CENTRO UNIVERSITÁRIO CURITIBA

RAFAELA SILVA RIOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA DE PARQUE LINEAR PARA A LINHA FÉRREA NO BAIRRO BACACHERI

CURITIBA

2019

RAFAELA SILVA RIOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA DE PARQUE LINEAR PARA A LINHA FÉRREA NO BAIRRO BACACHERI

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Curitiba.

Orientadora: Professora Caroline Ganzert Afonso

CURITIBA

2019

RAFAELA SILVA RIOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA DE PARQUE LINEAR PARA A LINHA FÉRREA NO BAIRRO BACACHERI

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Curitiba, pela Banca Examinadora formada pelos professores:

Orientadora: Professora Caroline Ganzert Afonso

_____

Prof. Membro da Banca

_____

Prof. Membro da Banca

_____

Prof. Membro da Banca

Curitiba, 31 de maio de 2019

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Arlindo e Marinalva que mesmo diante das dificuldades estiveram sempre ao meu lado. Aos meus amigos, responsáveis por tornar esta caminhada mais leve e feliz e a todos que passaram pela minha vida até aqui, e que foram capazes de despertar a minha melhor versão. Cada um deixou uma marca no meu coração.

AGRADECIMENTOS

Aqui ficam meus agradecimentos a minha Professora Orientadora Caroline Ganzert Afonso, por toda compreensão e disponibilidade em transmitir seus conhecimentos. Por suas aulas de paisagismo e Técnicas retrospectivas, cheias de brilho no olhar.

Agradeço também a todos os professores que nesses cinco anos foram fundamentais para o meu aprendizado. Aos funcionários do Unicuritiba, pelo bom dia de todas as manhãs.

Por fim, e não menos importante, agradeço a equipe Juliana Medeiros Arquitetura, Juliana e Thaísa. Obrigada por toda a compreensão nos dias difíceis, pelas experiências incríveis de trabalho, pelo conhecimento transmitido, pelo amor ao trabalho que vocês tem. Vocês me inspiram.

“a história de um território é uma história de movimentos. É a história do seu espaço e suas paisagens. Sendo história, envolve ações... É história de apropriação e uso”

(FAGGIN, 2001, p.433)

RESUMO

A partir desta pesquisa pretende-se demonstrar a relevância da requalificação urbana em um contexto econômico, social e cultural, dentro das dinâmicas da cidade, e, ainda objetiva-se, trabalhar o espaço como um elemento capaz de produzir a apropriação dos vazios urbanos por parte dos indivíduos. Nesse sentido, tendo como objeto de estudo uma área subutilizada às margens da linha férrea, localizada na cidade de Curitiba, no bairro Bacacheri. Propõe-se a implantação de um Parque Linear, considerando a necessidade de um local de convívio, que atue positivamente na qualidade de vida e na paisagem local. Para tanto entende-se que os Parques Urbanos englobam inúmeras funções – sociais, culturais, econômicas e de lazer. Além de contribuir para a sustentabilidade urbana, colocam-se como um contraponto em meio a brutalidade que a cidade e seus edifícios impõe, liberam a essência humana diante da natureza, criam ritmo e textura, conectando pessoas. O espaço urbano conta uma história, e essa precisa ser vivenciada, e, é a partir da apropriação e vivência dessa estrutura que é possível garantir a função social da terra, quebrando os paradigmas da deterioração que a permeiam. Partindo dos aspectos levantados, buscou-se através das etapas metodológicas de revisão literária, análise dos estudos de caso, bem como observação *in loco* do objeto de estudo*,* estruturar e desenvolver as diretrizes para projeto proposto.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Parques Urbanos. Paisagem Urbana. Parques Lineares. Vazios Urbanos.

ABSTRACT

The intent of this research is to demonstrate the relevance of urban requalification in an economic, social and cultural context within the dynamics of the city and also as an element capable of producing the appropriation by individuals of urban voids. In this sense, the object of study is an underutilized area along the banks of the railway line, located in the city of Curitiba, in the Bacacheri neighborhood. It is proposed the implementation of a Linear Park, considering the need of a place of conviviality that acts positively in the quality life and in the local landscape. It is understood that Urban Parks encompass countless functions - social, cultural, economic and leisure. In addition to contributing to urban sustainability, they stand as a counterpoint amid the brutality that the city and its buildings impose, release the human essence before nature and create rhythm and texture, connecting people. The urban space tells a story, which needs to be experienced. By appropriating and experiencing this structure, it is possible to guarantee the social function of the land and to break the paradigms of the deterioration that permeate it. Based on these aspects, we sought to structure and develop the guidelines for proposed project using the methodological stages of literary review, analyzing case studies and visiting the object of study.

Keywords: Urban requalification. Urban Parks. Urban Landscape. Linear Parks Urban Voids.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Cidade Industrial do século XVIII 20
Figura 2 - Passeio Público do Rio de Janeiro 1862 22
Figura 3 - A multifuncionalidade dos parques lineares 26
Figura 4 - Árvores na paisagem urbana 29
Figura 5 - Praça do Japão e seu entorno 33
Figura 6 - Minhocão década de 1970 37
Figura 7 - Projeto de Requalificação do Elevado João Goulart 38
Figura 8 - Parque Skygarden em Seul 38
Figura 9 – Indicadores de Caminhabilidade 41
Figura 10 - Parque linear Av. Presidente Wenceslau Braz 44
Figura 11 - Áreas verdes de lazer na Regional Portão 45
Figura 12 - Unidades habitacionais no bairro Guaíra 46
Figura 13 - Trecho analisado 46
Figura 14 - Quadras 47
Figura 15 - Equipamentos para exercício físico 48
Figura 16 - Pista de caminhada no dois sentidos da via 48
Figura 17 - Caminhos que ligam um lado ao o outro do parque 49
Figura 18 - Postes de iluminação 50
Figura 19 - Faixa de pedestres entre a Wenceslau Braz e a Roberto Faria 50
Figura 20 - Estações tubo e posto policial 51
Figura 21 - Localização Porto Maravilha 52
Figura 22 - Morro da Providência - Rio de Janeiro 54
Figura 23 - Limites Porto Maravilha 55
Figura 24 - Praça Mauá 57
Figura 25 - Integração entre os modais de transporte 58
Figura 26 - Equipamentos culturais e espaços públicos 59
Figura 27 - Orla conde: Mobiliário e pavimentação 60
Figura 28 - Museu do Amanhã 60
Figura 29 - Conexão entre os edifícios do Museu de Arte do Rio 61
Figura 30 - Localização *High Line Park* 62
Figura 31 - A linha em funcionamento 63
Figura 32 - A linha em seu processo de abandono 63

Figura 33 - Pesquisa preenchida por morador local 64
Figura 34 – Propostas enviadas ao concurso de ideias 65
Figura 35 - Trechos de construção do *High Line Park* 65
Figura 36 - Um espaço verde em meio a cidade 66
Figura 37 - A estrutura original combinada a nova proposta 67
Figura 38 - O paisagismo se mistura a estrutura 67
Figura 39 - As diferentes combinações de piso 68
Figura 40 - Paisagismo diverso 69
Figura 41 - Objetivos do *High Line Park* 69
Figura 42 – O parque promove a interação entre arte, natureza e os usuários 70
Figura 43 – Edifícios no entorno do *High Line Park* 71
Figura 44 - Uso e ocupação do solo na região do *High Line* 72
Figura 45 - Equipamentos oferecidos pelo parque 73
Figura 46 - Mobiliário urbano 74
Figura 47 -Multifuncionalidade do Parque Linear 77
Figura 48 - A apropriação com centro do projeto 78
Figura 49 - Programa de necessidades 80
Figura 50 - Memorial a Mulher Pioneira do Paraná 81
Figura 51 - Equipamentos públicos do bairro 82
Figura 52 - Localização da área de intervenção 83
Figura 53 - População do bairro Bacacheri 84
Figura 54 - Número de domicílios segundo tipo 84
Figura 55 - Economia do bairro Bacacheri 85
Figura 56 - Áreas verdes do Bacacheri 85
Figura 57 - Croqui Parque Bacacheri 86
Figura 58 - Mapa de Zoneamento 87
Figura 59 - Gabarito de alturas e vazios 88
Figura 60 - Mobilidade Urbana 88
Figura 61 - Acessos 89
Figura 62 - Espaço utilizado como estacionamento 90
Figura 63 - Ciclovia, pavimentação e sinalização 91
Figura 64 - Vista Jaime Balão 91
Figura 65 - Praças 91

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Quadro comparativo entre os três estudo de caso 74

Quadro 2 - Pontos fortes e pontos fracos dos três estudos de caso. 75

LISTA DE SIGLAS

CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente

MMA - Ministério do Meio Ambiente

ONG – Organização Não Governamental

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

PMC – Prefeitura Municipal de Curitiba

SMMA - Secretária Municipal do Meio Ambiente de Curitiba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 11

2 PAISAGEM E OS PARQUES URBANOS 14

2.1 PAISAGEM CONCEITOS E DEFINIÇÕES 15

2.2 ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA PAISAGEM 16

2.3 PARQUES URBANOS: O PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO E UM BREVE HISTÓRICO MUNDIAL E NACIONAL 19

2.4 PARQUES LINEARES 24

3 AS FUNÇÕES DOS PARQUES URBANOS 28

3.1 FUNÇÃO ECOLÓGICA ALIADA A QUALIDADE DE VIDA 28

3.2 FUNÇÃO SOCIAL 30

3.3 A FUNÇÃO ESTÉTICA E DE PERCEPÇÃO DO AMBIENTE 31

4 VAZIOS URBANOS E AS EXPERIÊNCIAS DE ESTÍMULO PARA O CONVÍVIO DA E NA CIDADE 34

4.1 ESPAÇOS REQUALIFICADOS 35

4.2 CIDADES CAMINHÁVEIS: A ESACALA HUMANA COMO PROTAGONISTA DA PAISAGEM 39

5 ESTUDOS DE CASO 43

5.1 PARQUE LINEAR AVENIDA WENCESLAU BRAZ (EIXO DE ANIMAÇÃO ARNALDO BUSATO) 44

5.1.2 Análise do estudo 46

5.2 PORTO MARAVILHA 52

5.2.1 Porto Maravilha: As estratégias de concepção 55

5.2.2 Análise do estudo implantação e equipamentos 58

5.3 *HIGH LINE PARK* 62

5.3.1 *High line Park:* as estratégias de concepção 66

5.3.2 Análise do estudo implantação e equipamentos 70

5.4 QUADROS SÍNTESE.....74

6 DIRETRIZES DE PROJETO.....77

6.1 A Linha Férrea e a Mulher Pioneira Do Paraná: Breve Conceituação 80

6.2 ANÁLISE DO TERRENO E SEU ENTORNO.....81

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....92

REFERÊNCIAS.....94

1 INTRODUÇÃO

De que maneira a Requalificação urbana pode contribuir para o equilíbrio urbano, econômico e sociocultural de uma região?

Requalificar, refere-se a dar uma nova função ao espaço urbano, melhorando seu aspecto. A renovação urbana pode gerar uma série de benefícios, sendo capaz de melhorar a utilização da infraestrutura existente e em desuso, oferecer um desenvolvimento mais sustentável e ainda agir diretamente na qualidade de vida da população.

Espaços urbanos passam por modificações constantes. Nem sempre essas transformações são positivas, porém sempre estiveram ligadas à dinâmica da cidade, seja de maneira social, econômica ou cultural, como afirma (FERRI, 2009, p.14)

Há uma dinâmica mundial, que busca requalificar as cidades em favor do bem estar da população, do meio ambiente e, ainda, da reconexão com a memória dos espaços. Ferri (2009, p. 22) diz que "processos de recuperação de áreas urbanas conduzem à questão da memória do local", sendo assim, projetos de requalificação urbana tem um papel fundamental para as cidades, com o intuito de atuar em questões socioeconômicas, ambientais e levar a população a estabelecer uma identificação com esses locais.

Portanto a implantação de Parques Urbanos em áreas degradadas, como é o caso da área de estudo, vai ao encontro com os princípios da Requalificação Urbana. Parques urbanos, englobam inúmeras funções – sociais, culturais, econômicas e de lazer, além de contribuir para a sustentabilidade urbana. Magalhães e Crispim apud Ferreira (2007, p.22), afirmam que, "Eles desempenham funções ligadas à satisfação sensorial e estética, como a diversificação da paisagem, o embelezamento da cidade e a amenização da aridez e da repetição dos prédios".

O desenvolvimento deste trabalho, levou em conta a necessidade de criar um local de convivência para a população local, que interfira positivamente na qualidade de vida da comunidade e possa gerar um sentimento de pertencimento pelos mesmos.

Historicamente o bairro Bacacheri foi rota dos viajantes que seguiam em direção ao litoral do estado, pela então Estrada da Graciosa, e atual Avenida Prefeito Erasto Gaertner, fato que influenciou diretamente no progresso e na fixação de moradores no Bairro. De acordo com a cartilha 'Nosso Bairro', desenvolvida pelo IPPUC, o Bacacheri, apresenta 23.734 habitantes e apesar de ser

predominantemente residencial, a região conta com estabelecimentos de comércio e serviços consolidados. A cartilha informa ainda que em 2010, 46,39% dos estabelecimentos em funcionamento são de comércios, grande parte deles localizados na Avenida Prefeito Erasto Gaetner.

