maus tratos resultantes desse tipo de planejamento. Para o autor, o crescimento urbano acelerado, impõe não somente as cidades, mas aos seus planejadores (arquitetos e urbanistas), a realizarem mudanças à sua forma de planejar e delimitar novas prioridades, dando enfoque às necessidades das pessoas que utilizam as cidades, de modo a reforçar uma política urbana que desenvolva

idades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, e o principal, reforce a função social do espaço da cidade como local de encontro.

Gehl (2010) ressalta que, em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades para caminhar, contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareça quando se reforça a vida a pé.

Segundo Gehl (2010), as atividades se dividem em três tipos: (a) necessárias, (b) opcionais e (c) sociais. A relação entre esses tipos de atividade e a qualidade do espaço público ocorre de três maneiras: (a) para a realização de atividades necessárias a qualidade do espaço é irrelevante; (b) para o acontecimento das atividades opcionais, a qualidade do espaço é um fator determinante, e, (c) para o acontecimento das atividades sociais, a qualidade do espaço interfere em sua realização, contudo, sua interferência tem impacto inferior às opcionais.

Quanto as primeiras (necessárias), se relacionam as atividades de deslocamento casa-trabalho, casa-estudo, etc., isto é sua realização é imprescindível, em relação as atividades opcionais, estas estão associadas fundamentalmente a atividades de lazer, como passeios ao ar livre, leitura de livros, conversa com amigos, brincadeiras com colegas, etc. ou seja, as atividades podem ser realizadas em qualquer momento. Quanto as atividades de caráter social, estas se caracterizam por terem hora e data marcada, ou seja, são em sua maioria eventos culturais, shows, espetáculos, não sendo possível a realização fora do período determinado, visto que tem dependência com outras partes.

### ***José Guilherme Magnani***

Magnani (1993) acredita que a rua seja um elemento de grande importância para a cidade, uma vez que impulsiona as relações estabelecidas entre as pessoas, pois acredita que a rua seja “símbolo e suporte da experiência urbana”. Para o autor a rua tem como função resgatar a experiência da diversidade, já que permite a presença do forasteiro, possibilita o encontro de desconhecidos, a troca entre diferentes, a pluralidade de usos e olhares. A qualificação de atividades de lazer em

um bairro da periferia, denota ainda, como o comportamento das pessoas molda o lugar e como o lugar pode modificar o comportamento entre elas.

Investigando além deste espaço, segundo o autor, as pessoas não formam grupos somente devido à presença nos espaços físicos ou por parentesco e familiaridade como ocorre nos bairros, mas também o encontro é fomentado por meio dos fatores simbólico e espacial. O primeiro (simbólico), trata-se da união de grupo devido suas afinidades de vários aspectos; o segundo, por outro lado, trata dos lugares como ponto de convergência de um público mais diversificado, sendo, portanto, espaços que mostram a variedade humana, a exemplo dos espaços de convivência. Segundo o autor a elaboração de espaços de convivência nas ruas reforça a função social do espaço da cidade como local de encontro.

### ***Jeff Speck***

Speck (2012), seguidor dos preceitos de Jacobs e Gehl, relata em seu trabalho os dez passos para se alcançar a caminhabilidade em uma cidade, em que apresenta experiências em cidades médias e grandes norte-americanas a fim de demonstrar que a vitalidade dos centros urbanos está intrinsecamente relacionada à vivência do cidadão na escala humana, tal como Gehl (2010).

Cabe pontuar que todos estes dez passos acabam por estimular o uso dos espaços públicos urbanos, conforme os preceitos dos demais autores supracitados, e são estes: (1) pôr o automóvel em seu lugar; (2) mesclar os usos; (3) adequar os estacionamentos; (4) deixar o sistema de transporte fluir; (5) proteger o pedestre; (6) acolher as bicicletas; (7) criar bons espaços; (8) plantar árvores; (9) criar faces de ruas agradáveis e singulares; (10) eleger suas prioridades.

Com base nestes passos, Speck (2012) acredita que as cidades podem se tornar mais caminháveis, e portanto, amigáveis ao pedestre, que é o agente essencial para a requalificação, reativação e integração das áreas de uma cidade.

## **2.2 Vagas vivas ou Parklets**

### *2.2.1 Apresentação e breve histórico*

Desde 2005, os termos Parklet ou vagas vivas são utilizados informalmente para se referir a um pequeno espaço urbano, um miniparque, resultante da retirada de vagas de estacionamento de veículos motorizados, visando propiciar a discussão sobre a cidade para as pessoas e a distribuição do uso dos solos. De acordo com Ocuillo (2012), os Parklets são uma distinta tipologia de desenho urbano com características espaciais específicas, que têm por intuito refletir a criatividade e a diversidade não somente das pessoas como também das empresas e organizações responsáveis por seu desenho, pois refletem o comprometimento das cidades em encorajar o caminhar, o pedalar e a força da comunidade ao seu redor.

Segundo a Pavement to Parks Program (2015), os primeiros Parklets formais públicos do mundo, foram concebidos e instalados na Cidade de São Francisco (CA) em 2010, e em março de 2015 mais de 50 Parklets já haviam sido instalados por comerciantes, grupos de vizinhança, organizações sem fins lucrativos, entre outras organizações em São Francisco, os Parklets foram também adotados ao cotidiano de diversas cidades norte-americanas, e tal programa vem sendo imitado em diversas partes do mundo.

A criação de espaços de convivência nas ruas reforça a função social do espaço da cidade como local de encontro. Incentivar a vida urbana nas cidades, preconizando as necessidades das pessoas que se utilizam dos espaços urbanos é uma forma de promover a interação social, e conquistar gradativamente espaços públicos mais seguros e vivos. A utilização de Parklets vem com o objetivo de encorajar os deslocamentos realizados a pé ou de bicicleta pela cidade. Em locais onde já se observava uma grande presença de pessoas, onde tem se a realização de atividades cotidianas e os deslocamentos diários são de grande relevância, ofertar oportunidades para a permanência no espaço, incentivando as pessoas a participarem e acompanharem os acontecimentos da cidade.

### *2.2.2 Estado da Prática no Brasil*

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 ONG's. Os primeiros Parklets instalados funcionaram durante quatro dias nos bairros da Vila Buarque e Itaim Bibi. Uma segunda iniciativa foi responsável pela implantação de um parklet na Rua Padre João Manuel, ao lado do Conjunto Nacional, durante 30 dias. A boa receptividade da população permitiu a Prefeitura do Estado de São Paulo transformar a ideia em política pública de ocupação dos espaços da cidade, transformando áreas originalmente destinadas aos automóveis para as pessoas. A iniciativa da prefeitura de São Paulo em regulamentar a implantação dos Parklets visa humanizar e democratizar o uso da rua, transformando-a em mais convidativa e atrativa. Amplificar a oferta de espaços públicos destinados a permanência na cidade contribui significativamente na qualidade de vida da população.

Extensões temporárias de calçada que promovem o uso de espaço público de forma democrática, gerando lugares melhores para se viver e conviver. Segundo a Pesquisa Parklet 2013, do Instituto Mobilidade Verde, em um dia, duas vagas de estacionamento recebem 40 carros ou 300 pessoas em um parklet.

Segundo o artigo [Art. 2º do decreto nº 55.045/14], o Parklet se trata de uma ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de uma plataforma sobre a área antes ocupada por um leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guarda-sóis, aparelhos de exercícios físicos, para ciclos, ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas.

Em 13 de março de 2015, a prefeitura de Belo Horizonte publicou o Decreto 15.895 no Diário Oficial, onde estabeleceu as regras e condições para a implantação desse tipo de mobiliário urbano no município, onde especifica os critérios para a localização do projeto e o roteiro para o licenciamento. A cidade de Belo Horizonte atualmente conta com 36 varandas urbanas implantadas.

Na região Centro-oeste a Prefeitura de Goiânia, aprovou em 13 de março de 2015 o Decreto N°791 que regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de

passeio público, denominada parklet, sendo a instalação executada através da Administração Municipal ou por requerimento de pessoa física ou jurídica, seguindo os requisitos técnicos previstos no Decreto.

No Rio de Janeiro a prefeitura publicou em 10 de abril de 2015 o Decreto N°39.983, que estipulou a criação do programa Paradas Cariocas, visando estimular a convivência social e manter as identidades culturais cariocas, baseadas no convívio, e da confraternização no espaço público.

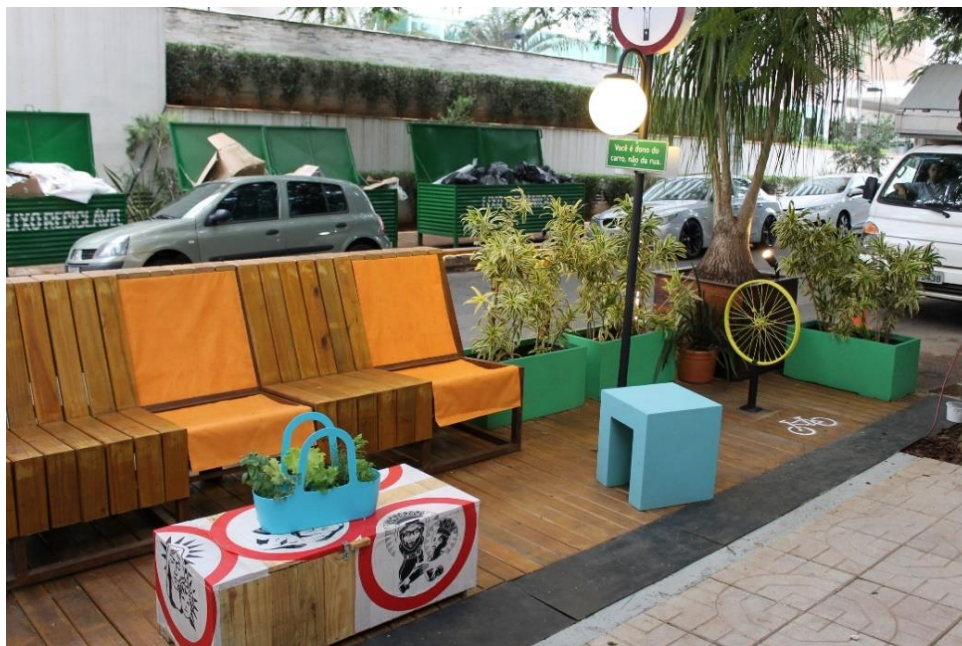


**Figura 1-** Parklet localizado na Rua Padre João Manoel, 47, Avenida Paulista, SP.

Foto: Yuri Vasquez/ Folhapress 16/09/2014.



**Figura 2-** Varandas urbanas, BH.  
Foto: Jair Amaral/ EM/ Da Press



**Figura 3-** Parklet da calçada da Rua Mário Bittar, GO.  
Fonte: Prefeitura de Goiânia.





**Figura 4-** Parada Carioca no bairro Leblon, RJ.

Crédito:Lara Alves



**Figura 5-** Parada Carioca no bairro Leblon, RJ.

Crédito: Lara Alves

### **3. Metodologia**

#### **3.1 Pesquisa quali-quantitativa**

A metodologia de pesquisa foi definida como quali-quantitativa, método misto que visa resultados tanto qualitativos quanto quantitativos, nesta ordem. Segundo Giddens (2012), o método quali-quantitativo permite a obtenção de uma compreensão e explicação mais ampla do tema estudado.