Sendo assim, o espaço apresenta grande potencial de atratividade, não apenas para o Bairro Bacacheri, mas também para os bairros localizados em seu entorno. No entanto, a área em questão, trecho da linha férrea entre Avenida Prefeito Erasto Gaertner e a Avenida Nossa Senhora da Luz, encontra-se subutilizado pela população, uma vez que não apresenta a estrutura necessária, como serviços, equipamentos e atrações voltadas aos usuários.

Dessa maneira a busca por criar uma paisagem urbana que converse com os indivíduos da região, trará inúmeros benefícios aos mesmos, gerando além da qualidade ambiental, também a qualidade de vida.

Pretende-se, a partir deste trabalho, viabilizar o Projeto de Requalificação Urbana, e consequentemente a implantação de um Parque Linear, a fim de proporcionar à população um espaço de conexão com a natureza, de lazer e ainda de desenvolvimento cultural e econômico. Através dos seguintes objetivos específicos:

- Compreender elementos que propiciem o contato da população com a natureza, através da contemplação dos espaços, das atividades de lazer e culturais;
- Indicar elementos que possam gerar maior dinamismo na economia local;
- Identificar fatores que levam o desuso dos espaços urbanos e em contrapartida, fatores que levam a sua utilização;
- Estabelecer a importância do projeto de requalificação urbana para a melhoria do bem estar dos usuários e da paisagem;
- Elaborar diretrizes de projeto, a partir de fundamentação teórica e pesquisa de campo exploratória direcionadas ao local;
- Requalificar as áreas degradadas as margens da linha férrea, valorizando a paisagem local por meio da implantação de um Parque linear.

O capítulo denominado ‘Paisagem e Parques Urbanos’ tem como objetivo investigar os conceitos básicos sobre paisagem e parques urbanos, bem como seu histórico e estruturação. Por fim, nesse mesmo sentido o capítulo apresenta os

Parques Lineares como um elemento urbano necessário e eficaz frente as novas necessidades dos grandes centros.

O capítulo intitulado ‘As Funções dos Parques Urbanos’, analisa as funções desempenhadas pelos Parques Urbanos, dentro de um contexto social e ecológico, relacionando a sua implantação com a qualidade ambiental da estrutura urbana, a qualidade de vida dos indivíduos e, ainda, a percepção dos mesmos sobre meio urbano.

No capítulo designado ‘Vazios Urbanos e as experiências de estímulo para o convívio da e na cidade’ fica estabelecido os conceitos e definições sobre vazios urbanos, e ainda de espaços requalificados; verificando as experiências de estímulo para o convívio na cidade, e, portanto, a compreensão do fatores que levam ao uso efetivo desses locais.

O capítulo nomeado ‘Estudos de caso’ dispõe as características que apresentam maior relevância ao projeto proposto, assim como as principais condicionantes, diretrizes, motivações e singularidades presentes em cada um dos projetos verificados. Os mesmos foram analisados em um contexto regional, nacional e internacional, com intuito de compreender as implicações da implantação de um parque linear a partir da requalificação urbana, e, ainda, estabelecer semelhanças e diferenças de tipologia e conceito entre os três objetos pesquisados.

No capítulo titulado ‘Diretrizes de Projeto’ são desenvolvidas as diretrizes que permeiam o projeto de requalificação urbana a partir da implantação de um Parque Linear, cujo o objetivo é desenvolver um projeto coerente e adequado ao local de implantação. A partir de uma análise do terreno e seu entorno bem como suas condicionantes.

2 PAISAGEM E OS PARQUES URBANOS

Segundo Maximiano (2004, p.83) “a noção de paisagem está presente na memória do ser humano antes mesmo da elaboração do conceito. A ideia embrionária já existia, baseada na observação do meio”. Feiber (2004, p.95) afirma que “através da percepção da imagem é que os cidadãos criam associações com determinados espaços dentro do ambiente urbano, e de acordo com cada cidadão a imagem é impregnada de significados dentro de uma lógica de vivência cotidiana particular”.

Os Parques Urbanos estão intrínsecos a paisagem. Ao longo da história este elemento, foi pensado e repensado, a fim de atender não apenas às questões ambientais ou de lazer, mas também aos aspectos estéticos e de percepção do espaço. Nesse sentido, Rougerie e Beroutchatchvili *apud* Maximiano (2004, p.83) mencionam que:

> A organização de parques de caça assírios e a construção de pequenos oásis com sombra, flores e água, são emblemas da concepção de paisagem há milhares de anos na região dos rios Tigre e Eufrates e foram percebidas mais tarde nos jardins de influência moura em Granada, Córdoba e Toledo, na Espanha. Unindo utilitarismo e estética ao reorganizar a paisagem, eram escolhidos os elementos benéficos de um ambiente silvestre considerado hostil na maioria das vezes.

A construção da noção de paisagem a partir de elementos naturais e a sua relação com o homem, pode ser atribuída a cultura oriental, em especial ao pensamento e filosofia chineses, que como afirma Maximiano (2004, p.84) “atribuíam um espírito à natureza e a seus elementos”. No entanto o autor ressalta que a ideia ocidental sobre paisagem, tem origem na Europa, em que a ação antrópica buscou organizar a natureza através da “arte dos jardins”. Para Neves (p.111) “temos então a paisagem como um resultado de processos naturais decorrentes da constantes transformação da natureza interagindo com os processos sociais, produzidos pelo homem de modo muito mais acelerado do que os processos evolutivos naturais”.

2.1 PAISAGEM CONCEITOS E DEFINIÇÕES

O conceito de paisagem passa a ser pensado a partir de filósofos como Aristóteles, é nesse momento que percebe-se que o mundo é uma composição de contornos, elementos naturais e construídos, que sem eles sua existência não é possível (ROCHA, 2007, p.23). A partir dos movimentos artísticos, em especial do Romantismo, a paisagem passa por um processo de análise, sendo definida essencialmente do ponto de vista da visão, mais do que da ação, ou seja, fixa-se como uma realidade espaço-visual (YÁZIGI *apud* ROCHA, 2007, p.24). Ainda para Yázigi *apud* Rocha (2007, p.24) com o advento da fotografia, e principalmente do cinema, a paisagem deixa de ser retratada como um elemento estático, e passa a vincular história e imagem, criando assim uma nova expressão baseada em movimento.

É fato que os debates e definições de paisagem, são muitos e datam de muito tempo. Silveira (2009, p.11), por exemplo, menciona que este tema “vem sendo discutido para a efetiva compreensão das relações sociais e naturais de um determinado espaço”. O autor vai além na questão e cita que a ideia de paisagem tem sido “o ponto de partida para o entendimento das complexas relações entre o homem e a natureza, buscando através dela uma compreensão global da natureza, bem como possibilita projeções de uso, gestão de espaço e planejamento territorial”.

A conformação de um espaço é produto e processo social, ou seja, como ação humana dentro da superfície terrestre, a noção de paisagem surge a partir dos indivíduos, seus comportamentos e os significados que estes empregam. Para Faggin (2001, p.434) “as formas da paisagem são na verdade, condições para a existência dos lugares e não correspondem, portanto, a uma ideia de finalização, mas a uma ideia de transformação”. Pronsato (2005, p.117) de acordo com essa premissa, ressalta que:

> A ideia de paisagem e de lugar como transformação coloca em posição central a importância da ação dos homens como sua conformadora principal. Assim, a maneira de analisar os lugares que poderão ser objeto das propostas de intervenção deverá levar em consideração o usuário, em permanente inter-relação como o tempo e o espaço.

A paisagem é portanto a percepção estabelecida pelos indivíduos com a urbe, podendo ser formada por um conjunto de elementos naturais e/ou antrópicos. Cullen (2015, p.9) relaciona o impacto visual que a cidade exerce sobre seus habitantes

afirmando que “uma construção isolada no meio do campo dá-nos a sensação de estarmos perante uma obra de arquitetura; mas um grupo de construções imediatamente sugere a possibilidade de se criar uma arte diferente”. Neves (1992, p.107) diz que “a visão da paisagem dependerá do que, como e quando vemos, pois esta visão poderá variar em função de deslocamentos diferentes (visão serial) e em função da luminosidade nos diferentes períodos do dia, sendo, portanto, uma constante descoberta”. A autora sugere ainda que “a paisagem se apresenta de forma fragmentada a cada observador. A paisagem que vemos deriva de uma dimensão maior e, dependendo da escala, nem sempre conseguimos visualizar sua totalidade com um olhar”.

Dessa maneira de acordo com Pronsato (2005, p.117) “a ideia de paisagem não é só um produto final, senão um processo de transformação, abre a possibilidade de visualizar a importância da criatividade das pessoas que usufruem dos lugares”. Logo em se tratando de paisagem nada é estático, há sempre uma constante transformação que passa por questões sociais, econômicas, políticas e culturais, como forma de adequação às solicitações da sociedade e suas gerações (NEVES, 1992, p.108).

2.2 ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA PAISAGEM

Ainda que com algumas variações ao longo da história, os espaços públicos sempre foram considerados dentro da malha urbana, locais de interação, comércio e circulação. Como um dos elementos estruturadores da cidade, definem suas formas de desenvolvimento, suas relações e também a própria imagem das dinâmicas urbanas. Dessa maneira ocupam um espaço importante na conformação do território, uma vez que as qualidades e deficiências de uma cidade podem ser definidas pela percepção de seus espaços públicos (RODRIGUES, 2011, p.38).

Para Rappoport *apud* Rodrigues (2011, p. 38) o espaço público possibilita “a realização das atividades humanas cotidianas, necessárias ao desenvolvimento urbano”. Cardeman (2014, p.5) ressalta que o esse espaço “permite que as pessoas possam circular livremente, passear e se divertir”. O autor diz ainda que é para esse local “que os edifícios se abrem e, em sua interação com as ruas, propiciam as trocas, as relações e as articulações dentro da cidade, e servem de suporte para o deslocamento tanto das pessoas como de mercadorias”.

A evolução da urbe fez com que sua forma física se modificasse, se antes seu traçado era definido e com rigor de limites, agora na cidade atual, de acordo com Fernandes (2008, p.330) é determinado por um conjunto de relações mútuas - sociais, econômicas e urbanas. A transformação na maneira como a população passou a se locomover pela cidade, com a evolução dos meios de transporte, deu início a uma nova compreensão do espaço urbano, como consequência dessa modificação e da expansão da malha urbana, as paisagens e as relações também se modificaram (RODRIGUES, 2011, p.38).

Para tanto, identificar os elementos que facilitam a compreensão da pessoa diante do espaço, assim como o estudo da forma urbana, permite segundo Whitacker e Miyazaki (2013, p.4):

> [...]estabelecer procedimentos como a identificação de elementos comuns ou não, apreendidos a partir da configuração e da consequente, ou possível, classificação, comparação e produção de tipologias (do plano ou do sítio, por exemplo), servir à compreensão das dinâmicas que culminaram em determinada feição ou como certa forma urbana pode ser corolária de um processo

Lamas (1993, p.41) destaca que a forma da cidade é portanto “o modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano”. Para Rodrigues (2011, p.39) “a compreensão e concepção das formas urbanas ocorrem em diferentes escalas ou dimensões, com problemáticas aproximadas e qualidades semelhantes.” O autor menciona ainda que a partir destas escalas é possível estabelecer diretrizes para a intervenção sobre o território, bem como a viabilidade de melhorias e composição espacial da cidade.

Rossi (1995, p.34) faz uma relação entre estas escalas e a importância que desempenham na construção da paisagem urbana, apontando três delas: a) A escala da rua ou aquela que corresponde a do observador; b) a escala do bairro, entendida como um conjunto de quarteirões de características comuns; c) a escala da cidade, considerada pelo agrupamento de todo o ambiente urbano. Estas escalas estabelecem a compreensão do território urbano, portanto sua organização e transformações.

Na obra “A imagem da Cidade” de Lynch (1997, p.16 a 18), a construção da imagem da Cidade também é apontada, o mesmo, estabelece que “as imagens do meio ambiente são o resultados de um processo bilateral entre o observador e o meio”.

Assim, o autor determina elementos que compõem a imagem da cidade, sendo eles: via, delimitação de terras, fronteira, nódulo e freguesia. Lynch analisa ainda a imagem do meio urbano em três itens – identidade, estrutura e significado. Identidade refere-se a identificação de um objeto, sua distinção de outras coisas; estrutura diz respeito a relação espacial entre observador com outros objetos. E por fim o significado, este compreende que o objeto deve necessariamente ter um valor para o observador, seja de ordem prática, seja de ordem emocional.

Cullen (1971, p. 135) também busca pela definição desses conceitos, mas antes estabelece seu conceito de paisagem da seguinte maneira “se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitetura, mas dois seriam já paisagem urbana, porque a relação entre dois edifícios próximos é suficiente para libertar a arte da paisagem urbana”. Assim, a paisagem pode ser analisada a partir de premissas estéticas e emocionais.

Nesse sentido Cullen (1971, p. 11-14) apresenta três aspectos estruturadores da paisagem, sendo o primeiro a ótica, que é a visão serial propriamente dita, formada por percepções sequenciais dos espaços urbanos. Primeiro se avista uma rua, em seguida se entra em um pátio, que sugere um novo ponto de vista de um monumento e assim por diante. O segundo aspecto é o local, o qual faz referência às reações do sujeito com relação a sua posição no espaço, usualmente denominado sentido de localização, “estou aqui fora”, e posteriormente, “vou entrar em um novo espaço”, e finalmente, “estou cá, dentro”. Esse aspecto diz respeito às sensações provocadas pelos espaços; sejam eles abertos, fechados, altos, baixos. O terceiro elemento é o conteúdo, e está relacionado com a construção da cidade, cores, texturas, escalas, estilos que caracterizam edifícios e setores da malha urbana.

A partir da definição de paisagem e seus elementos estruturadores o autor vai além e aponta e define diversos temas para paisagens urbanas, como por exemplo: a) Ponto focal, este é definido como um símbolo de convergência, que determina a situação urbana, o ponto focal é um elemento de força que se materializa de forma isolada e, por vezes, marca pela verticalidade, diante desse elemento as pessoas tendem a verbalizar: “É aqui”, “Pare”; b) Recintos, pátios e pracetas – são espaços urbanos interiores caracterizados pelo sossego e a tranquilidade, em que o vai e vem das ruas não é tão notado, a praceta (ou recinto, ou pátio) tem escala humana e geralmente é um espaço pontuado por árvores e bancos, que permitem descanso e contato humano; c) Perspectiva grandiosa – é a quebra imediata entre o “aqui e o

além", como a perspectiva visual dos eixos monumentais, dos grandes bulevares. Essa paisagem funde o primeiro plano ao longínquo, produzindo sensação de imensidão, grandiosidade e onipresença; d) Delimitação – é o contrário do recinto, ou seja, não se trata de uma reação estática, e sim uma quebra de continuidade que obriga o olhar a deter-se, mas sem bloquear a sensação de progressão.

Vicente Del Rio em sua obra "Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento" também utiliza dos conceitos de ótica, local e conteúdo, apresentados anteriormente por Gordon Cullen. No entanto, estabelece que o desenho urbano pode ser dividido em quatro categorias de análise – morfologia urbana, análise visual, percepção e comportamento ambiental (DEL RIO, 1990, p.15).

Nesse sentido Del Rio define cada uma das categorias: a) Morfologia Urbana – diz respeito ao estudo do tecido urbano e seus elementos construídos que se estruturam através de evoluções, transformações, inter-relações e processos sociais; b) Análise Visual – entende o ambiente como consequência da percepção, dessa maneira, é uma análise subjetiva, ou seja, depende da interpretação do indivíduo sobre o espaço urbano; c) Percepção do meio ambiente – entende que as necessidades e qualidade urbanas são diferentes, uma vez que dependem de variáveis entre grupos, culturas e épocas; d) Comportamento Ambiental – entende que o ambiente construído tem influência nas atitudes, ações e decisões do indivíduo.

A paisagem e os elementos que a estruturam são, portanto, elementos mutável, dependente de quem a vivência, uma vez que podem ser definidos e compreendidos a partir de inúmeros aspectos. O indivíduo é agente transformador da paisagem, seja de maneira passiva ou ativa.

2.3 PARQUES URBANOS: O PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO E UM BREVE HISTÓRICO MUNDIAL E NACIONAL

Os Parques Urbanos surgiram pós Revolução Industrial. Para Melazo e Colesanti (2003, p.5) este tipo de equipamento urbano surgiu como uma alternativa de lazer para as cidades "urbano-industriais". Os autores afirmam ainda que os modelos de parques na Inglaterra, por exemplo, estavam ligados às ideias dos jardins orientais, projetados de acordo com os elementos naturais pré-existentes.

Entender de que maneira ocorreu o processo de estruturação e evolução desses espaços, seja em escala global ou nacional, é entender também a dinâmica das cidades modernas.

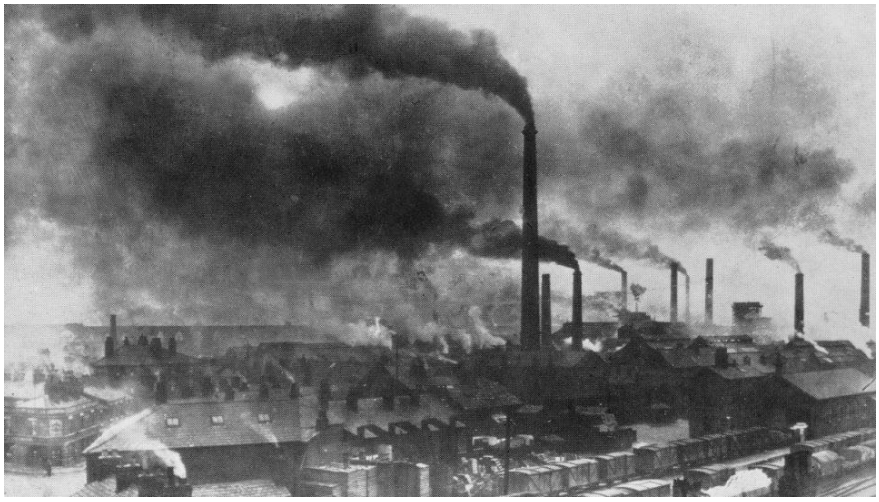
No que diz respeito à relação da evolução das Cidades com Parques Urbanos, Feiber (2004, p.98) diz que:

> Estes dois séculos subsequentes à Revolução Industrial trazem a evolução dos Parques Urbanos em conformidade com as mudanças urbanísticas das cidades. São eles um importante testemunho das mudanças de valores e culturas das populações urbanas.

Dada as necessidades da cidade pós Revolução Industrial, os parques urbanos surgem como uma confirmação da mudança social ocorrida, e passam a ter espaço e valor dentro do planejamento urbano. Dessa maneira é importante entender como se deu o processo de estruturação dessa ferramenta urbanística e sua contribuição para a Urbe e seus citadinos.

A Europa passou por diversas transformações durante toda a história, mas foi partir do êxodo rural provocado pela Revolução Industrial, que ocorreu no final do século XVIII, que as cidades europeias tiveram que lidar com os problemas decorrentes do número crescente da população urbana. A infraestrutura disponível já não era suficiente e os indivíduos passaram a sofrer com a poluição das fábricas, a falta de saneamento e o trânsito (figura 1).

Figura 1 - Cidade Industrial do século XVIII



Fonte: Altervista (2018).

Dentro deste processo de urbanização pouco planejado, as cidades foram se expandindo e os espaços verdes passaram a ser substituídos, dando lugar aos edifícios comerciais, fábricas, residências e ruas.

A medida que as Cidades já não correspondiam com as exigências da população por locais de lazer e descanso, fez-se necessário repensar espaços públicos que caracterizassem essas funções. Assim, “o interesse por jardins e parques apareceu como um contraponto à sociedade industrial e passou a fazer parte do cotidiano urbano” (FERREIRA 2005, p.22).

Para Kliass *apud* Feiber (2004, p.98) sobre o surgimento dos Parques Urbanos “o Parque Urbano nasceu, a partir do século XIX, da necessidade de dotar as cidades de espaços adequados para atender a uma nova demanda social: o lazer, o tempo do ócio e para contrapor-se ao ambiente urbano”.

O movimento Higienista, que surgiu na Europa nessa época, defendia os espaços verdes nas cidades como forma de promover um modo de vida mais saudável e equilibrado. Os conceitos higienistas estavam diretamente ligados a ideia de lazer e bem-estar. Na Inglaterra, com o Movimento do Parques Ingleses, e, posteriormente na França, com a reformulação de Paris por Haussmann, os parques surgem como fato urbano relevante (FERREIRA, 2004, p.23).

Ainda dentro do histórico mundial sobre Parques Urbanos, pode-se mencionar o Movimento dos Parques Americanos, comandado por Frederick Law Olmstead, que surge nos Estados Unidos no século XIX, dando origem a projetos inovadores em diversas cidades americanas. Como exemplo desse período podemos citar o Central Park, localizado na cidade de Nova Iork, o primeiro parque urbano dos Estados Unidos, com estilo romântico (FERREIRA, 2004, p.23).

O Movimento dos Parques Americanos foi um modelo bastante difundido até o princípio do século XX, influenciando diversos parques da época em países da América do Sul, inclusive no Brasil (KLIASS,1993, p.23).

Os parque urbanos do século XIX passaram de instrumento de demonstração social para tornarem-se elementos fundamentais dentro da malha urbana, como afirma Ferreira (2004, p.23) “considerados uma fonte de benefícios para a saúde da população ao desempenhar o papel de pulmões dentro da malha urbana”. Admitindo as mais variadas funções e configurações, fato que também ocorreu no Brasil, como veremos a seguir.

Diferentemente da Europa, ao pensar no processo de estruturação dos Parques Urbanos no Brasil, é importante ressaltar que, como colônia, a imagem que se buscava pela elite para esses espaços, era de semelhança com os colonizadores. Para atender o imaginário dessa parcela da população surgiram os parques contemplativos, com cenários que buscavam dissociar esses locais da realidade do entorno.

De acordo com Feiber (2004, p.98) à cerca da construção do Parque Urbano no Brasil colônia:

> Aqui os parques são criados por influência europeia, principalmente francesa, para complementar os cenários das elites que mantinham o controle da nação em formação. Procuravam assim construir uma imagem urbana compatível com a de seus interlocutores internacionais.

Como exemplo desse modelo de parque contemplativo são criados no Rio de Janeiro, capital do Brasil na época, conforme Macedo e Sakata apud Ferreira (2004, p. 25) “os três primeiros parques públicos, com as características morfológicas e funcionais que conhecemos hoje”, o Passeio Público do Rio de Janeiro (figura 2), o Campo de Santana e o Jardim Botânico.

Assim como na Europa, no século XIX as cidades brasileiras passaram por inúmeras transformações urbanas, que levaram a um crescimento desorganizado, dando origem aos vazios urbanos, possibilitando, segundo Feiber (2004, p.98), “incontáveis possibilidades de espaços potenciais em relação ao uso de parques urbanos”.

Figura 2 - Passeio Público do Rio de Janeiro 1862

Fonte: Fundação Casa Rui Barbosa (2009)

No entanto, é somente em meados do século XX, que os parques urbanos passam a atender as funções sociais, Ferreira (2004, p.25) relata que:

> Em meados do século XX, são implantados os primeiros grandes parques projetados para o lazer público. Neste período, foram criados o Parque do Ibirapuera, em São Paulo, e o Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro, exemplares de grande significado nas duas maiores cidades brasileiras.

Foi com o crescente processo de urbanização ocorrido entre as décadas de 1950 e 1970, além da evolução econômica ocorrida, devido à forte industrialização do país, e ainda a escassez de espaços de lazer, que o modo de vida da sociedade brasileira passou por inúmeras transformações sociais e culturais, colocando “os parques urbanos no foco das políticas públicas” (BARCELLOS apud FERREIRA, 2004, p.25).

Através dessas transformações surge um novo modelo de parque, em que as funções de lazer e recreação se completam as funções contemplativas. Barcellos apud Ferreira (2004, p.25) diz que “os novos papéis desempenhados pelos parques apresentam duas vertentes de ações, que geram mudanças no tratamento da questão do parque público nas cidades brasileiras”.

Como uma dessas vertentes pode ser citado o movimento ecológico, que teve seu início na década de 1980, e que tem como premissa a conservação e revitalização dos recursos naturais, associadas as atividades de lazer, principalmente em áreas que sofrem com os processos da urbanização.

Ainda quanto as funções dos parques ecológicos Ferreira (2004, p.25) evidencia que:

> Estes objetivam, prioritariamente, a conservação dos recursos naturais, em geral de remanescentes de vegetação em áreas que estão sob pressão dos impactos gerados por diversos fatores decorrentes da urbanização. A estas funções são associadas as do uso para o lazer da população. O parque ecológico, embora seja uma área de domínio público, destina-se ao uso, com atividades de lazer limitadas, funcionando, também, como unidade de conservação e preservação de áreas naturais.

Uma segunda vertente liga às funções dos parques urbanos com o dinamismo que o mesmo gera à economia urbana, especialmente as atividades relacionadas ao lazer e turismo. Uma vez que ocorreu uma evolução das funções e características que esses locais passaram a ter dentro da malha urbana (FERREIRA, 2004, p.25,26).

Foram vários os fatores que levaram à criação dos parques urbanos brasileiros. Seus aspectos de composição ganharam maior dinamismo, bem como suas atribuições, o que proporcionou novas denominações e tipos de uso, dessa maneira Feiber (2004, p.99) afirma que “O parque contemporâneo brasileiro, realidade do final do século XX, possui uma ampla liberdade de concepção no seu desenho, bem como na programação de atividades a serem sugeridas aos frequentadores”.

Vale ressaltar que desde o princípio, os parques urbanos foram uma resposta frente aos problemas experimentados pela sociedade, seja quando se pensava nesses locais apenas como espaços de contemplação e ócio, seja ligado ao discurso higienista que justificava os parques como instrumentos de bem estar social e urbano.

2.4 PARQUES LINEARES

Os Parques Lineares, surgiram como um instrumento dentro do planejamento urbano, frente aos impactos gerados à paisagem, especialmente com a relação à diminuição da heterogeneidade e de sua fragmentação, possibilitando a conectividade da paisagem. O conceito de Parque Linear dentro do Planejamento Urbano é considerado recente. Ainda assim, é possível observar dentro do histórico internacional, já no século XIX, projetos que contemplavam esse modelo, com os chamados corredores verdes.

Para Friederich (2007, p.45) sobre a origem do Parque Linear:

> Para muitos este conceito é relativamente novo, no entanto, ele já aparece no século XIX em projetos inovadores em alguns países da Europa, tais como o Plano *de Birkenhead Park,* de Joseph Paxton, criado em 1843 na Inglaterra, e o Plano para a cidade de Berlim – Alemanha, criado por Lenné entre 1840 e 1850.