A pesquisa qualitativa está associada ao levantamento de dados que visam compreender e interpretar determinados comportamentos de uma população, ou um grupo específico, é de caráter exploratório, ou seja, não tem por finalidade, obter resultados numéricos, e sim captar opiniões, e expectativas dos participantes sobre o tema. A pesquisa foi baseada em estudos bibliográficos sobre os assuntos abordados, como, a perda da função social dos espaços urbanos, a existência e qualidade dos espaços, e a transformação de áreas destinadas ao estacionamento de veículos, nos arredores da instituição, em espaços de convivência.

- Estudo do problema
- Observação das hipóteses
- Verificações
- Análise das variáveis
- Resultado

A pesquisa quantitativa está relacionada à análise numérica dos dados coletados, ou seja, prioriza quantificar a frequência e a intensidade dos comportamentos dos participantes a fim de responder o questionamento inicial. A obtenção dos dados se deu, principalmente, por meio da aplicação de questionários, onde as informações puderam ser analisadas por meio de ferramentas estatísticas, a fim de verificar a confiabilidade.

- Estudo do problema
- Elaboração das questões
- Aplicação dos questionários
- Análise dos dados

- Resultados

As perguntas elaboradas tiveram por finalidade obter a quantidade de frequentadores dos gêneros feminino, masculino e outros, a faixa etária, o local de moradia, os meios de deslocamentos utilizados para vir a Instituição, a qualidade e existência de espaços públicos em Brasília e nas outras cidades, fatores que influenciam a permanência de pessoas nesses espaços, a existência de áreas de convívio ao redor do UniCEUB, e a viabilidade de implantação de um espaço de convívio, retirando-se duas vagas de estacionamento.

### **3.2 Coleta de dados a partir da aplicação de questionário**

As perguntas do questionário foram elaboradas no intuito de se captar a opinião dos estudantes da Instituição UniCEUB de forma objetiva, quanto a existência e qualidade dos espaços públicos em Brasília e nas demais cidades que englobam o Distrito Federal e seu entorno, e principalmente verificar a necessidade de existência desses espaços nos arredores do UniCEUB, com o propósito de mostrar o desejo por parte dos estudantes pela implantação de um espaço próximo a Instituição.

Os questionários foram aplicados on-line via plataforma Google Formulários, no período de 09 de junho até o dia 22 de junho de 2017, sendo aberto a todos os cursos da Instituição, no Campus da Asa Norte. 550 estudantes responderam o questionário que continha um total de doze questões e uma breve explicação acerca do que é um Parklet juntamente com imagem ilustrativa do projeto no local de implantação.

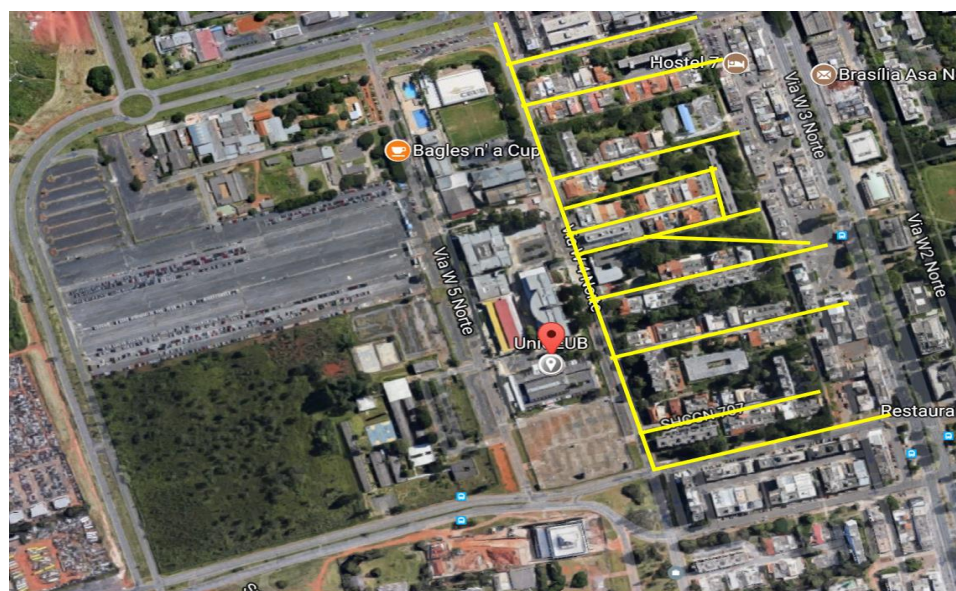
### **3.3 Projeto do Parklet**

#### *3.3.1 Escolha do Local a ser implantado*

O critério de escolha do local de implantação se deu a partir das seguintes considerações, fluxo de pessoas e veículos, acessibilidade, opções de caminhos, uso do solo, proximidade com a instituição, velocidade, sombras de prédios ou árvores, boa iluminação à noite, equipamentos públicos, ciclovias, etc.

A instituição UNICEUB está localizada nas quadras 707/708 Norte, entre as vias W4 Norte e W5 Norte que são responsáveis por atender escolas, instituições culturais, religiosas, prédios comerciais, além de separar as entrequadras 700/900 Norte, ambas as vias possuem velocidade de 50km/h, sendo classificadas como vias coletoras e de mão única.

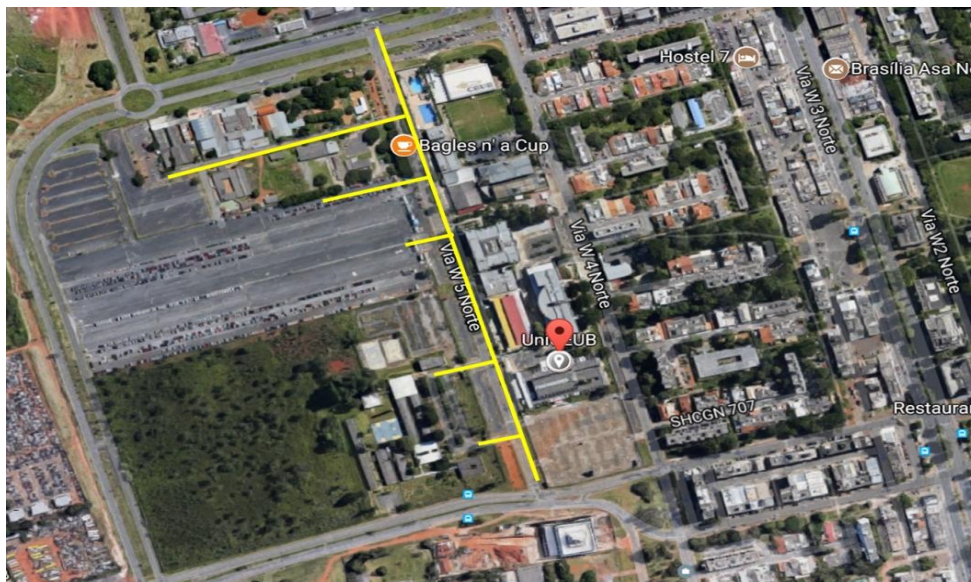
A via W4 Norte possui três faixas de rodagem exclusivamente para o sentido norte, dando acesso às quadras residenciais e escolas, tendo o uso do solo em seus arredores totalmente realizado.



**Figura 6-** Caminhos para chegar à Instituição pela W-4Norte.

Fonte: Google Maps (2017).

A via W5 Norte possui três faixas de rodagem exclusivamente para o sentido sul (mão única), esta dá acesso às quadras e entrequadras das 900 Norte. Estando em sentidos opostos as duas vias cercam a Instituição de ensino e possibilitam o acesso ao UniCEUB.



**Figura 7-** Caminhos para Instituição pela W-5Norte

Fonte: Google Maps (2017).

A escolha da implantação do parklet (Espaço UniCEUB), nas proximidades da W-4 Norte se dá primeiramente pelo número de caminhos existentes próximos à via, cerca de 25% dos alunos da Instituição utilizam transporte público como meio de deslocamento, os pontos de ônibus estão localizados próximos à via W-3 Norte (via secundária), sendo necessário o deslocamento a pé pelas quadras residenciais e comerciais das 700 Norte.

### ***3.3.2 Levantamento do Local com a proposta do Parklet***

Realizaram-se levantamentos da área de implantação do parklet, a fim de se verificar a viabilidade de implantação no local. A primeira parte do levantamento consistiu na elaboração de uma planta de levantamento inicial do local contendo as áreas externas de estacionamento, o quantitativo de vagas normais, de idosos, e deficientes, a largura dos passeios públicos e privados existentes, largura das entradas e saídas, altura de meios-fios, assim como os equipamentos e mobiliários inserido dentro do passeio público e privado.



**Figura 8-** Localização dos acessos aos bolsões de estacionamento.

Quantidade de vagas de estacionamento entre os acessos A e E.			
Acessos	Normais	Deficientes	Idosos
Acesso A	9	1	1
Acesso B	29	1	1
Acesso C	9	1	0
Acesso D	6	1	1
Acesso E	10	1	1

**Tabela 1:** Quantitativo de Vagas dos bolsões de estacionamento da área externa dos Acessos A ao E.

Dimensões das Vagas de estacionamento dos Acessos A, B e C.			
Tipo	Largura	Comprimento	Angulação
Normais	3,0 m	5,0 m	45°
Deficientes	4,2 m	5,0 m	45°
Idosos	3,0 m	5,0 m	45°

**Tabela 2:** Dimensões das vagas de estacionamento dos Acessos A ao C.

Dimensões das Vagas de estacionamento Acesso D			
Tipo	Largura	Comprimento	Angulação
Normais	2,5	5,0 m	90°

**Tabela 3:** Dimensões das vagas de estacionamento do Acesso D.

Dimensões das Vagas de estacionamento Acesso E			
Tipo	Largura	Comprimento	Angulação
Normais	2,50 m	5,0 m	45°
Deficientes	4,2 m	5,0 m	45°
Idosos	2,50m	5,0 m	45°

**Tabela 4:** Dimensões das vagas de estacionamento do Acesso E.

Largura das calçadas dos bolsões de estacionamento dos acessos A ao E.		
Acessos	Calçada pública	Calçada da Instituição
A	2,20 m	1,40m
B	2,20 m	1, 80 m
C	2,20 m	1,10 m
D	1,80 m	1,30 m
E	0,80 m	1,10 m

**Tabela 5:** Largura dos passeios público e da Instituição UniCEUB, dos Acessos A ao E.

A largura do parklet não pode ocupar um espaço superior a 2,40 metros, a partir do alinhamento das guias, por 10 metros de comprimento em vagas paralelas, ou de 4,40 metros de largura por 5 metros de comprimento em vagas perpendiculares ou a 45° do alinhamento com a calçada. O espaço de convivência também, não poderá obstruir guias rebaixadas, equipamentos de combate a incêndio, como hidrantes, rampas para o acesso de pessoa com deficiência, pontos de ônibus, e faixas de pedestre.

Realizou-se o levantamento fotográfico dos bolsões de estacionamento externo, com foco na região escolhida como área de implantação do parklet, a fim de mostrar que a retirada das vagas da área de implantação do Parklet não gera interferências aos frequentadores da Instituição.

A segunda etapa consistiu na realização do levantamento fotográfico contendo as vistas laterais (esquerda e direita), vistas diagonais, e vista frontal do local de implantação e seus detalhamentos.