Ainda dentro do histórico sobre os Parques Lineares Mora (2013, p.18) diz que:

> O desenvolvimento dos corredores verdes remonta ao século XIX. Desde então, houve uma série de gerações ou ondas que permitem testemunhar uma evolução do conceito em função do contexto de desenvolvimento e expansão urbana de cada época.

As funções atribuídas a esse instrumento urbano inicialmente se voltam as questões urbanas da cidade, aliadas as necessidades estéticas e ambientais. O Plano

de *Birkenhead Park*, por exemplo, apresenta um parque considerando fatores ambientais dentro de um sistema viário (GIORDANO *apud* FRIEDERICH, 2007, p.45). Já o plano para cidade de Berlim, organiza um sistema de parques e canais ligados ao Rio Spree, integrando o aspecto ambiental existente ao elemento urbano, fazendo dos parques um componente importante na estrutura verde da cidade (SARAIVA *apud* FRIEDERICH, 2007, p.45).

Em Paris, com o movimento higienista de Haussmann, que transformou as cidade com as grandes avenidas e eixos marcados, os corredores verdes fazem a conexão dos espaços urbanos através da grandes vias, gerando, além de uma estética interessante para a cidade, a integração dos pedestres com esses espaços. Nos Estados Unidos, o Arquiteto e Paisagista Law Olmsted, introduziu o conceito de *parksways*[1], inspirados nos jardins e bulevares europeus, que, posteriormente, foi desenvolvido em diferentes cidades do país (MORA, 2013, p.18).

O movimento ambientalista, em meados do século XX deu uma nova dimensão sobre esses locais. Nesse momento os corredores verdes passam a cumprir um papel ambiental importante de proteção do ecossistema existente e ameaçado dentro das grandes cidades. Zakaria *apud* Mora (2013, p.18) afirma que essas áreas “passam a ser vistos como espaços com grande potencial de controlar riscos de enchentes e erosão, melhorar a qualidade da água e, ao mesmo tempo, incentivar a proteção de recursos culturais e promover consciência ambiental”.

Apesar da função ambiental e ecológica atribuída por vários autores aos Parques Lineares, vale ressaltar que com as novas necessidades da urbe, essas funções passaram a ganhar novas demandas. O Parque Linear passou a integrar, as funções ecológicas as de uso humano, como o lazer, cultura e de locomoção, através de ciclovias (MARTINS, 2015, p.4).

Martins (2015, p.4) ainda classifica em 5 categorias, os interesses que podem envolver a concepção de um parque linear, sendo eles:

> 1. Parte de programas ambientais, ao longo de rios e lagos;
> 2. Espaços recreacionais, ao longo de trilhas ou estradas abandonadas;
> 3. Corredores naturais, ao longo de rios ou divisores de águas, possibilitando a migração de espécies, estudos da natureza e percursos a pé;
> 4. Rotas cênicas ou históricas, ao longo de estradas, rodovias, rios ou lagos;

[1] Parksways - Em tradução literal Vias-Parques. Para Mora (2013, p.17) “O arquiteto e paisagista norte-americano Law Olmsted, inspirado pelos jardins e bulevares europeus, introduziu nos Estados Unidos a ideia de vias-parque (parkways) que se aproximam mais de uma ideia de parques cênicos”.

> 5. Redes de parques, em fundos de vales ou pela sua união com outros espaços abertos, criando infraestruturas verdes alternativas.

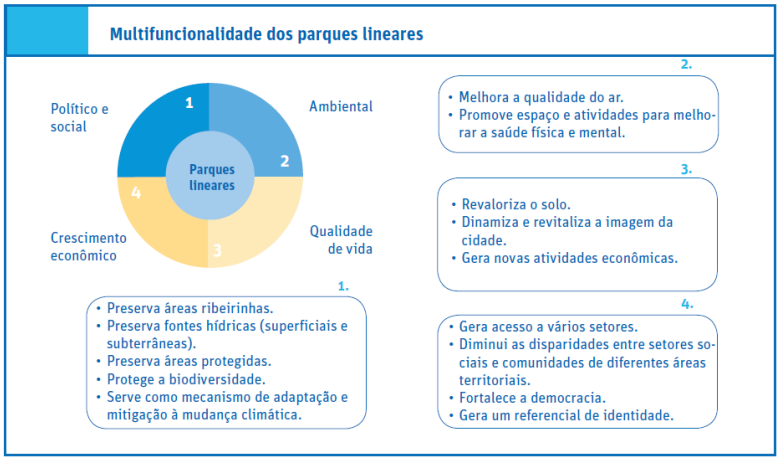
Como apresentado anteriormente, muitas são as funções dos Parques Lineares, o que os torna uma importante ferramenta dentro do planejamento urbano. Para Mora (2013, p.19) esses espaços apresentam caráter multifuncional que atuam nos diversos níveis. Dentro do nível ambiental e de qualidade de vida, apresenta a capacidade de preservar as áreas nos vales dos rios, contribui para o saneamento das águas, para o microclima de uma região e propicia um uso misto do solo, com atividades de entretenimento, importantes para a saúde física e mental da população. E ainda, como afirma Martins (2015, p.4), "podem também constituir zonas de tampão, com potencial para melhorar o ambiente urbano em áreas industriais ou altamente urbanizadas".

Há ainda os benefícios de caráter econômico e social, uma vez que a implantação de Parques Lineares gera vitalidade a economia local e ainda promove o acesso democrático da população aos espaços de lazer. Mora (2013, p.19) diz que:

> [...] trazem diversidade e dinamismo para a cidade. Os centros urbanos, além de oferecer funções comerciais e de moradia, podem oferecer funções de recreação e serviços ambientais por meio das áreas verdes, como os parques lineares, o que, ao aumentar a atratividade da cidade, pode se traduzir na revalorização do solo e na criação de novas atividades econômicas. Por fim, eles têm um valor *político e social.* O acesso aos parques lineares pode ser amplo e produzir a inclusão de vários setores da população, com o que eles se converte em um espaço que ameniza as disparidades sociais.

A figura 3 a seguir demostra a multifuncionalidade dos Parques lineares e as esferas que o mesmo pode atingir dentro da cidade.

Figura 3 - A multifuncionalidade dos parques lineares



Fonte: Mora (2013, p.20)

As definições de parque linear dentro da literatura, abrangem vários aspectos, sejam com relação a conformação física ou aos equipamentos urbanos que podem ser encontrados nesse modelo de parque. Ahern apud Friederich (2007, p.57) diz que:

> O termo parque linear é utilizado para áreas de configuração linear que são planejadas, desenvolvidas e manejadas com múltiplos propósitos, tais como: ecológicos, recreacionais, culturais, estéticos e outros condizentes com o uso sustentável do solo.

O Parque Linear ocupa um espaço em que seu desenho não precisa ser necessariamente regular e de limites definidos, é o contrário do parque isolado, busca promover o desenho da paisagem através do estabelecimento de uma continuidade espacial, criando uma conexão entre o espaço construído e os espaços abertos (GIORDANO apud FRIEDERICH 2007, p.57).

A medida que as cidades passaram por processos de urbanização intensos, foram necessários desenvolver elementos urbanos que respondessem as necessidades dos grandes centros e que englobassem essas diferentes solicitações de maneira eficaz. Os parques lineares dentro deste contexto, mostram-se como uma ferramenta versátil, Mora (2013, p.19) afirma que “[...] esses espaços podem desempenhar múltiplas funções e, portanto, atender simultaneamente a vários objetivos relacionados ao desenvolvimento sustentável das cidades”. Sendo capazes inclusive, dentro do contexto social, de promover a educação ambiental e incentivar a apropriação do espaço pelos indivíduos.

3 AS FUNÇÕES DOS PARQUES URBANOS

Os Parques urbanos desempenham papel fundamental nas cidades. Quando oferecem condições ambientais adequadas, são capazes de estabelecer o aumento na qualidade de vida da população, através do contato com a natureza, da prática esportiva, do lazer e, ainda, do desenvolvimento cultural. O Ministério do Meio Ambiente (MMA), através da Resolução CONAMA Nº 369/2006, no artigo 8º, considera área verde de domínio público "o espaço de domínio público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade, sendo dotado de vegetação e espaços livres de impermeabilização".

Sabe-se que a prática de atividades físicas, por exemplo, possuem diferentes benefícios, sendo capaz de reduzir o sedentarismo e amenizar o estresse do cotidiano urbano. Szeremeta e Zannin (2013, p.177) afirmam que “[...] a beleza da paisagem e a proximidade de um parque, ao local de moradia dos usuários, são os principais fatores que incentivam uma utilização frequente para a atividade física e o lazer”.

Logo, a implantação e conservação desse tipo de equipamento público pode contribuir diretamente para a sustentabilidade urbana, para o bem estar e qualidade de vida da população.

3.1 FUNÇÃO ECOLÓGICA ALIADA A QUALIDADE DE VIDA

Souza (2010) aponta que inúmeros são os benefícios que os Parques Urbanos podem proporcionar à cidade e à população. A Secretária Municipal do Meio Ambiente de Curitiba (SMMA), entende que além das funções já estabelecidas por esses espaços, como, por exemplo, o lazer, as áreas verdes desempenham um papel fundamental de preservação ambiental, através da relação de equilíbrio da cidade com seu meio ambiente.

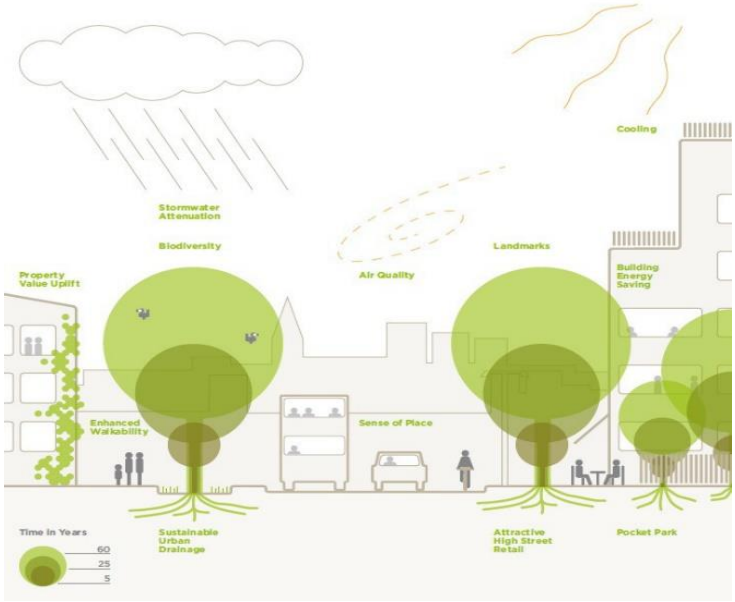
Mascaró e Mascaró (2010) indicam que a vegetação dentro do espaço urbano é capaz de exercer funções ambientais significativas. Atuando diretamente no microclima da cidade, é capaz de amenizar a radiação solar, modificar a velocidade dos ventos, servir como barreira acústica e ainda reduzir a poluição do ar.

E ainda com relação a inserção de áreas verdes na malha urbana, Guzzo *apud* Souza (*op. cit.)* relaciona tais benéficos à função ecológica, uma vez que essas

áreas apresentam uma evolução na qualidade da água, do solo e ainda em seu microclima, pois passam a ter temperaturas mais amenas. O autor cita ainda como benefícios, a importância da biodiversidade gerada por esses ambientes, a proteção da biota, além da capacidade de adaptação ao convívio humano por parte da flora e fauna.

A figura 4 a seguir demostra como a vegetação pode atuar quando inserida no meio urbano.

Figura 4 - Árvores na paisagem urbana



Fonte: TDAG – *A Guide for Decisions Makers* (2012, p.3).

As áreas verdes urbanas são um grande indicador de qualidade de vida da população. Uma vez que interferem no bem estar do indivíduo e no ambiente urbano, passam a estabelecer uma função de equilíbrio entre o espaço edificado e o meio ambiente (AMORIM; LIMA, 2006, p.69). Os autores evidenciam ainda, que áreas verdes são espaços públicos assegurados por lei, considerados como um indicador de qualidade ambiental, que quando não bem-sucedidos, interferem na qualidade do ambiente. Logo, o planejamento assertivo e a conservação de parques públicos, como aponta Szeremeta e Zannin (2013, p.177) “se revelam como significativa estratégia para uma política efetiva do projeto urbano e da saúde pública”.

Os Parques Urbanos demostram sua importância de duas maneiras – como um elemento preventivo, é capaz de conservar o ambiente natural de uma região, e como elemento potencial, passa a fazer a manutenção desse ambiente, gerando uma

série de benefícios ecológicos ao espaço urbano (SILVA; EGLER *apud* SOUZA, 2010, p.38). Com base na Organização Mundial da Saúde (OMS), Mora (2013, p.13) observa que a disponibilidade, qualidade, segurança e acessibilidade dos espaço públicos, são elementos fundamentais para garantir um ambiente favorável na urbe.

É fato que questões sociais e ambientais, não podem ser avaliadas separadamente, uma vez que estão estreitamente ligadas (SOUZA, 2010). O autor ainda reforça a multifuncionalidade desses espaços, e, consequentemente a necessidade de direcionar os estudos sobre os Parques urbanos, abrangendo a sua relação com a cidade, os dilemas de cunho social, econômico e ambiental.

3.2 FUNÇÃO SOCIAL

Como produto da cidade industrial e moderna, o Parque Urbano surge assumindo um caráter social. Kliass *apud* Souza (2010), ressalta que essa ferramenta do planejamento urbano surge das novas demandas sociais, a fim de proporcionar um ambiente propício para a prática de lazer e para contrapor-se ao espaço urbano.

Bezerra, et al (2016, p.133), conceituam como áreas livres de uso público, e, portanto, Parques Urbanos “áreas inseridas na malha urbana destinada à recreação e ao lazer de todas as faixas etárias e sociais. Podem ser voltados ao lazer contemplativo ou à prática de esportes, espaços para atividades culturais e programas educativos”. Dada a implantação dos parques e o acesso da comunidade a esses locais, Dickson, et al *apud* Souza (2010, p.35), relacionam os benefícios sociais, entre outros, relativos aos parques:

a) Melhoria no estado de saúde dos usuários;
b) Promoção do desenvolvimento humano (físico-motor, perceptivo, social e cultural);
c) Melhoria da qualidade de vida;
d) Redução do comportamento antissocial;
e) Construção de comunidades saudáveis;
f) Diminuição dos custos com cuidados de saúde e serviços sociais;
g) Geração de recursos econômicos na comunidade local;
h) Valorização econômica do entorno, dentre outros.

Como um agente dentro da malha urbana, as áreas verdes assumem diferentes papéis. Vieira *apud* Martins e Araújo (2014, p.41) entende que essas funções das áreas verdes estão diretamente relacionadas no ambiente urbano. Desse modo, além dos benefícios já citados, Guzzo e Hardt *apud* Souza (2010, p.36) destacam outras funções, relacionadas a função social, sendo elas: a) a função psicológica, que se relaciona ao lazer e recreação para o usuário, diminuindo a pressão da vida urbana e trazendo equilíbrio físico e emocional ao indivíduo; b) a função estética, que possibilita o embelezamento da paisagem, pelo seu potencial de controle da poluição visual; c) a função socioeconômica, a qual permite alternativas de renda e valoriza o solo urbano; d) a função educativa, que viabiliza desenvolver atributos relacionados com a educação ambiental e com diversas ciências; e, por fim, e) a função social propriamente dita, que oportuniza a interação da população através das atividades de lazer.

O Estatuto das Cidades, prevê no artigo 2º, os objetivos a serem alcançados para o amplo desenvolvimento das funções sociais e da propriedade urbana, sendo a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

Mediante as considerações já feitas, é importante ressaltar que para desempenhar sua função social de maneira justa, as áreas verdes urbanas, necessitam de infraestrutura adequada, como equipamentos, serviços e atrações voltadas aos usuários, uma vez que a qualidade ambiental é influenciada por essas características. Scanavaca (2012, p.274) estabelece que “a função social é a democratização dos espaços públicos destinados ao lazer e recreação”.

3.3 A FUNÇÃO ESTÉTICA E DE PERCEPÇÃO DO AMBIENTE

A função estética dos parques urbanos está ligada a percepção que o mesmo pode desempenhar dentro da estrutura urbana. A maneira como as pessoas percebem os espaços e como agem, pode influenciar e alterar a rotina do indivíduo, uma vez que essas ações são capazes de modificar princípios morais, sociais e culturais (NASCIMENTO; DEL RIO E OLIVEIRA *apud* SOUZA, 2010, p.39).

Milano *apud* Szeremeta e Zannin (2013, p.180) diz que “a vegetação é responsável pela criação de ambientes esteticamente agradáveis, valorizando uma área e atuando como elemento que ameniza o estresse”.

Vieira *apud* Martins e Araújo (2014, p.41) relaciona a importância da vegetação a função estética e diz que essa função é a “diversificação da paisagem construída e embelezamento da cidade”.

Mascaró e Mascaró (2010, p.67) ao avaliar pesquisa feita pela UNESCO/MAB com moradores da Cidade de São Paulo constatou que, para a população, a função e significado da vegetação no meio urbano estão principalmente ligados ao seu valor estético e às funções de equilíbrio e conforto ambiental. Os autores citam também “que existe um vínculo bastante forte entre a origem de cada indivíduo e imagem da vegetação por ele expressa”, ou seja, a maneira como cada um percebe o ambiente que vive, relaciona-se aos filtros culturais diretamente relacionados com nossa forma de pensar, sentir e agir (BENACHIO; BORGES E COLESANTI *apud* DORIGO E FERREIRA, 2015, p.33). Ainda, a partir desta pesquisa, os participantes expressaram o “reconhecimento de que a vegetação é um elemento estrutural inerente a paisagem urbana, valorizando-a e demonstrando o desejo de vê-la implantada”.

Em análise feita por Mora (2013, p.43) ao Parque linear de Canivete[2], foram elencados alguns elementos-chave com relação a concepção, gestão e manejo do parque. A autora menciona, a partir do estudo realizado, a influência estética, e por sua vez, a valorização que o parque foi capaz de gerar à comunidade, citando dois aspectos positivos a partir do embelezamento da área:

a) A estética do parque e a preservação dos espaços gerou na comunidade uma sensação de pertencimento e responsabilidade pela manutenção do parque;
b) Os proprietários das casas em torno do parque interessaram-se em fazer melhorias na infraestrutura e aparência de suas propriedades.

Mora (*op. cit.)* aponta ainda que “foi produzindo um espaço mais ordenado e estético entre o parque e a zona residencial, o que ajudou a melhorar os índices de segurança na área”.

[2] Parque Linear do Canivete – Implantado em 2010, o Parque Linear do Canivete, localiza-se no extremo norte da Cidade de São Paulo próximo de reservas florestais e recursos hídricos da Serra da Cantareira (MORA, 2013, p.41)

Dentro da cidade de Curitiba, a Praça do Japão, pode ser mencionada, quanto à função estética que cumpre. Localizada em meio aos altos prédios do Bairro Batel, a Praça emerge como um contraponto à paisagem urbanizada (figura 5). Além de apresentar uma significativa melhora estética, através do embelezamento da paisagem da região, a presença da praça tornou o bairro economicamente mais valorizado.

Figura 5 - Praça do Japão e seu entorno

Fonte: Site O Gazeteiro. (2018)

Evidencia-se, assim, que a percepção ambiental está inerente à função estética que as áreas verdes podem exercer. O meio ambiente físico estabelece conexões e relações ligadas à subjetividade psicológica, logo, compreender de que maneira o indivíduo demonstra essas trocas e quais os instrumentos disponíveis dentro da gestão urbana é uma forma assegurar a qualidade ambiental e de vida à população.

4 VAZIOS URBANOS E AS EXPERIÊNCIAS DE ESTÍMULO PARA O CONVÍVIO DA E NA CIDADE

Em meados do século XIX surge a expressão “vazio urbano” como parte do contexto urbano e como consequência da cidade industrial, de dimensões populacionais e territoriais crescentes, devido ao êxodo rural (BORDE *apud* ARRUDA, 2016, p.60). No entanto, é somente na década de 1970 que o conceito de vazios urbanos deixa de retratar apenas parques e áreas verdes livres e passa a ser relacionado ao processo de esvaziamento urbano (TEIXEIRA; FURTADO, 2010, p.2).

Este processo de esvaziamento, produto das modificações produzidas pela e na urbe, resultou no entendimento desses espaços como terrenos - economicamente ineficientes, socialmente injustos e em conflito com as demandas sociais do solo urbano (TEIXEIRA; FURTADO, 2010, p.2).

A literatura aborda os vazios urbanos de diferentes formas, para Souza *apud* Freitas e Negrão (2014, p.484) vazios urbanos, são espaços com potencial transformador, agindo como espaços de “transição temporal”, geram “oportunidades de mudança, que pode implicar novo uso, nova construção”. De acordo com Portas *apud* Arruda (2010, p. 61), vazio urbano é uma expressão ambígua, uma vez que não é preciso que a terra encontre-se vazia, basta estar desvalorizada e passível de reutilização.

Veiga, et al (2011, p.7) estabelecem que “os vazios urbanos podem ser definidos como espaços não construídos e não qualificados como áreas livres no interior do perímetro urbano”. O autores citam, ainda, que esses espaços de vazio, podem ser um produto das modificações dos usos urbanos “como os de antigas áreas ferroviárias, portuárias e fabris”.

Dentro das definições mencionadas podemos observar similaridades, como quando, os autores citam a ideia de gerar um novo uso aos vazios, evidenciando a potencialidade desses espaços ou quando abordam o fato dessas áreas serem resultado das transformações urbanas. Freitas e Negrão (2014, p.483), atribuem ao conceito de vazio urbano os processos de “apropriação e ocupação do espaço na dinâmica urbana”.

O Estatuto da Cidade, no que se refere à Política Urbana, em seu Capítulo II estabelece diretrizes básicas de intervenção urbana, assim como a definição de instrumentos necessários ao controle da urbanização nas cidades brasileiras, que tem

como objetivo fomentar o desenvolvimento social, urbanístico e ainda a verdadeira função social da propriedade urbana.

> Art. 182 § 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente de: i) Parcelamento ou edificação compulsórios; ii) Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; iii) Desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais (BRASIL, Estatuto da Cidade, 2001).

A compreensão sobre o aspecto social da terra é determinante para estabelecer tais diretrizes, uma área em situação de esvaziamento ou subutilizada, prejudica seu entorno, e por consequência a qualidade de vida local. No entanto Teixeira e Furtado (2010 p.3) demonstram que “ao promover a reativação desses lotes e construções vacantes, entendidos dentro de um contexto urbano de transformações permanentes, buscava-se também colaborar para a minimização das desigualdades sociais e espaciais e para a construção de uma nova sociedade urbana”.

A partir dos conceitos e definições abordados, pode-se considerar, como vazio urbano todo espaço fixado na malha urbana, que se encontre em estado de desuso ou subutilização, que não cumpra com sua função social ou ecológica, e, ainda, que não seja capaz de promover a qualidade de vida dos indivíduos e a qualidade ambiental. É fato que a requalificação urbana age diretamente nos vazios urbanos, uma vez que torna esses espaços mais interessantes e convidativos à comunidade, manifesta-se, assim, a importância de remodelar áreas bem localizadas antes desuso, com o objetivo de dar uma nova dimensão sobre a região e a cidade.

4.1 ESPAÇOS REQUALIFICADOS

Dentro do Planejamento Urbano, a Requalificação Urbana é um tema relativamente recente, essa ferramenta manifesta-se frente ao processo de urbanização da cidade e suas resultantes, como uma estratégia destinada aos espaços urbanos decadentes (MOREIRA 2007, p.117). A partir do que afirmam Fortuna e Leite (2009, p.42) sobre as dinâmicas e processos sociais que deram origem à Requalificação Urbana, pode-se citar como os mais significativos:

- A desindustrialização das cidades;
- Os novos centros urbanos, como consequência da poli centralidade e a perda de vitalidade dos antigos centros urbanos;
- A consolidação de um mercado urbano do lazer construído à volta da ideia de espaço público e do consumo visual;
- E a emergência de um cenário de concorrência e de competitividade entre cidades que adensa a importância de fatores representacionais e magnéticos, assim como de intervenções urbanísticas e arquitetônicas que concretizam no espaço símbolos de afirmação e de identificação das cidades.

A Requalificação Urbana atua associada aos costumes urbanos, tendo como objetivo o desenvolvimento sustentável das cidades, através da renovação física e social. Para Moreira (2007, p.120), o conceito que define a Requalificação Urbana "abrange as alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio. Inclui aspectos de caráter econômico, social, ambiental e físico".

A função de percepção também está relacionada a Requalificação Urbana, instituir novas funções às áreas degradas ou em desuso, produz uma grande influência na conformação física da cidade e na percepção do indivíduo, além de gerar a ideia de pertencimento ao espaço. Nassar *apud* Moreira (2007, p.123) ressalta "que a agradabilidade de um lugar depende bastante das qualidades físicas do mesmo", além dos aspectos "cognitivos e da percepção individual".

Em consonância com esses conceitos da Requalificação Urbana, é possível encontrar vários projetos, seja no âmbito nacional ou internacional, que exploram essa ferramenta urbanística intervindo no espaço público, como forma de renovar lugares obsoletos, porém com potencial, em um novo marco urbano.

No Brasil, a Prefeitura de São Paulo, apresentou um novo projeto para a criação de um Parque Elevado, no antigo Elevado João Goulart, conhecido como Minhocão. O elevado que corta o centro da cidade, já havia sido desativado com a assinatura do Plano Diretor de 2016, no entanto, não era claro o uso que a estrutura teria. Somente em 2019, com a nova gestão da prefeitura é que foi definido o projeto.