**Figura 9-** Vista lateral direita da área de implantação do Parklet, acesso D, UniCEUB.





**Figura 10-** Vista diagonal direita da área de implantação do Parklet, acesso D, UNICEUB.



**Figura 11-** Vista lateral esquerda da área de implantação do Parklet, acesso D, UniCEUB.



**Figura 12-** Vista diagonal esquerda da área de implantação do Parklet, acesso D, UniCEUB.



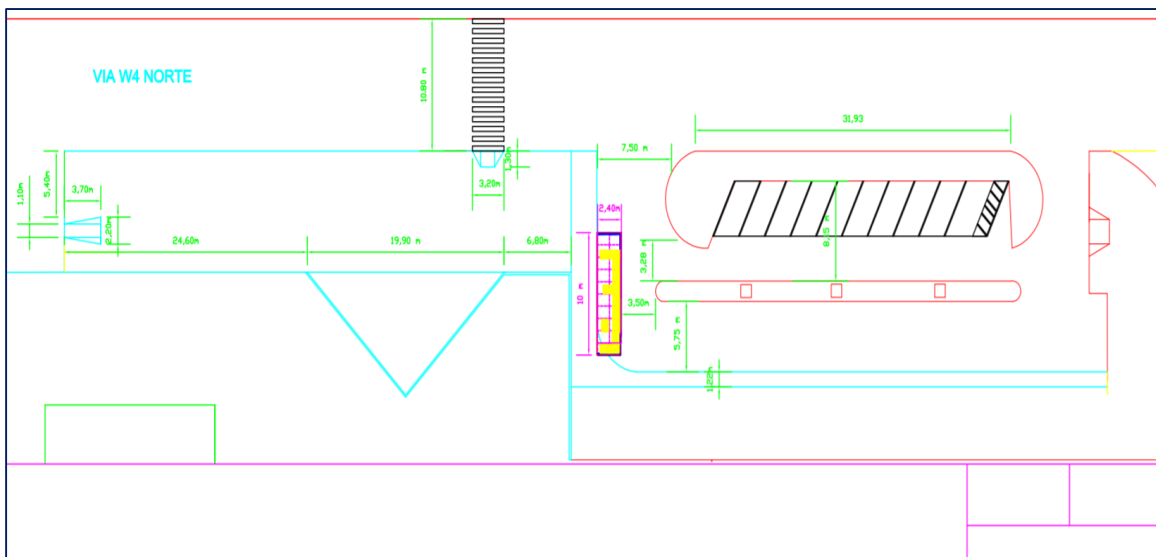
**Figura 13-** Vista Frontal da área de implantação do Parklet, acesso D, UniCEUB.

Realizou-se após a execução dos levantamentos, e a escolha da área de implantação, o projeto do Parklet por meio dos softwares, AUTOCAD, Sketchup e V-Ray. O local escolhido para a implantação do Parklet foi o bolsão de estacionamento do acesso D, próximo à entrada principal.

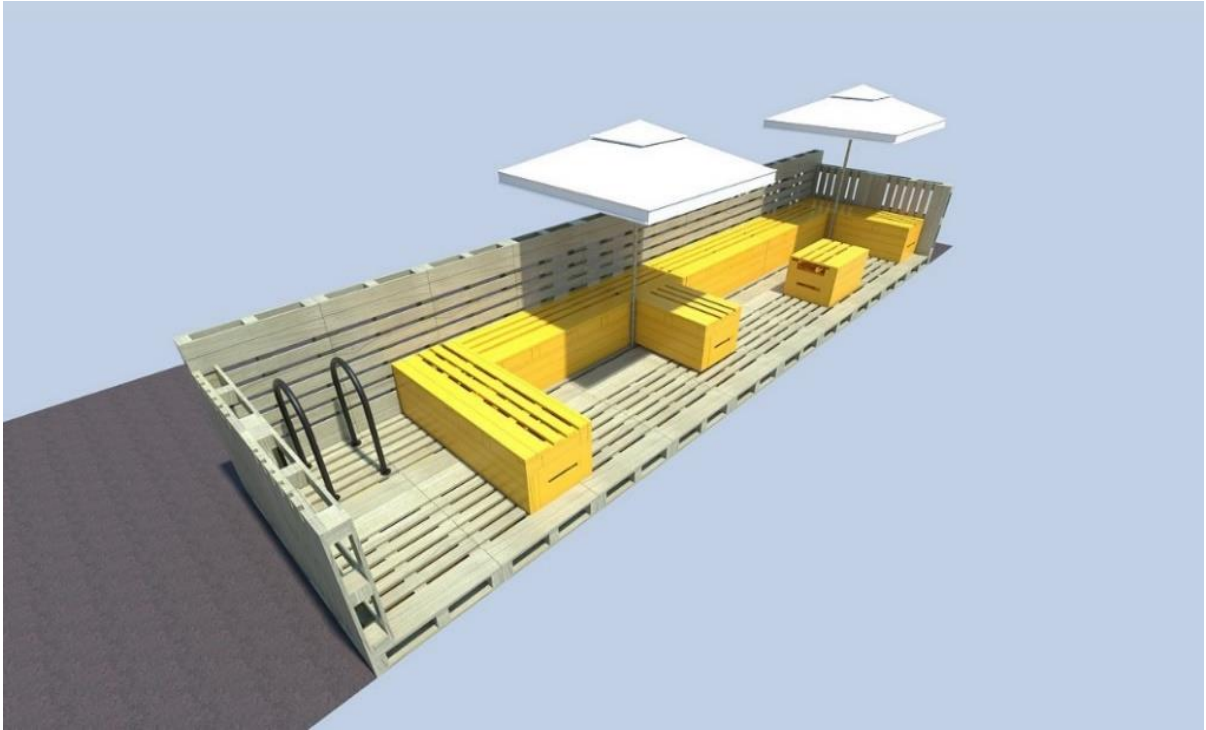


**Figura 14-** Local escolhido para a implantação do Parklet.

Fonte: Google Maps (2017).



**Figura 15-** Planta baixa da área de implantação e esboço do Parklet.



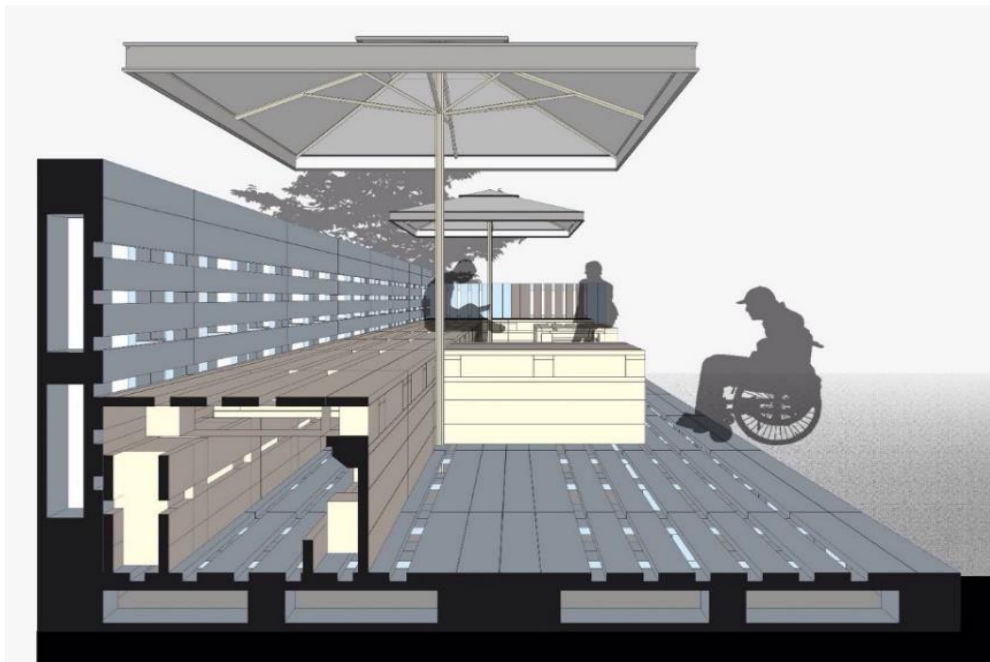
**Figura 16-** Projeto do Parklet.



**Figura 17-** Vista superior da área de implantação do Parklet com o projeto.



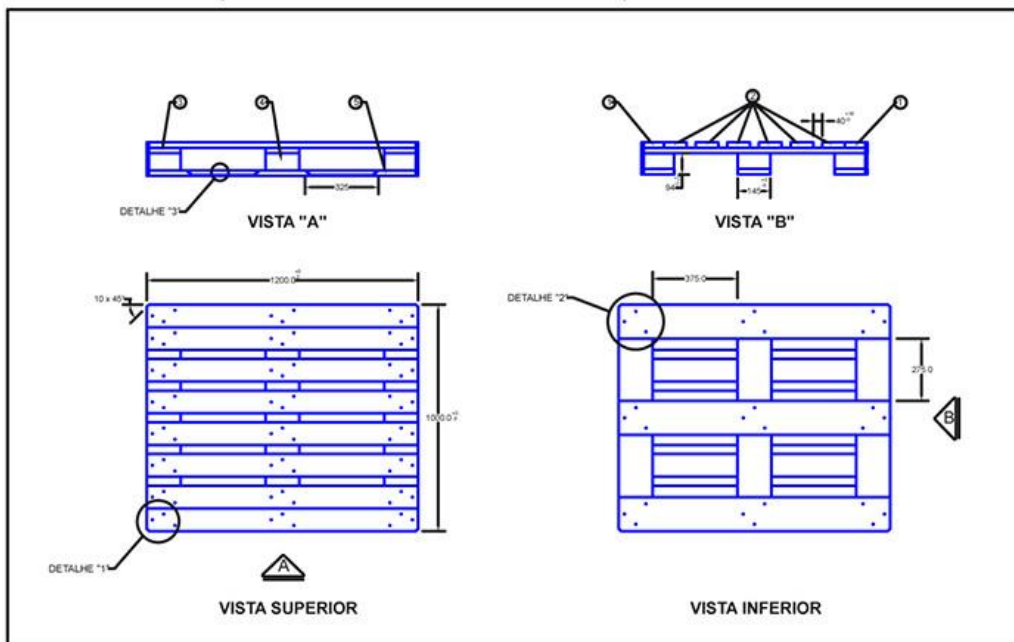
**Figura 18-** Vista frontal do Parklet na futura área de implantação.



**Figura 19-** Corte Lateral do Parklet.

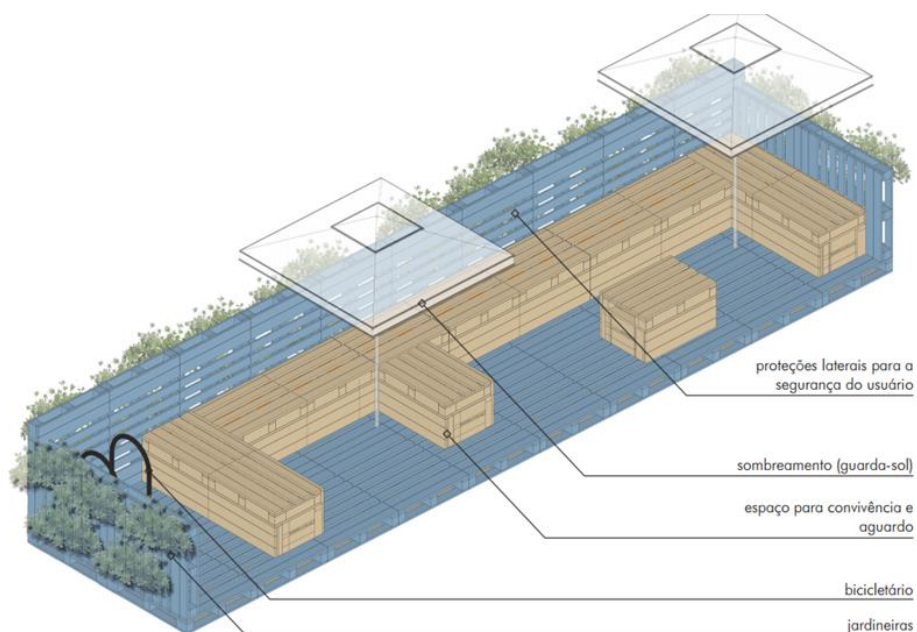
Por ser uma instalação temporária e passível de remoção, foi concebido um projeto de estrutura modular utilizando paletes PBR1 de dimensões de 1m x 1,20m, a fim de facilitar tanto a instalação quanto a retirada do mesmo. Os materiais a serem utilizados na construção do parklet visam não somente promover a sustentabilidade como também facilitar a montagem.