O Elevado João Goulart, tem um grande histórico dentro da cidade de São Paulo, construído no início da década de 1970 (figura 6), passou por várias

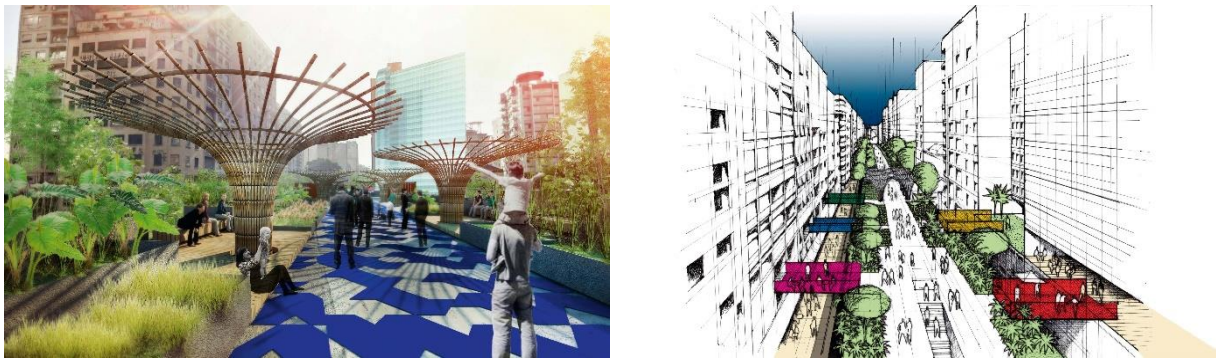
intervenções dentro do contexto urbano. Em meados de 1990 teve seu acesso aos carros controlado durante os finais de semana e feriados de acordo com a lei 12.156/96 da Prefeitura de São Paulo. No entanto, somente em 2015, o acesso ficou ainda mais restritivo, com o anúncio de interdição ao Elevado. Palco de movimentos culturais como a Virada Cultural de São Paulo, o Minhocão é utilizado também para a prática de exercícios físicos e como ponto de encontro. Felipe Morozini, artista e diretor da Associação Parque Minhocão, em entrevista a Veja São Paulo diz que “As pessoas definiram o uso do Minhocão ao longo dos últimos anos. Queremos que esse espaço, parte da cidade desde 2016, seja garantido definitivamente”.

Figura 6 - Minhocão década de 1970

Fonte: São Paulo Antiga0 (2014).

O projeto será dividido em duas partes, a primeira corresponde a 900 metros da pista, e ocupará os dois sentidos sobre a Avenida Amaral Gurgel, entre a Praça Roosevelt e o largo do Arouche. Projeto concebido pelo Arquiteto e Urbanista Jaime Lerner, o novo parque suspenso prevê acessos para pedestres, feitos por elevadores e rampas, floreiras e deques, em módulos pré-fabricados e arborização nas margens do elevado (figura 7). Segundo matéria da Veja São Paulo, “as grandes floreiras verdes deverão aumentar a privacidade dos moradores vizinhos à imensa estrutura de concreto”. O elevado deverá receber ainda apresentações artísticas, realizadas em palcos provisórios e uma ciclovia, que deverá passar pelo meio da pista. Para a segunda etapa, estão previstas passarelas que farão a ligação do parque suspenso aos prédios vizinhos.

Figura 7 - Projeto de Requalificação do Elevado João Goulart



Fonte: Lerner Arquitetos Associados (2019).

Outro exemplo, porém no quadro internacional, é o *Skygarden* (figura 8), localizado em Seul, Correia do Sul. De acordo com Stott (20017, s.p) projetado pelo MRVD, o parque encontra-se onde antes era uma Rodovia no centro da Capital, elevado a 16 metros de altura, dispõe de uma imensa variedade de espécies vegetais silvestres, originarias da Coreia. Para Winy Maas, sócio fundador do MVRDV, o projeto é uma busca pelo conexão da população com a natureza e a paisagem histórica do lugar. Além disso, o Arquiteto evidencia a experiência educacional, oferecida pelo parque, a vegetação disposta em recipientes de tamanhos e alturas diferentes, abrigam as plantas que ainda são organizadas de acordo com o grupo familiar que pertencem, criando diferentes composições espaciais.

Figura 8 - Parque Skygarden em Seul

Fonte: Ossip van Duivenbode (2017).

A requalificação foi além do parque, apesar deste ser o maior atrativo, incorporou estabelecimentos comercias, galerias, casas de chá, centros de informação e restaurantes, além da possibilidade de receber eventos e festivais (STOTT, 2017, s.p).

A cidade moderna, encontra-se desenhada e nesse caso é necessário a formulação de diretrizes de intervenção nessa cidade, como forma de modernizar e garantir novas qualidades, atendendo a demandas sociais e ambientais. Sendo assim, a Requalificação Urbana faz parte da construção sustentável da urbe, atua de maneira multifuncional, no ordenamento do território, na economia urbana e na paisagem, através das novas percepções geradas.

4.2 CIDADES CAMINHÁVEIS: A ESCALA HUMANA COMO PROTAGONISTA DA PAISAGEM

Conforme as cidades passaram pelo processo de urbanização, o pedestre foi perdendo seu espaço. A Revolução Industrial, foi um fator determinante para a construção do que conhecemos hoje como conceito de urbano. Foi a partir desse processo histórico e com o aparecimento do automóvel que as cidades assumiram a segregação das vias para pedestres e automóveis (PAIVA, 2017, p.53). O autor expõe ainda que o Plano de Haussmann, por exemplo, evidencia através de suas obras viárias, a preferência pelo maior fluxo e pelo trânsito. E em um contexto mais atual, Paiva (2017, p.54) menciona que o modernismo buscou desprender os edifícios das ruas, gerando um estado de segregação.

A urbe deve desempenhar o papel de conectividade entre o indivíduo e o espaço. No entanto, o crescimento rápido e desordenado, permite que planejamento urbano permaneça focado no carro, reduzindo cada vez mais o espaço do pedestre. Paiva (2017, p.39) afirma que “as cidades se tornaram fragmentadas e dependentes dos automóveis. Gestores públicos deixaram de pensar no pedestre: toda a infraestrutura foi planejada de forma a dar maior fluidez ao trânsito de veículo motorizados”.

Atualmente, as metrópoles enfrentam uma grande questão no que se refere aos tipos de transporte e a interação entre eles. Para se alcançar uma cidade mais sustentável, faz-se necessário evidenciar locais que permitam a caminhabilidade (SCHLINDWEIN; BUGS; SCHMITZ, 2017, p.3). Conceitualmente Ghidini (2010, p.22) define que a “caminhabilidade é uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldades de locomoção e a todos”. Paiva (2017, p.41) expõe que “as cidades não foram desenhas para os pedestres, e esse

problema interfere na qualidade de vida de todos. A caminhabilidade requer que um conjunto de critérios seja atendido pra incentivar as pessoas a andarem mais”.

Como um instrumento urbanístico a caminhabilidade abrange diversos aspectos que podem estimular o usuário a andar com mais frequência e por sua vez usar o espaço urbano. As dimensões das calçadas e cruzamentos, a atratividade e densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública e as condições de segurança viária, são condições físicas que podem gerar tais estímulos. Entretanto o conceito de caminhabilidade pode incluir, além dos aspectos físicos, condições do uso do solo, da gestão urbana, esta capaz de valorizar os espaços públicos, além da saúde física e psicológica dos citadinos e das relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO- ITDP, 2018, p.10).

Schlindwein, Bugs e Schmitz (2017, p.2) discorrem quanto a importância e ainda os benefícios que cidades caminháveis podem desempenhar:

> O planejamento e o investimento em infraestrutura são importantes para viabilizar e para incentivar os usuários a optar pela caminhada. A valorização do pedestre, dos trajetos a pé e do transporte ativo é essencial para melhorar a mobilidade. Uma cidade caminhável traz muitos benefícios, tanto para cidades quanto para os cidadãos.

O ITDP Brasil entende que sendo a forma de transporte mais comum no mundo, a caminhada é um direto básico que deve ser garantido a partir de políticas públicas apropriadas. A partir disso o Instituto desenvolveu um Índice de Caminhabilidade, como forma de avaliar aspectos que podem favorecer ou não a caminhada no ambiente urbano, englobando elementos físicos e socioeconômicos, levando em conta a necessidade de trabalhar tais aspectos de maneira conjunta. A figura 9 a seguir, demonstra os quinze indicadores divididos em seis categorias propostos pelo Índice de Caminhabilidade, utilizados no diagnóstico das principais qualidades e deficiências de um local e tendo como objetivo apontar áreas prioritárias para intervenção e contribuir para um maior entendimento sobre redes de pedestres na escala do bairro.

Figura 9 – Indicadores de Caminhabilidade

Categoria	O que é?	Indicadores
Calçada	Incorpora a dimensão de caminhabilidade relativa à infraestrutura, considerando dimensões, superfície e manutenção do piso adequadas ao pedestre.	• Largura; • Pavimentação.
Mobilidade	Está relacionada à disponibilidade e ao acesso ao transporte público. Avalia também a permeabilidade da malha urbana.	• Dimensão das Quadras; • Distância a Pé ao Transporte.
Atração	Inclui indicadores relacionados a características de uso do solo que potencializam a atração de pedestres.	• Fachadas Fisicamente Permeáveis; • Fachadas Visualmente Ativas; • Uso Público Diurno e Noturno; • Usos Mistos.
Segurança Viária	Agrupa indicadores referentes à segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos motorizados, assim como a adequação de travessias a requisitos de conforto e acessibilidade universal.	• Tipologia da Rua; • Travessias.
Segurança Pública	Abrange aspectos que tem influencia na sensação de segurança trasmitida aos pedestres.	• Iluminação; • Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno.
Ambiente	Esta categoria agrupa indicadores relacionados a aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano.	• Sombra e Abrigo; • Poluição Sonora; • Coleta de Lixo e Limpeza.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em ITDP (2018).

Em analise a pesquisa realizada por Katherine Shriver, Paiva (2017, p.39) identificou que “os padrões de mobilidade variam a pé entre bairros com diferentes características de acessibilidade”. Ainda segundo a pesquisa, em bairros mais acessíveis, as caminhadas são essencialmente mais práticas e levam menos tempo, já nos menos acessíveis, as caminhadas levam mais tempo, são mais recreativas e menos frequentes. Para o autor a pesquisa permite concluir “que a oferta de transporte, o uso da terra, as características locais, a distância, a duração, bem como a finalidade e número de atividades influenciam a caminhada”.

De acordo com o ITDP Brasil, andar a pé é a forma de transporte mais barata a menos poluente e a mais igualitária, sendo capaz ainda de tornar os espaços públicos mais seguros. O ato de caminhar, concretiza um processo de reconhecimento do lugar e de identificação do indivíduo com o espaço, Montgomery

apud Paiva (2017, p.60) diz que “o senso de pertencimento é fundamental para garantir a felicidade das pessoas, e pode ser medido através da quantidade de locais que oferecem contatos sociais para famílias ou amigos próximos em uma determinada cidade”. A rua entendida como um elemento abrangente dentro do aspecto da urbanidade, pode ir além do andar. Paiva (2017, p.50) expõe que “as ruas não são caminhos apenas para atividades funcionais e utilitárias, mas estabelecem uma conotação de união: trata-se do local onde as pessoas podem compartilhar uma reivindicação, assumir sua condição de cidadão, e é aí que o cidadão ganha o seu poder [...]”.

A escala humana quando inserida na malha urbana pode humanizar, no seu sentido mais literal os espaços da urbe. Ghidini (2010, p.31) traz sua visão sobre a caminhabilidade de maneira muito interessante afirmando que “A caminhabilidade ou o simples caminhar, como uma atitude, pode recuperar esta característica fundamental à ecologia urbana”. O autor ressalta ainda que o ato de caminhar pode promover “a equidade e restabelecendo ao ser humano seu compasso ou seu *timing* que há pouco mais de um século vem sendo abalado”.

5 ESTUDOS DE CASO

Para elaborar este capítulo utilizou-se da realização de estudos de caso como metodologia de pesquisa, como forma de obter as características que apresentam maior relevância ao projeto proposto, assim como identificar as principais condicionantes, diretrizes, motivações e singularidades presentes em cada um dos projetos verificados. Os mesmos, foram analisados em um contexto regional, nacional e internacional. Com base nos estudos desenvolvidos foi possível entender as implicações da implantação de um parque linear a partir da requalificação urbana, e, ainda, estabelecer semelhanças e diferenças de tipologia e conceito entre os três objetos pesquisados.

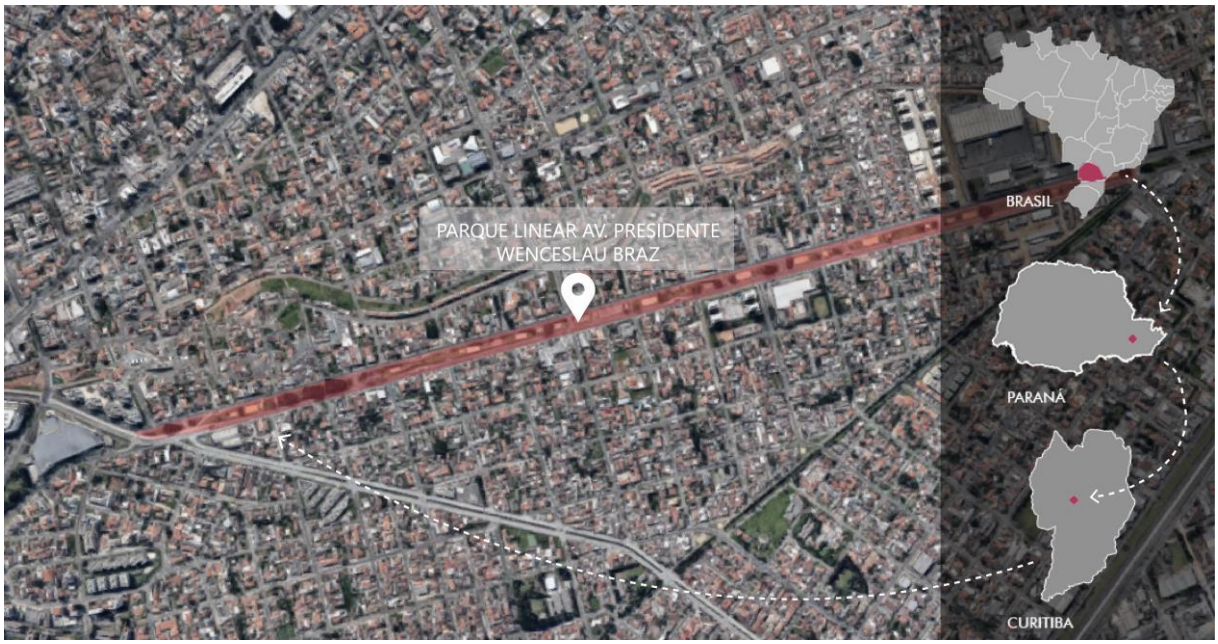
Dentro do contexto regional, o estudo acontecerá no Parque Linear da Avenida Wenceslau Braz, situado na Cidade de Curitiba, essa avaliação será por meio de visita exploratória ao local, como forma de obter uma melhor compreensão do espaço. Para o estudo nacional, foi avaliado o projeto de requalificação da região portuária da cidade do Rio de Janeiro. Dentro do âmbito internacional foi analisado o projeto de implantação do parque linear *High Line Park*, localizado na cidade de Nova *York*, estas duas últimas as análises serão realizadas a partir de pesquisas *online* entre outras referências pertinentes ao tema.

A seleção destes casos foi baseada nas diferentes características que apresentam, no caso do Parque Linear da Avenida Wenceslau Braz, o critério foi apoiado no fato de ser uma Parque Linear efetivamente usado em Curitiba, pelos moradores da região. Já o projeto do Porto Maravilha, foi escolhido por se tratar de fato de uma requalificação urbana. Enquanto que a escolha do *High Line Park*, foi pautada para além da requalificação urbana, foi observado nesse projeto sua característica de linha férrea, o paisagismo e plástica alcançada como um todo.

5.1 PARQUE LINEAR AVENIDA WENCESLAU BRAZ (EIXO DE ANIMAÇÃO ARNALDO BUSATO)

Localizado na região Sul da cidade de Curitiba, o Eixo de animação Arnaldo Busato, está situado no bairro Guaíra (figura 10). Sua extensão é de 2,4 quilômetros e se prolonga por quase toda a Avenida Presidente Wenceslau Braz, o que o caracteriza como o maior eixo de animação da cidade (BUCCHERI, 2010, p. 147).

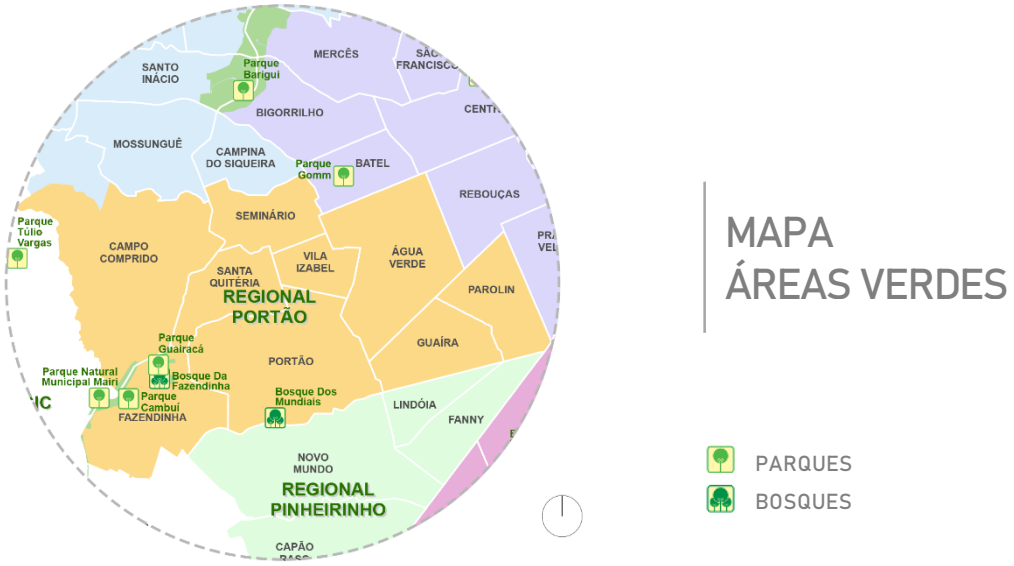
Figura 10 - Parque linear Av. Presidente Wenceslau Braz



Fonte: Google *Maps* - Adaptado pela autora (2019).

A cidade de Curitiba é bastante reconhecida pela quantidade de parques que oferece à população. De acordo com a Prefeitura Municipal (PMC, 2007), ao todo, são 17 parques urbanos. No entanto, a maior parte deles está concentrada na região noroeste da cidade, estão entre eles os Parques Barigui, Tingui, Tanguá e São Lourenço. A região sul é carente deste tipo de equipamento. Em sua maioria neste trecho da cidade são praças de pequeno porte, dotadas de uma quadra poliesportiva e parquinho para crianças. Quando mais bem equipadas estão localizadas próximas às estações de ônibus, da malha viária e apresentando paisagismo e equipamentos mais diversificados. Nesse sentido o eixo de animação Arnaldo Busato se destaca, uma vez que oferece um número de atividades diversificado dos encontrados na região (MACEDO; ROMANUS, 2016, p.7).

Figura 11 - Áreas verdes de lazer na Regional Portão



Fonte: IPPUC – Adaptado pela autora (2018).

O decreto nº427/83, que trata da definição para critérios de áreas públicas ajardinadas, considera como eixos de animação “áreas remanescentes ao longo de uma rua, fundo de vale ou refúgios centrais com grandes larguras, que permita a implantação de áreas de lazer, paisagismo ou esporte, que abranjam mais de uma quadra”. No entanto para Buccheri (2010, p. 138) “o problema com essa definição está nas possibilidades que ela cria, pois, não existe tamanho, apenas uma menção a “grandes larguras” ou “abranjam mais de uma quadra”. Entendendo assim, que qualquer área pode ser classificada como eixo de animação, sendo suficiente atender aos parâmetros mínimos.

O Bairro Guaíra, antes chamado de Vila Guaíra recebeu *status* de bairro em 1975, inicialmente a região era habitada por operários e lavradores (IPPUC, 2015, s.p). Atualmente, de acordo com dados do IBGE *apud* IPPUC (2015, s.p), o Guaíra ocupa 0,53% do território da cidade, com 2,31 quilômetros quadrado, e, se comparado a Curitiba, o bairro apresenta alta densidade domiciliar, são 5260 unidades habitacionais e 2,83 habitantes por domicílio (figura 12). Esses dados dizem muito sobre essa região, uma vez que tratando-se um bairro em sua maior parte residencial, a oferta de opções de lazer pode melhorar significativamente a qualidade de vida dessa população. O eixo de animação Arnaldo Busato Buccheri apesar de oferecer à comunidade opções de esporte e lazer, apresenta um problema de conexão devido

sua localização em meio as ruas movimentadas, o que impende a população de utilizar o espaço com a máxima segurança (BUCCHERI, 2010, p. 147).

Figura 12 - Unidades habitacionais no bairro Guaíra

Fonte: IPPUC – Adaptado pela autora (2015).

É importante revelar que mesmo com os problemas citados, o Parque Linear da Wenceslau Braz faz parte do dia-dia da comunidade que apropriou-se do parque. Em matéria publicada pela Gazeta do Povo (2018, s.p) revela que o "Eixo de Animação da Avenida Presidente Wenceslau Braz, no Sul de Curitiba, reúne praticantes de esportes e famílias aos fins de semana". A reportagem cita, ainda, um grupo de *WhatsApp* criado pela população local utilizado para marcar jogos aos finais de semana. "Hoje cerca de 50 pessoas participam do grupo".

5.1.2 Análise do estudo

Por conta de sua extensão, para a presente estudo foi determinado um trecho reduzido do local, trecho esse que tem início na interseção da Rua Roberto Faria com a Avenida Presidente Wenceslau Braz e termina no Posto da Guarda Municipal, a distância entre um ponto e outro é de cerca de 610 metros (figura 13).

Figura 13 - Trecho analisado

Fonte: Google *Maps* – Adaptado pela autora (2019).

Para realizar a análise foi feita uma visita *in loco* no dia 18 de maio de 2019, por volta das 16 horas e 30 minutos, sendo determinado alguns critérios para a avaliação do local que sejam pertinentes ao projeto proposto nesta monografia. Para tanto ficaram estabelecidos os seguintes parâmetros: diversidade de atividades de lazer ofertadas, pavimentação, segurança/acessibilidade, mobiliário urbano e equipamentos públicos, paisagismo e qualidade ambiental.

No que se refere a diversidade de atividades ofertadas, a Gazeta do Povo (2018, s.p), em matéria publicada, elenca algumas dessas atividades: " A área é uma opção de lazer na região Sul da capital, que inclui 12 canchas de futebol de areia, cinco de vôlei, duas canchas polivalentes, ciclovia, parquinhos, mesas de xadrez, academia para idosos, equipamentos de ginástica e até pista de skate". No trecho analisado foram contadas cinco quadras, sendo quatro de areia e uma de grama (figura 14). Além da quadras foi possível observar uma academia ao ar livre (figura 15). Nesse sentido, o eixo de animação Arnaldo Busato, apesar de disponibilizar muitos espaços para jogos, não dispõe de uma diversidade de atividades, uma vez a maior parte dessas atividades são relacionadas a práticas esportivas, como futebol e vôlei.

Figura 14 - Quadras

Fonte: Autora (2019).

Figura 15 - Equipamentos para exercício físico

Fonte: Autora (2019).

Com relação a pavimentação da área, a mesma é quase inexistente, exceto pelas pitas de caminhada, que estão presentes dos dois lados do eixo, e por alguns caminhos que ligam um lado ao outro. Foi observado que as pistas de caminhada são de uma camada bastante fina de pavimentação asfáltica, com cerca de 1 metro e 20 centímetros, sua largura se mantém bastante linear por toda sua extensão (figura 16). Quanto aos caminhos que ligam um lado ao outro do eixo, foi verificado que não há uma padronização dos mesmos, visto que alguns são do mesmo material utilizado pelas pistas de caminhadas e outros são feitos com placas cimentícias, além disso possuem tamanho diferentes (figura 17).

Figura 16 - Pista de caminhada no dois sentidos da via

Fonte: Autora (2019).

Figura 17 - Caminhos que ligam um lado ao o outro do parque

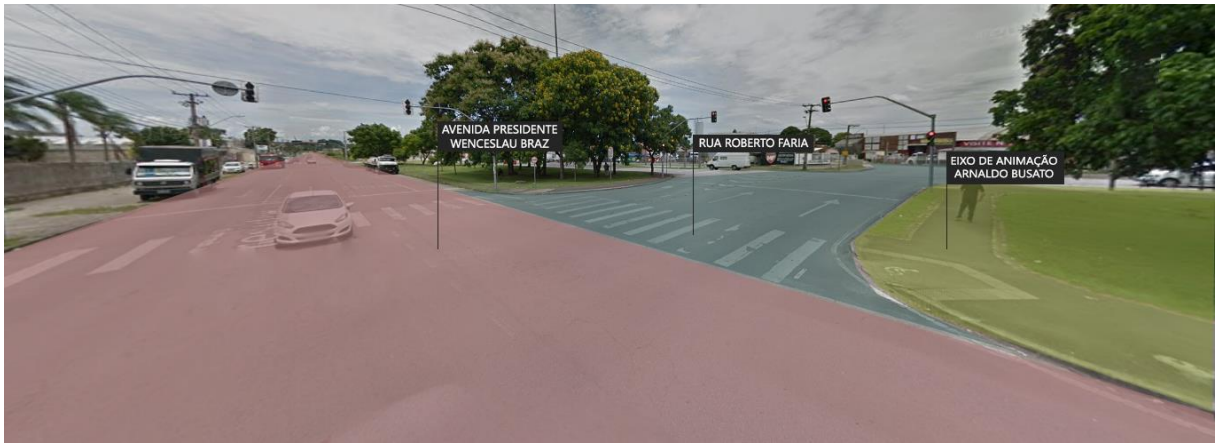
Fonte: Autora (2019).

Ao analisar os itens de segurança e acessibilidade, levou-se em conta a presença de iluminação e também a proximidade do local com uma via de tráfego pesado, como é o caso da Avenida Presidente Wenceslau Braz. Vale ressaltar que a visita foi realizada durante à tarde, ou seja, em um horário em que não se faz necessário o uso de iluminação. No entanto, foi possível avaliar que a área é pouco iluminada diretamente. Sua iluminação é feita por meio de postes de luz (figura 18), localizados dentro do perímetro do eixo, sendo seis no total, além dos postes presentes nos dois sentido da Wenceslau Braz. Notou-se que os postes dentro do eixo são para a iluminação das quadras, as pistas de caminhada não recebem nenhum tipo de iluminação direta, o que pode tornar o local perigoso em horários noturnos. Com relação a acessibilidade foi observado a falta de faixas ou travessias elevadas para pedestres. Nos mais de 600 metros analisados só foram identificadas faixa de pedestres, no ponto em que a Wenceslau Braz é cortada pela Rua Roberto Faria (figura 19). Logo, a falta de meios de acessos seguros, faz com que acessibilidade ao eixo seja comprometida.

Figura 18 - Postes de iluminação

Fonte: Autora (2019).

Figura 19 - Faixa de pedestres entre a Wenceslau Braz e a Roberto Faria



Fonte: Google *Maps* – Elaborado pela autora (2019).