A estrutura do piso do parklet deve estar instalada de forma contínua e nivelada com as calçadas. O parklet também deve conter proteção lateral em todas as faces voltadas para o leito carroçável, a fim de assegurar que os usuários do espaço, e principalmente crianças que venham a utilizar do mesmo, não tenham acesso direto a rua, sendo acessado apenas pelo passeio público. As proteções laterais do Espaço UniCEUB tem 100 cm de altura, fixada ao piso da estrutura, de modo a suportar o peso das pessoas que se apoiam. Os equipamentos instalados e fixados dentro do espaço serão bancos, dispostos de forma a facilitar a acessibilidade de cadeirantes, jardineiras, lixeira, guarda-sóis e bicicletários.



**Figura 20-** Paleta PBR1

Fonte: Abras.



**Figura 21-** Equipamentos a serem instalados no Parklet.

#### **4. Análise dos questionários**

Com base nos dados obtidos através da aplicação dos questionários, observa-se que muitos dos estudantes que frequentam o UniCEUB moram fora do eixo de localização da instituição, ou seja, moram em outras regiões administrativas, além disso a falta de opções de transporte público, faz com que o uso de carro como meio deslocamento predomine diante dos outros meios de deslocamento, seguido do ônibus, percebe-se também que até mesmo aqueles que moram em áreas mais próximas a Instituição optam pela utilização do veículo motorizado dentre os outros meios.

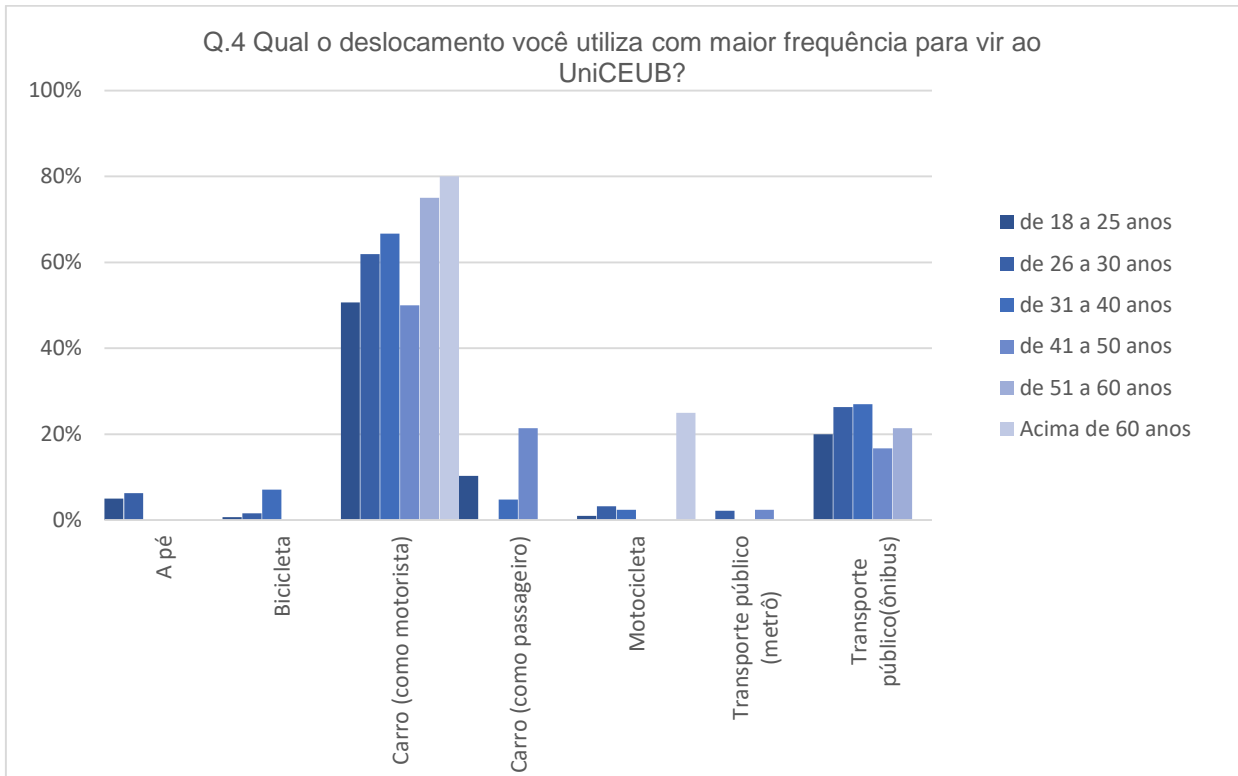
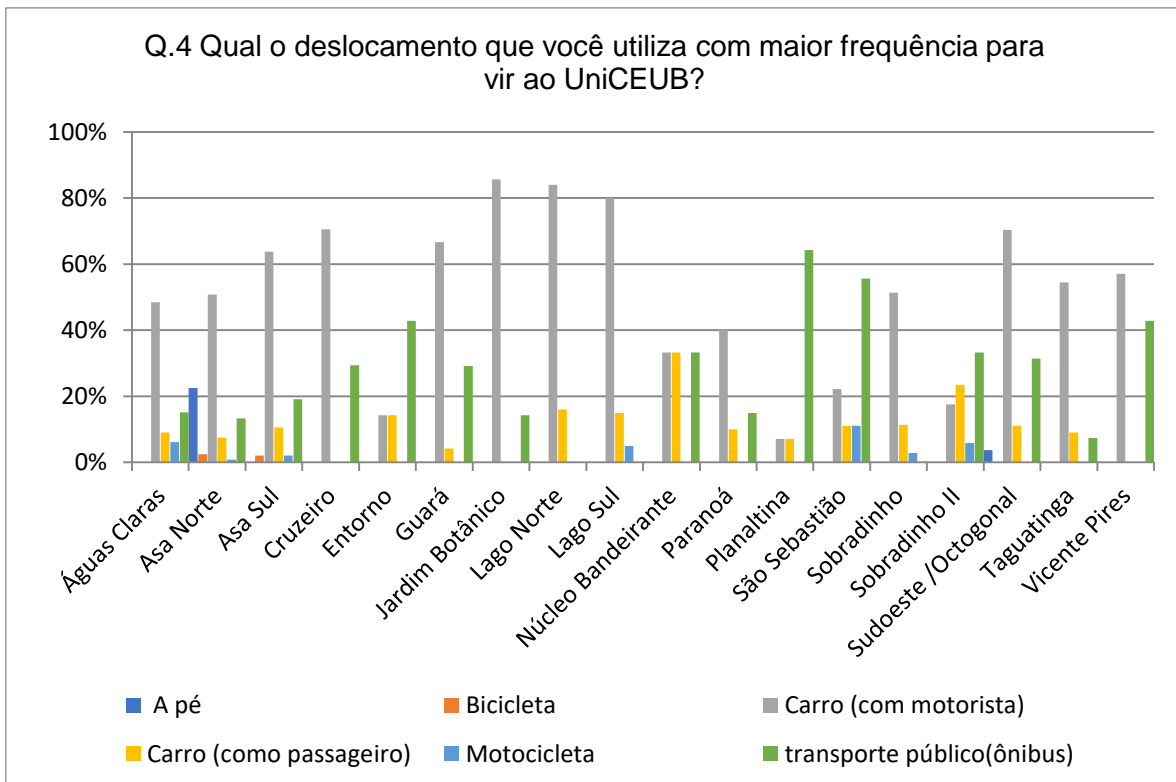
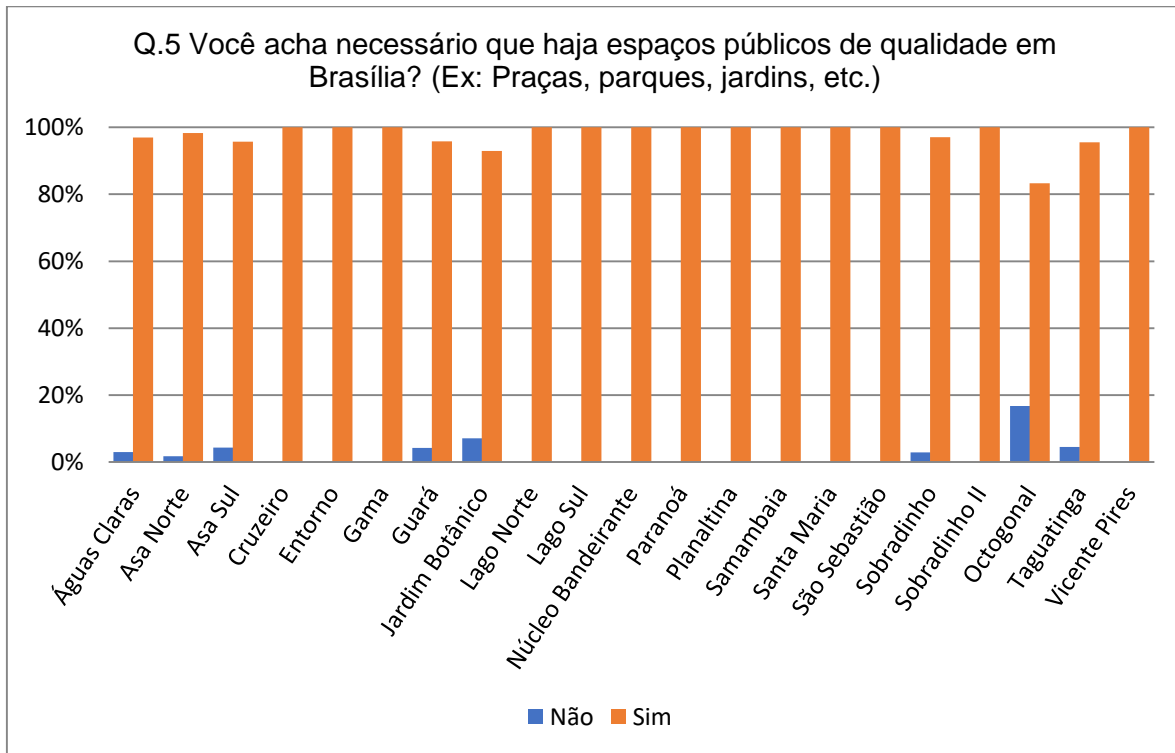


Figura 22: Questão quatro do questionário cruzada com faixa etária.



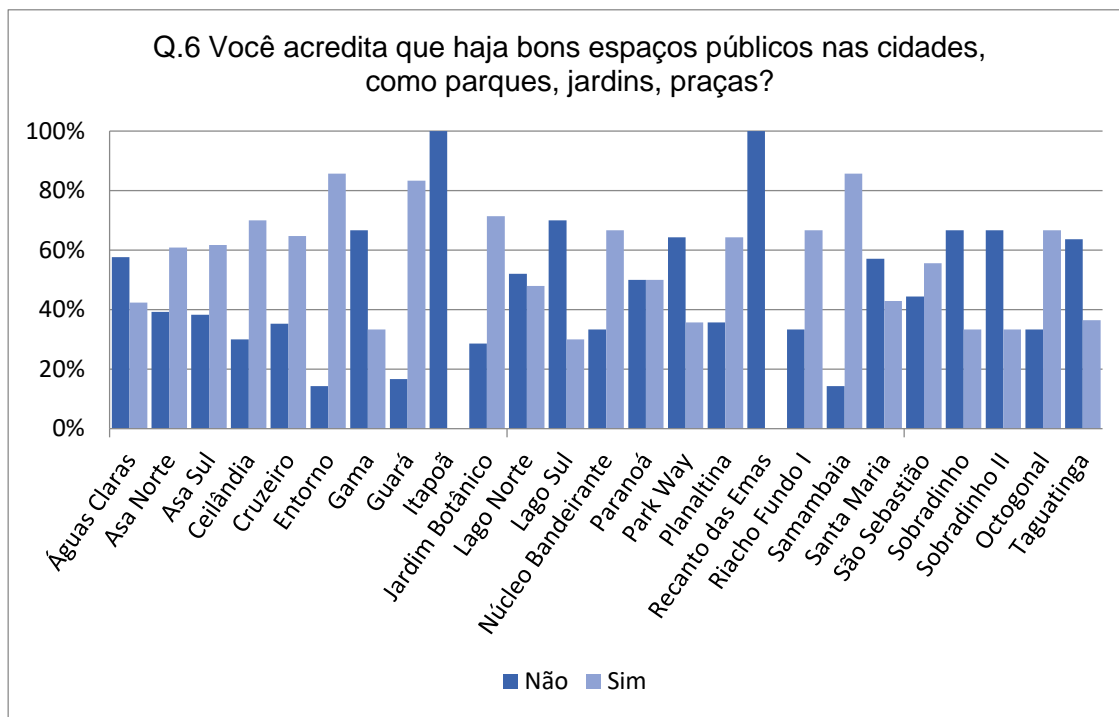


**Figura 23:** Questão quatro do questionário cruzada com moradia.



**Figura 24:** Questão cinco do questionário cruzada com moradia.

Quanto à necessidade de bons espaços públicos em Brasília, muitos dos estudantes afirmam a importância desse aumento e a melhoria da qualidade dos mesmos, visto que os estudantes passam a maior parte do tempo na região, com isso tendem a frequentar mais os espaços públicos do Plano Piloto.



**Figura 25:** Questão seis do questionário cruzada com moradia.

Em relação à existência e qualidade desses espaços nas demais cidades, notou-se que nas respostas dos participantes oriundos dessas regiões administrativas cujo desenvolvimento urbano se deu de forma irregular, haver a carência desses espaços para convívio entre as pessoas, enquanto as que vivem em áreas que apresentam certo planejamento não demonstraram sentir tamanha falta.

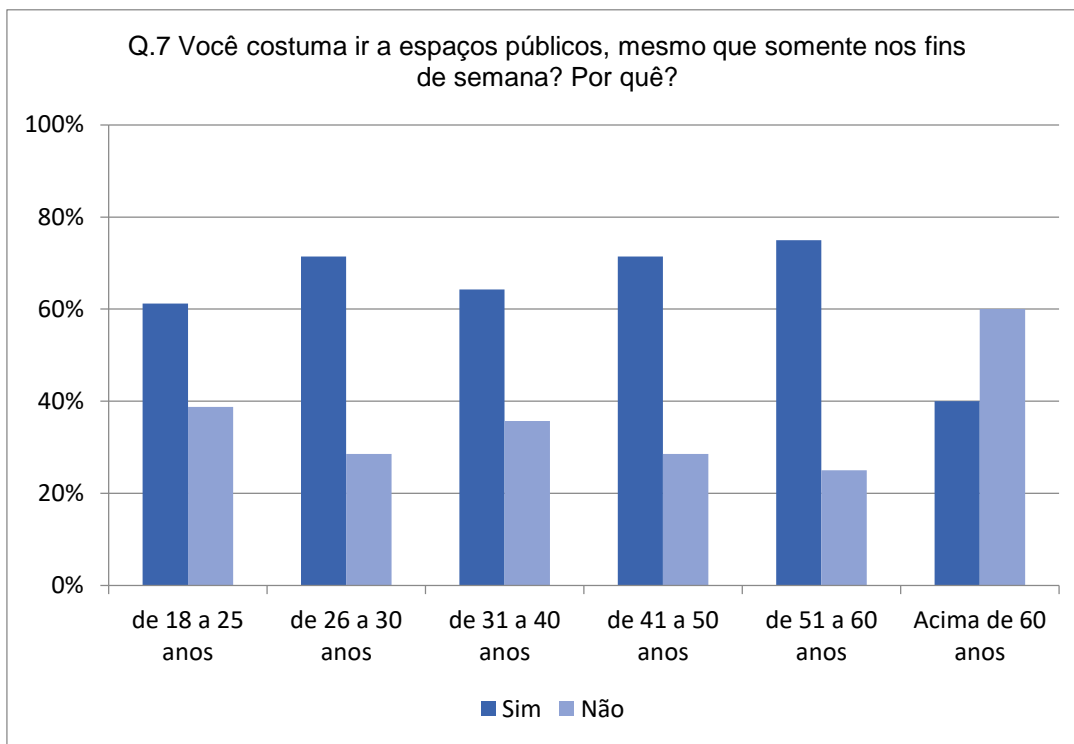


Figura 26: Questão sete do questionário cruzada com faixa etária.

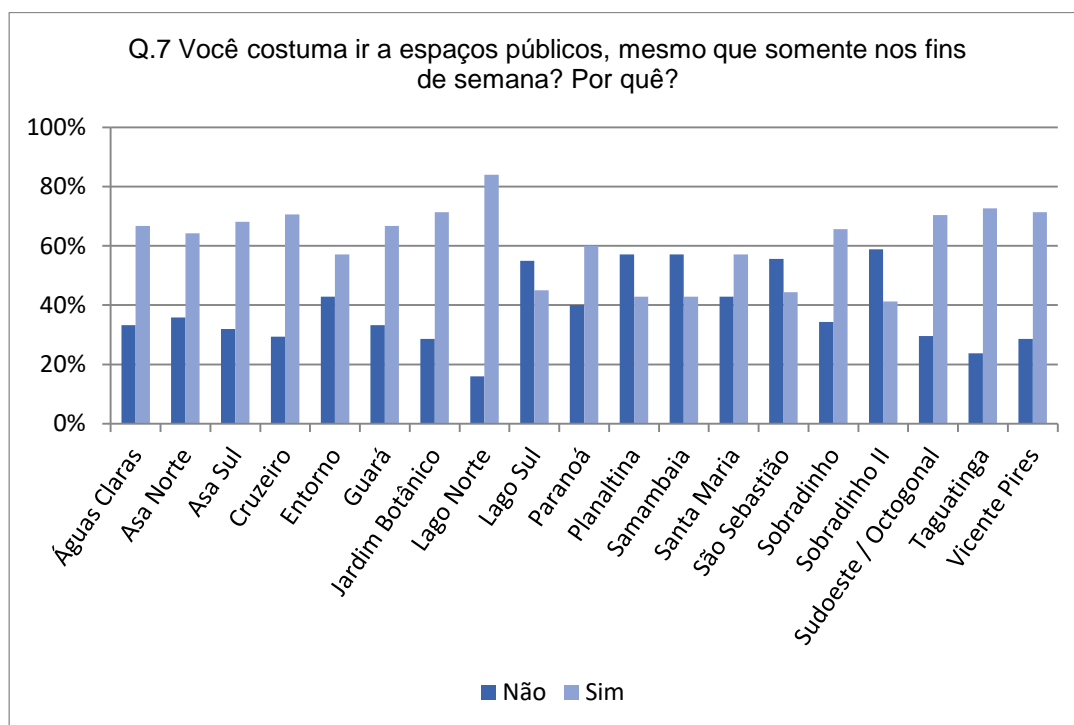


Figura 27: Questão sete do questionário cruzada com moradia.

O uso dos espaços públicos nos fins de semana, ocorre de forma diferente em algumas cidades satélites em relação ao Plano Piloto, que permite aos seus moradores mais opções de espaços para permanecer, seja pela facilidade de acesso, proximidade, e até melhor qualidade dos mobiliários.

Algumas justificativas das questões 6 e 7 foram expostas nas Tabela 6 e 7, juntamente com as justificativas e seus mecanismos de justificação.

*Q.6 Você acredita que haja bons espaços públicos nas cidades, como parques, jardins, praças? Por quê?*

<i>Mecanismos de justificação</i>	<i>Justificativas</i>
<i>Diversidade de usos</i>	<i>“Geralmente esses parques e praças são distantes dos locais que eu mais frequento (minha casa e minha faculdade), além disso, os espaços não são seguros/movimentados em vários horários do dia e vários parques/praças/jardins não possuem uma infraestrutura para o conforto das pessoas. ”</i>
<i>Qualidade dos espaços</i>	<i>“Acredito que haja bons espaços públicos em Brasília, como o Parque da Cidade, Parque Olhos d'agua, áreas verdes nas quadras e etc., no entanto, a falta de manutenção e conservação desses espaços reduz a qualidade e segurança desses locais. ”</i>

Tabela 6: Exemplos de justificativas da questão 6.

*Q.7 Você costuma ir a espaços públicos, mesmo que somente nos fins de semana? Por quê?*

<i>Mecanismos de justificação</i>	<i>Justificativas</i>
<i>Deterioração dos espaços</i>	<i>“Gostaria muito de frequentar mais espaços públicos de convivência. Mas, na cidade em que moro a maioria deles está deteriorada, e só me sinto segura para frequentá-los se estiver acompanhada por algum homem. ”</i>
<i>Distância</i>	<i>“Devido ao fato de ser distante do local onde moro, acaba criando uma desmotivação de fazer programas</i>

Segurança

como esse, de sair para espaços públicos para lazer.  
”

“Hoje, raramente, os espaços públicos são o principal ponto de encontro das pessoas. Muitas vezes a insegurança causada pela desertificação e mal cuidado com essas áreas são um problema.”

Tabela 7: Exemplos de justificativas da questão 7.

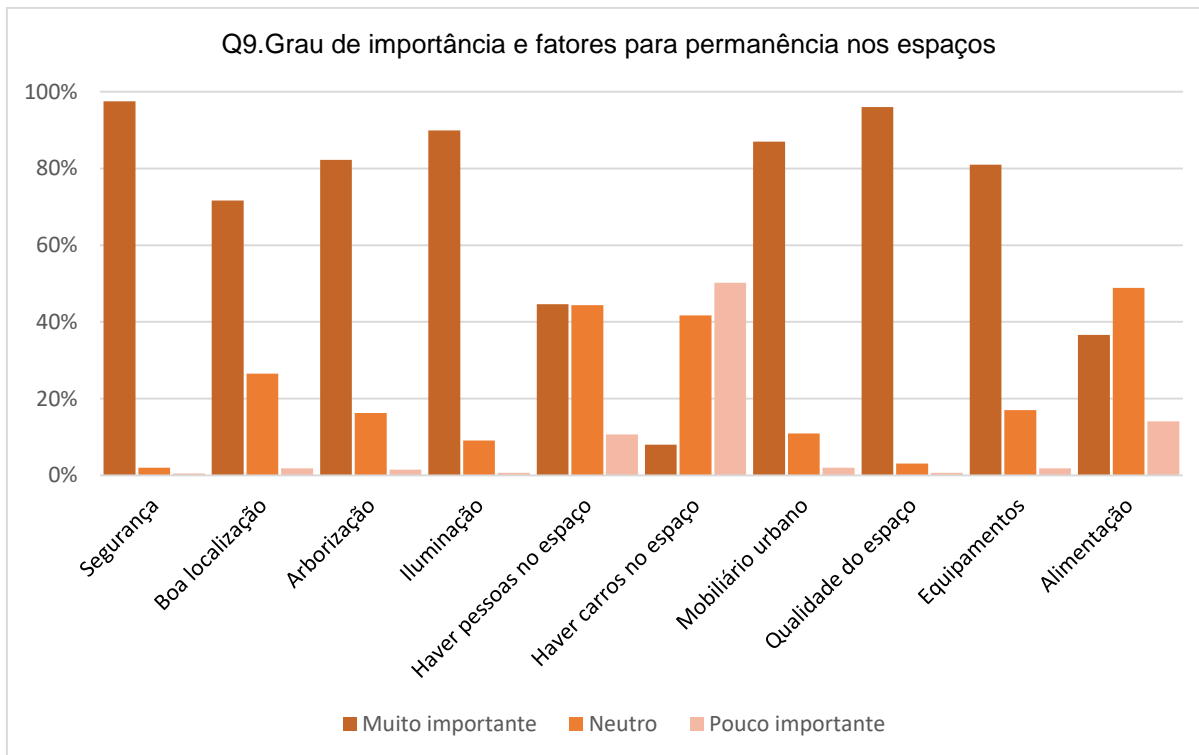
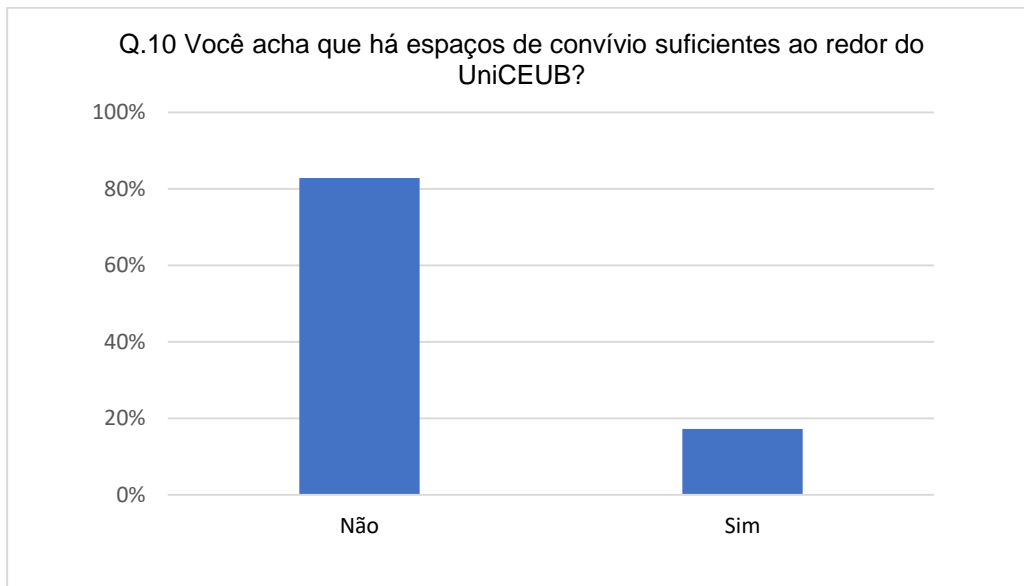
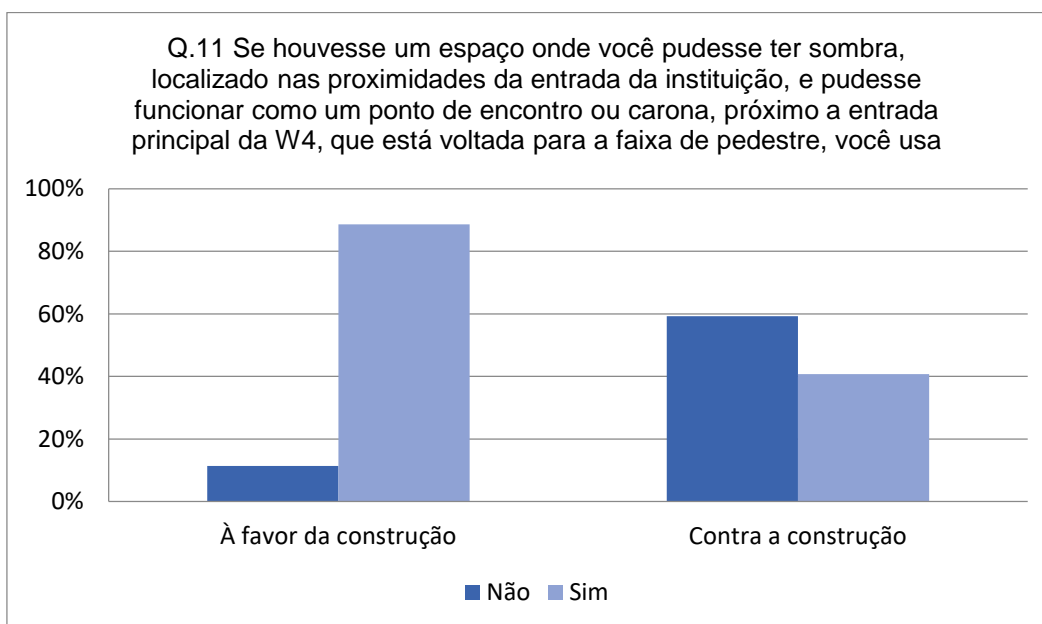


Figura 28: Questão nove do questionário.

Boa parte dos estudantes acredita que existem bons espaços públicos nas cidades, porém, nota-se em algumas justificativas que apesar da existência desses espaços, faltam neles fatores que encorajem a permanência nos mesmos em diferentes períodos do dia. Foi observado que muitos utilizaram respostas semelhantes, quanto aos grupos de fatores que implicam no uso e permanência nos espaços. A insegurança, a falta de manutenção, a dificuldade de acesso, e até mesmo a carência desses espaços em algumas regiões administrativas desmotivam o seu uso pela população.



**Figura 29:** Questão dez do questionário.



**Figura 29:** Questão onze do questionário cruzada com implantação.

Correlacionando as respostas obtidas nas questões 10, 11 e 12, pode-se inferir que não há áreas de convívio suficientes nos arredores da instituição, e os espaços de convívio existentes no UniCEUB em sua área interna, não atendem à demanda de estudantes do campus. O desejo por mais espaços de convivência nos arredores

do UniCEUB é tamanho que mesmo os estudantes que afirmaram a não utilização do espaço opinaram a favor retirada das vagas para a construção Parklet.

#### 4.1 Implantação do Parklet

A implantação do Parklet que estava prevista para o dia 22 de setembro de 2017, tendo em vista a comemoração do Dia Mundial Sem Carros, foi cancelada em virtude da necessidade de aprovação pelo órgão DETRAN/DF, uma vez que se tratava de uma área de estacionamento.

Entretanto, devido a ausência de resposta, optou-se por escolher uma nova área, que não mais dependesse do referido órgão e que fosse próxima à primeira (Figura 30), de modo a facilitar a sua utilização pelos alunos do UniCEUB. Assim, após verificar que o empreendimento Café Antonieta, situado na SCRN 708/709, bloco G, loja 20, apresentava uma área adequada a implantação do Parklet, pois embora haja veículos estacionados na calçada (Figura 31), esta não apresenta tal destinação. Vale salientar que tanto os proprietários do empreendimento, quanto o proprietário do edifício no qual o empreendimento localiza-se, estão de acordo com a implantação do Parklet, e, portanto, com a retirada dos carros de cima da calçada.

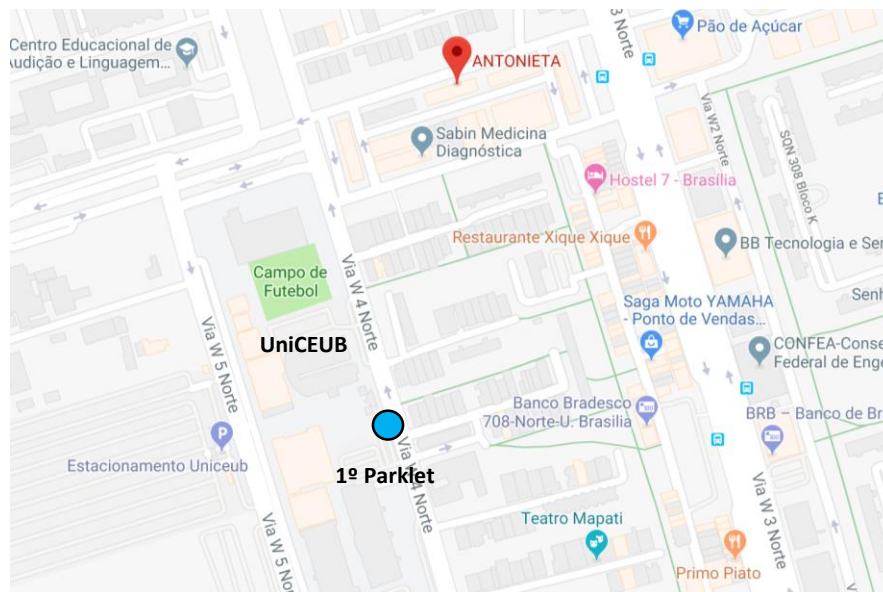


Figura 30: Localização do Café Antonieta (vermelho) e do 1º Parklet no UniCEUB (azul)

Fonte: Google Maps (2018)



**Figura 31: Uso indevido da calçada por veículos em frente ao Café Antonieta (ainda com a fachada sem a sua identidade visual)**

Fonte: Google Street View (2018)

Cabe destacar ainda que o Parklet, pelo menos no início, terá o seu uso vinculado ao empreendimento, pois é necessário ainda verificar junto à AGEFIS (Agência de Fiscalização do Distrito Federal) a viabilidade da implantação fixa deste equipamento, uma vez que não há nenhum em Brasília nestes moldes.

Em relação ao projeto do Parklet, tendo em conta as especificidades da atual área, foi necessário criar um novo projeto (Apêndice IV) que incorporasse o declive presente na área.



## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

### **5.1 Conclusões**

Em Brasília, o uso excessivo de veículo motorizado se dá em consequência do projeto urbanístico no qual a cidade foi idealizada e construída. A cidade modernista em seu auge tem determinada sua setorização, com a composição de vias largas e retas e um traçado urbano pensado no automóvel em detrimento do pedestre, e com isso a degradação do estilo de vida do seu residente enquanto pedestre.

Pode-se concluir que a instituição não utiliza bem as áreas existentes ao seu redor, visto que a sua maioria é destinada ao estacionamento de veículos, e ainda assim muitos motoristas invadem as áreas residuais para a passagem de pedestres. Ademais, a ciclovia existente ao longo da W4 norte – local de primeira implantação do Parklet – é interrompida para possibilitar o fluxo de veículos que transitam nos bolsões de estacionamento, o que reforça a primazia dos automóveis.

Constatou-se, com a aplicação dos questionários, o desejo dos estudantes por mais espaços de convivência nos arredores do UniCEUB, visto que este tipo de espaço proporciona, não só aos estudantes, como também à comunidade local, uma interação social, e conseqüentemente, segurança nos espaços (Jacobs, 2000).

Assim sendo, fica evidente a necessidade de se criar espaços que proporcionem maior interação interpessoal, de modo a se discutir a importância de haver maior equilíbrio no uso dos espaços, ou seja, havendo espaço dedicado ao automóvel, mas também para pedestres e ciclistas.

### **5.2 Recomendações**

Recomenda-se que a instituição utilize os dados coletados neste estudo para a melhoria de suas áreas externas, bem como a criação de mais espaços de convivência em seus arredores, a reconstrução das calçadas e rampas para cadeirantes, a retirada de obstáculos, a implantação de piso tátil, e principalmente a continuidade da ciclovia.

Propõe-se ainda que haja a mobilização dos frequentadores do UniCEUB quanto ao estacionamento irregular sobre as calçadas que margeiam a instituição, visto que além de ocuparem uma área destinada aos pedestres, degradam o espaço, tornando-o os seus utilizadores suscetível a acidentes.

Cabe ressaltar ainda a importância da criação de campanhas que incentivem outras formas de deslocamento por parte do poder público, que poderia, inclusive, facilitar a criação de espaços como os Parklets, que em nada acarretará custos adicionais, uma vez que em ambos os casos – Parklet UNICEUB e Parklet Café Antonieta – serão custeados pela sociedade civil e não retirará vagas regulares, mas sim aquelas “criadas” por motoristas.

## **Referências Bibliográficas**

Barros, A. P. Diz-me como andas que te direi onde estás: a inserção da visão relacional na análise da mobilidade urbana para o pedestre. Tese de doutorado em regime de Co-tutela na área de Transportes pela Universidade de Brasília e Universidade de Lisboa. 2014. Brasília/Lisboa. pp. 408.

BRASIL. Decreto nº 55.045, de 16 de abril de 2014. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “parklet”. Publicado na Secretaria do Governo Municipal São Paulo, em 16 de abril de 2014.

BRASIL. Decreto nº 15.895, de 12 de março de 2015. Estabelece regras e condições para a instalação de “parklets” no Município e dá outras providências. Publicado na Secretaria Municipal de Governo de Belo Horizonte, em 12 de março de 2015.

BRASIL. Decreto nº 791, de 30 de março de 2015. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada parklet. Publicado no Diário Oficial do Município de Goiânia, em 30 de março de 2015.

BRASIL. Decreto nº 39983 de 10 de abril de 2015. Cria o Programa Paradas Cariocas no Município do Rio de Janeiro, estabelece critérios e procedimentos necessários para seu funcionamento e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, em 10 de abril de 2015.

ESTADO DE SÃO PAULO. *Parklet o que é?* São Paulo, 2014. Disponível em:<<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets-municipais/>> Acesso em 20 de abril de 2017.

GEHL, J. *Cities for people*. Washington D.C.: Island Press, 2010.

GIDDENS, Anthony. *Sociologia*. Tradução: Sandra Regina Netz. 6.ed. Porto Alegre: Artmed, 2012.

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

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Rua: símbolo e suporte da experiência urbana. In cadernos História de São Paulo 2, jan/ dez 1993, Museu Paulista- USP.

OCUBILLO, R. A. Experimenting with the Margin Parklets and Plazas as Catalysts Community and Government. Master Thesis. Faculty of the School of Architecture University of Southern California, 2012.

OCUBILLO, R. A. San Francisco Parklet Manual. Versão 2.2. San Francisco Planning Department, 2015. Disponível em<[https://pavementtoparks.org/wpcontent/uploads//2015/12/SF\\_P2P\\_Parklet\\_Manual\\_2.2\\_FULL1.pdf](https://pavementtoparks.org/wpcontent/uploads//2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf)> acesso em 20 de abril de 2017.

SPECK, Jeff. *Cidade caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2016.

## Apêndice I – Questionário

Título do projeto: PARKLETS - INTERVENÇÃO URBANA E A TRANSFORMAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS EM ESPAÇOS E CONVIVÊNCIA.

Parklet: é uma extensão temporária da calçada. Trata-se de uma ampliação do passeio público, realizada por meio de uma plataforma sobre a área antes ocupada por carros.



### 1. Qual a sua faixa etária?

de 18 a 25 anos.

de 41 a 50 anos

de 26 a 30 anos.

de 51 a 60 anos

de 31 a 40 anos

acima de 60 anos

### 2. Qual o seu gênero

Feminino

Masculino

Outros

### 3. Onde você mora?

Asa Norte

Riacho Fundo

Asa Sul

Riacho Fundo II

Lago Sul

Candangolândia

Lago Norte

Águas Claras

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Sobradinho          | <input type="checkbox"/> Sudoeste/Octogonal |
| <input type="checkbox"/> Sobradinho II       | <input type="checkbox"/> Park Way           |
| <input type="checkbox"/> Planaltina          | <input type="checkbox"/> SCIA               |
| <input type="checkbox"/> Paranoá             | <input type="checkbox"/> Jardim Botânico    |
| <input type="checkbox"/> Varjão              | <input type="checkbox"/> Itapoã             |
| <input type="checkbox"/> Núcleo Bandeirantes | <input type="checkbox"/> SIA                |
| <input type="checkbox"/> Ceilândia           | <input type="checkbox"/> Vicente Pires      |
| <input type="checkbox"/> Guará               | <input type="checkbox"/> Fercal             |
| <input type="checkbox"/> Cruzeiro            | <input type="checkbox"/> Samambaia          |
| <input type="checkbox"/> Recanto das Emas    | <input type="checkbox"/> Santa Maria        |
| <input type="checkbox"/> Gama                | <input type="checkbox"/> São Sebastião      |
| <input type="checkbox"/> Taguatinga          | <input type="checkbox"/> Brazlândia         |
| <input type="checkbox"/> Entorno             | <input type="checkbox"/> Outros             |

**4. Qual o deslocamento que você utiliza com maior frequência para vir ao UniCEUB?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Carro (como motorista)  | <input type="checkbox"/> Lotação                     |
| <input type="checkbox"/> Carro (como passageiro) | <input type="checkbox"/> Transporte escolar          |
| <input type="checkbox"/> Táxi                    | <input type="checkbox"/> Transporte público (metrô)  |
| <input type="checkbox"/> Uber                    | <input type="checkbox"/> Transporte público (ônibus) |
| <input type="checkbox"/> Cabify                  | <input type="checkbox"/> Bicicleta                   |
| <input type="checkbox"/> Motocicleta             | <input type="checkbox"/> À pé                        |

**5. Você acha necessário que haja espaços públicos de qualidade em Brasília? (Ex: Praças, parques, jardins, etc.)**

- Sim                       Não

**6. Você acredita que haja bons espaços públicos nas cidades, como parques, jardins, praças? Por quê?**

- Sim                       Não

---



---

**7. Você costuma ir a espaços públicos, mesmo que somente nos fins de semana? Por quê?**

- Sim                       Não

---



---

**8. Se houvesse espaços públicos de qualidade você os utilizaria?**

- Sim                       Não

9. Marque com um X o grau de importância que você atribui para os seguintes fatores para ir e permanecer por determinado tempo em um espaço público:

Fatores / grau de importância	Muito importante	Neutro	Pouco importante
Segurança			
Boa localização			
Arborização			
Iluminação			
Alimentação			
Haver pessoas no espaço			
Haver carros no espaço			
Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, etc.)			
Qualidade do espaço			
Equipamentos (Posto Policial, PEC, banheiros, bicicletário, etc.)			

10. Você acha que há espaços de convívio suficientes ao redor do UniCEUB?

Sim  Não

11. Se houvesse um espaço onde você pudesse ter sombra, localizado nas proximidades da entrada da instituição, e pudesse funcionar como um ponto de encontro ou carona, próximo a entrada principal da W4, que está voltada para a faixa de pedestre, você usaria?

Sim  Não

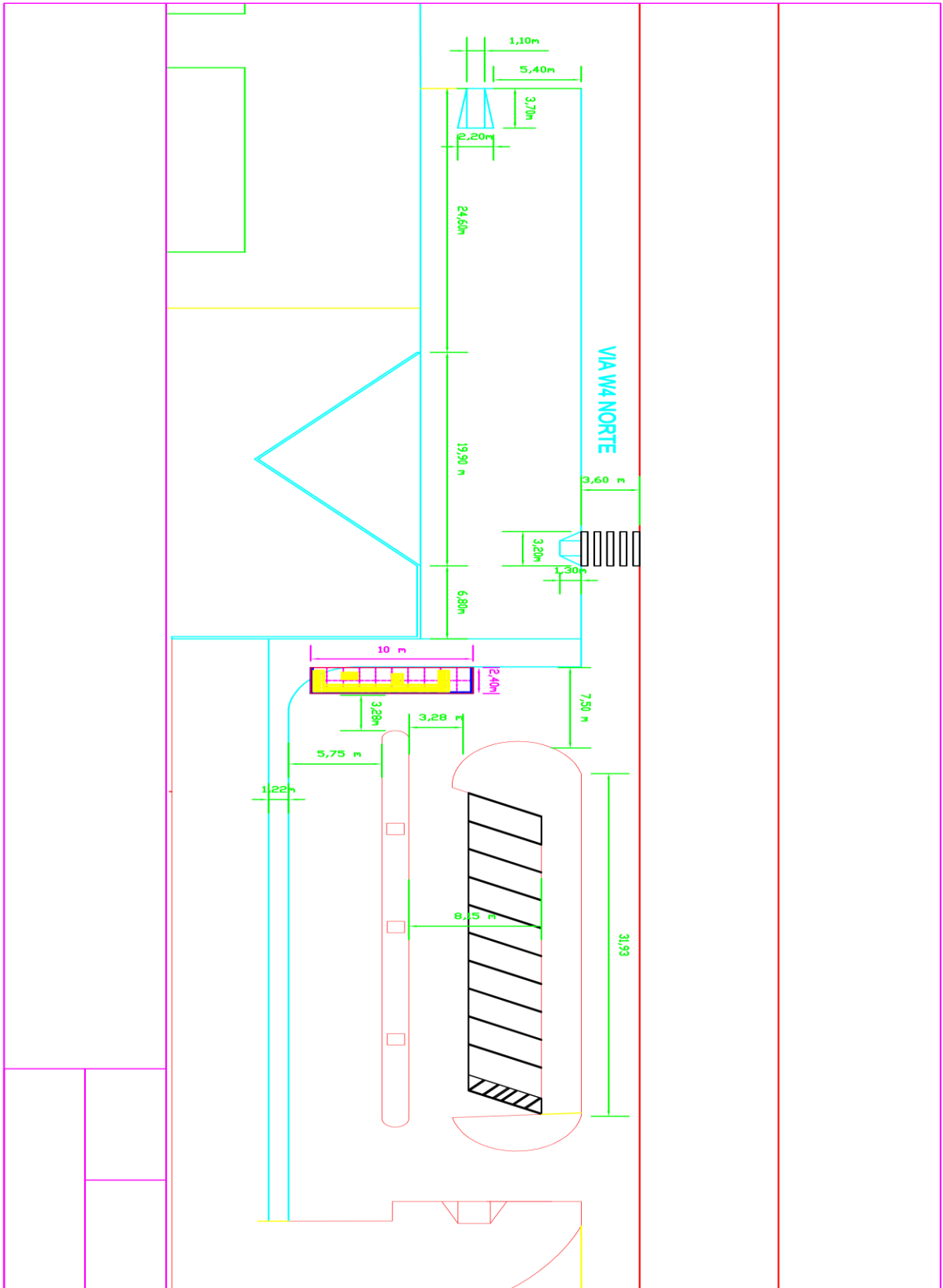
12. Se você pudesse decidir entre:

(a) A construção do espaço retirando duas vagas de estacionamento irregular ou

(b) A não construção deste espaço, como você opinaria?

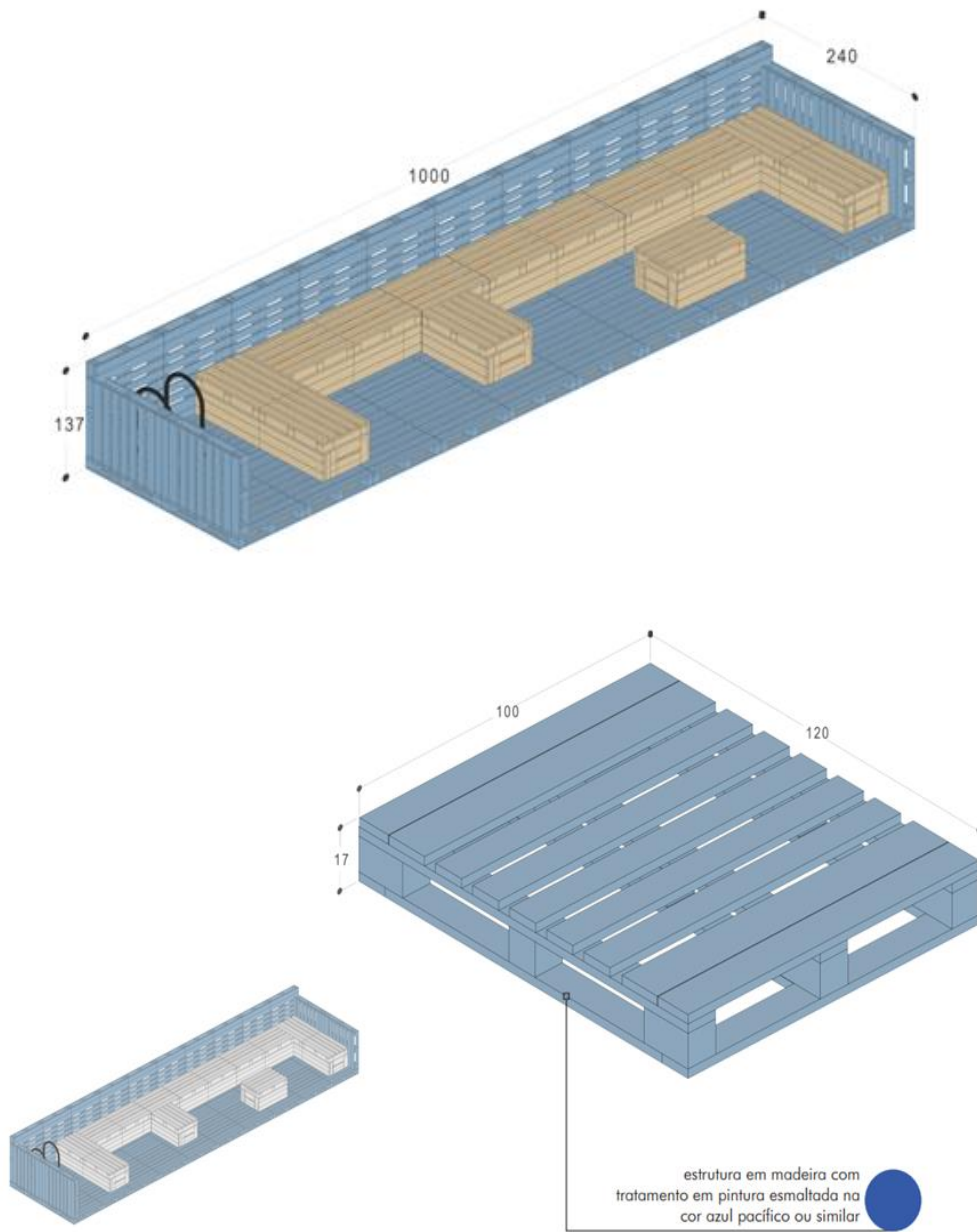
Contra a construção  À favor da construção

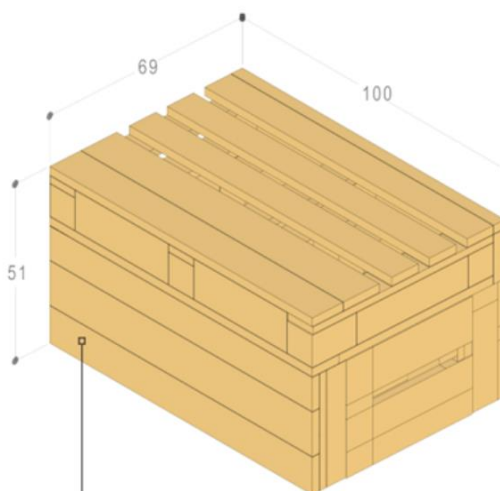
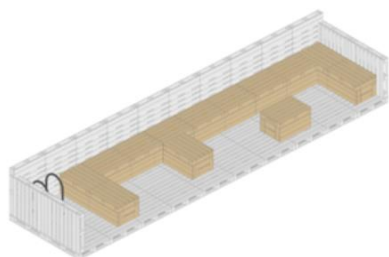
## Apêndice II – Planta de localização do Parklet (AutoCAD)





### Apêndice III – Medidas e especificações

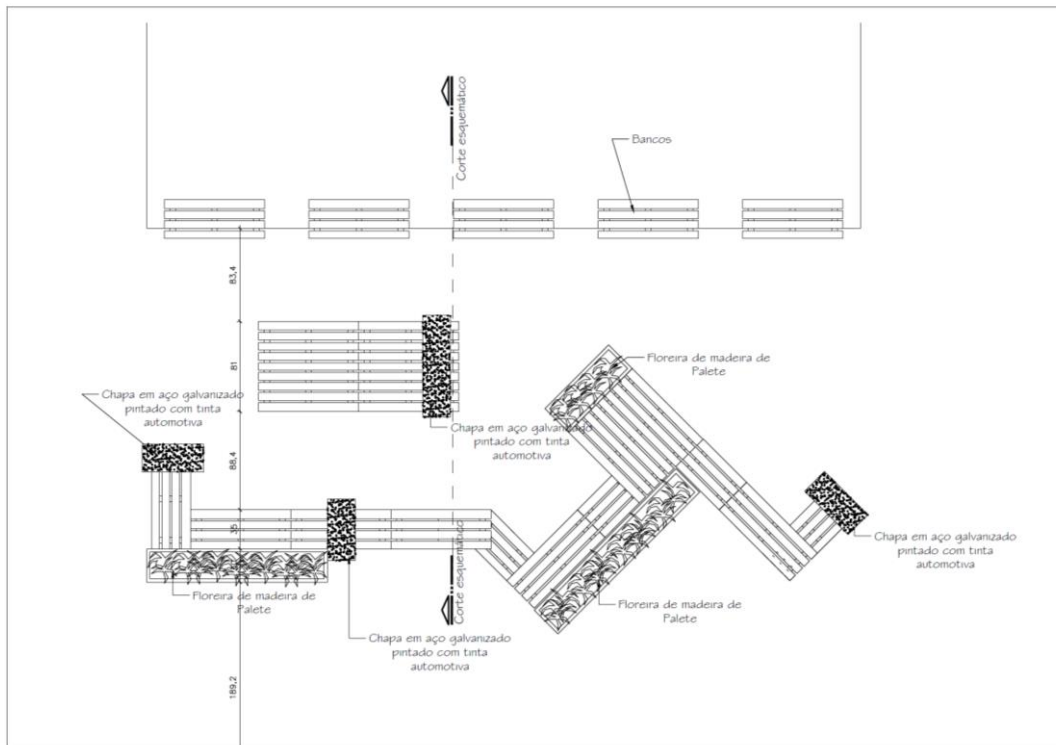




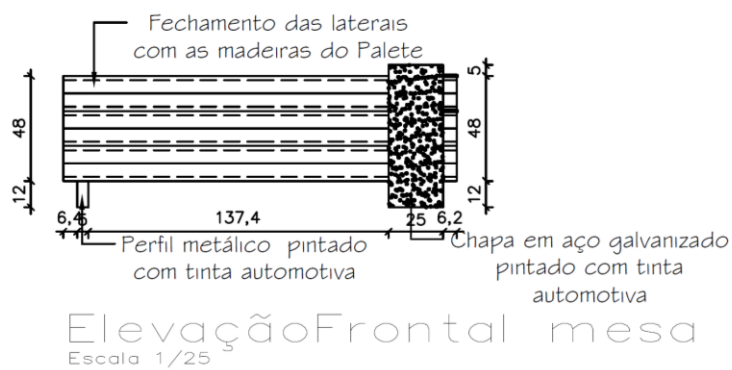
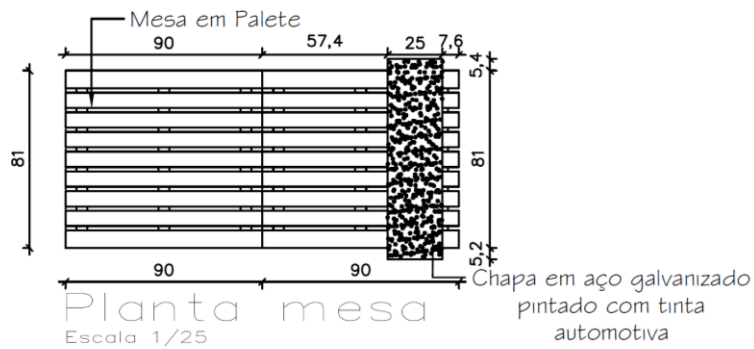
estrutura em madeira com  
tratamento em pintura esmaltada na  
cor crisântemo amarelo ou similar



## Apêndice IV – Parklet Café Antonieta (Crédito: Eveline Guimarães)



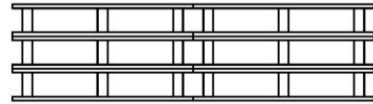
Planta Baixa – AutoCAD



Detalhamento 1 – AutoCAD



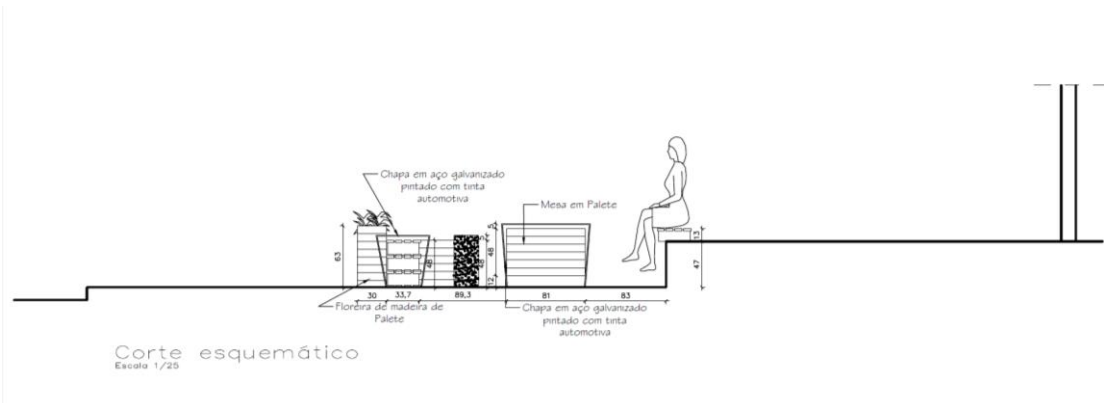
Elevação Lat. mesa  
Escala 1/25



Detalhe Const.  
Escala 1/25

\*\*As mesas e os bancos podem ser confeccionados com a sobreposição de 2 ou 3 Paletes, dependendo da altura desejada dos mesmos. É interessante "forrar" as laterais com madeiramento do próprio Palete, para esconder as emendas da sobreposição.

### Detalhamento 2 – AutoCAD



### Corte – AutoCAD



### Perspectiva 1 – SketchUp



Perspectiva 2 – SketchUp



Perspectiva 3 – SketchUp