Quanto ao mobiliário e equipamentos urbanos existentes no local de análise, foi verificado que este não segue um padrão definido, sendo na verdade, quase inexistente. Foram encontradas duas lixeiras e equipamentos de academia ao ar livre, as lixeiras se apresentam de duas formas, uma em concreto e a outra uma versão clássica de lixeira da cidade, em madeira. O mesmo acontece com os equipamentos de exercício físico, um mais atual, em metal e o outro mais antigo, em madeira. Não foram observados bancos, bebedouros, bicicletários ou qualquer outro tipo de mobiliário, além dos já citados. A respeito dos equipamentos públicos estão fixados no local duas estações tubo, uma no sentido bairro Portão, e outra no sentido bairro Hauer, e, ainda, um posto da Guarda Municipal, que ao que foi observado está

desativado. Na figura 20 a seguir são apresentados os equipamentos e a lixeira disponível no local.

Figura 20 - Estações tubo e posto policial

Fonte: Autora (2019).

Acerca do item paisagismo, foi observado que a vegetação do eixo de animação Arnaldo Busato é composta basicamente por grandes áreas gramadas e arborização de médio e grande porte, que segundo Batista e Biondi, são das espécies “Tipuana *tipu* (Benth) *Kuntze* (Tipuana)”. Não há uma valorização da vegetação, a maneira como estão dispostas no local faz parecer que não houve um planejamento ou projeto paisagístico.

Durante o tempo de permanência no eixo de animação Arnaldo Busato, pretendeu-se observar, ainda, a qualidade ambiental que o parque oferece aos usuários. No momento da visita foram identificados alguns moradores do bairro utilizando, principalmente as quadras, alguns ainda praticavam corrida ou caminhada na pista. Vale ressaltar que, mesmo que o local seja utilizado pela população, isso não quer dizer que o mesmo ofereça qualquer tipo de qualidade, seja de estrutura, seja ambiental. Assim, analisando cada um dos itens citados anteriormente, em paralelo com a apropriação do local pela população, o fato de estar localizado em uma região da cidade carente desse tipo de equipamento, pode ser uma condição determinante para a comunidade que reside próxima a área utilizar o espaço, mesmo que ele não ofereça uma estrutura adequada.

5.2 PORTO MARAVILHA

Localizado na cidade do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha está situado em uma área que abrange os bairros da Gamboa, Santo Cristo, Saúde e Caju (figura 21). Seu entorno é repleto de edificações históricas no estilo colonial Português, muitos abandonados ou ocupados de maneira irregular, a região apresenta ainda um patrimônio arquitetônico relevante historicamente (TOLEDO, 2012, p.41-42). Toledo aponta ainda que a maior parte da população que reside em seu entorno, vive em favelas como o Morro da Conceição e da Providência.

Figura 21 - Localização Porto Maravilha

Fonte: Google *Maps* - Adaptado pela autora (2019).

A Região Portuária exercia papel importante para a economia da época sendo o principal meio de escoamento de mercadorias, ouro e prata. Sua localização foi definida de forma estratégica, próximo ao centro da cidade, no entanto distante o suficiente para não gerar impactos tão negativos, ocasionados pela poluição sonora e visual (ANTUNES *apud* FRANCISCO, 2016, p.26).

Ainda com relação ao papel do porto no contexto histórico e econômico do país Pinheiro e Rabha (2004, p.11) ressaltam que:

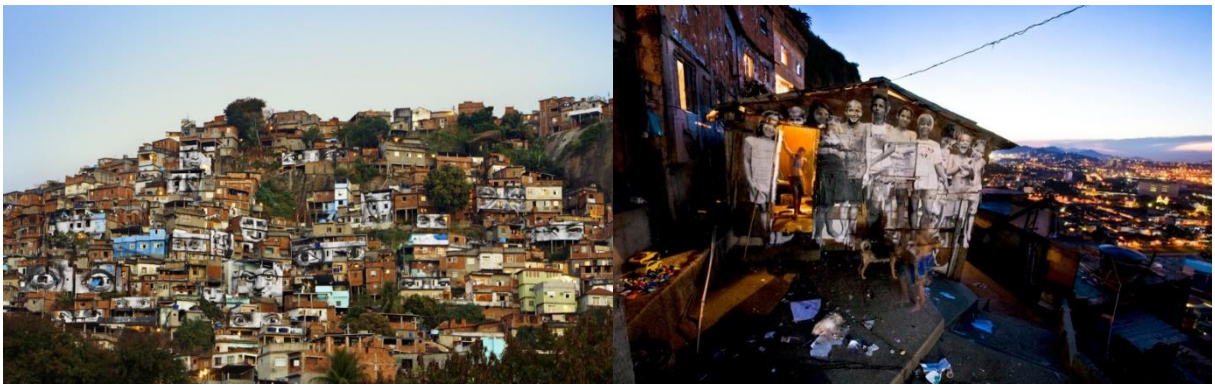
> O porto está estreitamente relacionado ao desenvolvimento econômico, social e cultural do país, em particular com as atividades comerciais de importação e exportação de mercadorias. Falar no Porto do Rio de Janeiro é relacionar essa história de construção e ampliação do porto principalmente ao ciclo do café, mas também aos projetos arquitetônicos, a engenharia, ao turismo, ao urbanismo [...]

Com a expansão da região e da população, como forma de atender as novas demandas, a cidade extrapolou seus limites originais, para tanto foi necessário que a mesma respondesse de maneira condizente, Francisco (2016, p.26) diz que “por esse motivo, a expansão da malha se deu muitas vezes através de aterros.” Francisco (2016, p.27-28) ressalta também que foi somente com a crescente da exportação do café em meados do século XIX e com a chegada da família real portuguesa em 1808, que a área atingiu seu maior momento de crescimento com inúmeras obras de infraestrutura, que tinham como objetivo, justamente a adequação das operações comerciais do porto e o embelezamento da cidade, visto que nesse momento o Rio de Janeiro tinha maior visibilidade, no panorama internacional.

Algumas das obras realizadas na época aterram áreas alagadiças e abriram ruas largas, como forma de impedir construções que dificultassem a circulação de ar pelo centro da cidade (HONORATO apud PEREIRA, 2015, p.21). Perreira (2015, p.21) menciona que com este tipo de intervenção a população foi deslocada da zona central para regiões mais distantes.

Mais tarde no início do século XX Pereira Passos prefeito do Rio de Janeiro a época, inspirado pelo movimento Higienista de Haussman, retirou os cortiços do centro da cidade, segregando ainda mais essa população, composta em sua maioria por escravos alforriados, pela abolição, cerca de 10% dessa população, mais precisamente 88 mil habitantes passaram a ocupar a região limítrofe da zona portuária, gerando um enorme problema social vivido até hoje pela cidade, com as favelas (FRANCISCO, 2016, p.29). A figura 22 retrata o Morro da Providência localizado próximo ao Porto Maravilha.

Figura 22 - Morro da Providência - Rio de Janeiro



Fonte: Courtesy Perrotin (2008)

O autor relata ainda que as intervenções de Passos tinham como foco o “funcionalismo, monumentalidade, elegância, controle social e valorização fundiária, como é o caso do desmonte do Morro do Senado em 1901, empreendido para atingir a largura desejada da Avenida Central”. Pereira (2012, p.22) cita o Teatro Municipal do Rio de Janeiro como um símbolo desse modelo empregado pelo então prefeito.

Ainda que essas intervenções tenham tido efeito positivo na mobilidade urbana da cidade, com a implantação de bondes e um novo sistema ferroviário, a zona portuária ainda precisava ser modernizada (TOLEDO, 2012, p.44). Nesse sentido um novo Cais foi construído, de acordo com Pinheiro (2010, p.7) “as intervenções duraram cerca de 6 anos tendo sido inauguradas em 20 de julho de 1910, faltando 700m de cais para a sua conclusão”. Pinheiro ressalta ainda que a configuração atual da área, é resultado de outros eventos marcantes que se deram nos anos seguintes ao fim das obras do novo cais, como a construção da Avenida Presidente Vargas, e da Avenida Perimetral. Com tudo entre as décadas de 1980 e 1990 a área inicia seu processo de degradação, com suas principais atividades sendo transferidas para o porto do Caju, de acordo com Toledo (2012, p. 42) “as atividades portuárias perderam expressão, o que contribuiu para desvalorização da região e a degradação física e social”.

Com a virada de século entre em pauta discussões, cujo o objetivo era conceber estratégias de revitalização ao local. É nesse cenário como afirma Pinheiro (2010, p.7) que “em 2009 a Prefeitura do Rio criou a base legal para a revitalização e requalificação da área”. Estabelecendo uma nova legislação e criando mecanismos de gestão e financiamento dos investimentos, culminando na Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro, ou como ficou popularmente conhecida, Porto Maravilha.

5.2.1 Porto Maravilha: As estratégias de concepção

A área que corresponde ao Porto Maravilha, tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho e possui 5 milhões de metros quadrados (figura 23), atualmente é operada pela Concessionária Porto Novo, contratada via licitação para também executar as obras e manutenção da região até 2026 (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p).

Figura 23 - Limites Porto Maravilha

Fonte: Porto Maravilha - Adaptado pela autora (2018).

A escolha do Rio de janeiro para sediar dois grandes eventos mundiais, os jogos da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, foram determinantes para dar início ao projeto de requalificação do Porto Maravilha. A Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, só foi possível a partir da instituição da Lei Municipal nº 101/2009, esta baseada em um dos instrumentos legais, urbanísticos e ficais previstos pelo Estatuto da Cidade, a Concessão onerosa do Direto de Construir ou Solo Criado, que permite coeficiente construtivo acima do previsto para a região mediante a contrapartida financeira. Este instrumento define ainda que parte do investimento financeiro seja destinado para obras de infraestrutura da região, projetos culturais e de preservação do patrimônio histórico (FRANCISCO, 2016, p.50).

O Porto Maravilha foi idealizado para a reabilitação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da Zona Portuária (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p). De acordo com Pio (2013, p.10) “o Projeto Porto Maravilha possui quatro frentes de atuação: o estímulo ao uso habitacional, a melhoria na infraestrutura (saneamento, malha viária, meio ambiente), comércio e indústria e cultura e entretenimento”.

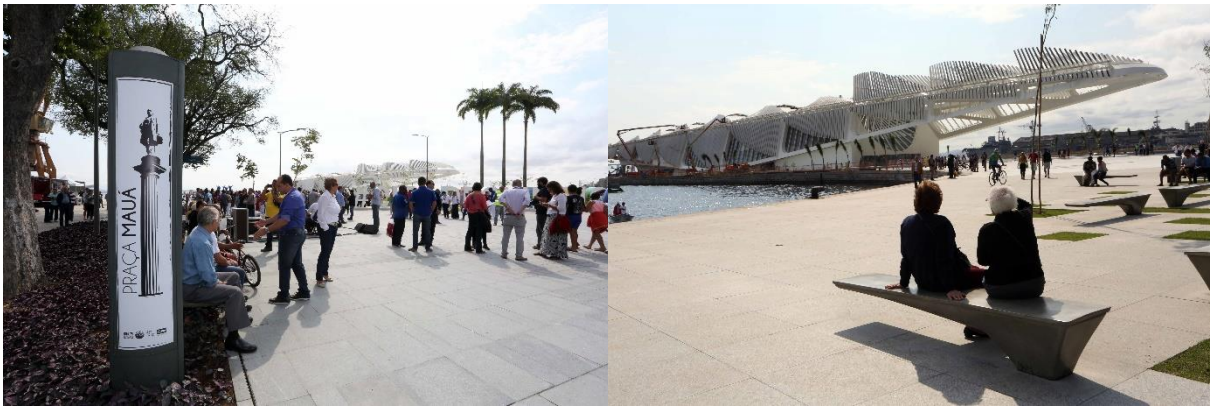
Como parte do conceito que abrange a requalificação da região, no que se refere a cultura e entretenimento, pode-se citar o Projeto Corredor Cultural, destinado a preservação e retomada da conexão entre os indivíduos e a memória urbana. Pio (2014, p.4) afirma que “postulou também a ideia de que as edificações históricas podem e devem ser simultaneamente preservadas e reutilizadas segundo uma linguagem contemporânea”. Para tanto a região é fragmentada em três diferentes zonas, cada uma atendendo a uma necessidade específica, sendo elas: preservação, reconstituição e renovação. Na subzona de preservação, o objetivo é a manutenção das características arquitetônicas que compõem as edificações; na subzona de reconstituição, é permitida a recuperação dos elementos arquitetônicos; na subzona de renovação, é permitido a construção de novos edifícios, desde que esses atendam as alturas máximas determinadas (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO *apud* PIO, 2014, p.4).

Em contrapartida o projeto do Porto Maravilha, além de sua escala, apresenta outros objetivos em sua renovação, se por um lado o Projeto Corredor Cultural, busca pela preservação e controle do processo de modernização, a zona portuária é vista como um elemento de crescimento urbano, cujo objetivo é a expansão urbanística, habitacional e econômica (PIO, 2014, p.7). De acordo com Porto Maravilha (2018, s.p) “A chegada de grandes empresas, os novos incentivos fiscais e a prestação de serviços públicos de qualidade estimulam o crescimento da população e da economia”.

Para dar início ao processo de requalificação da Zona Portuária as obras foram divididas em duas fases diferentes. Em sua primeira fase destacam-se a revitalização da Praça Mauá e do Pier Mauá (figura 24), a reurbanização do Morro da Conceição, que contou com melhorias nas vias locais, rede elétrica e restauração do patrimônio histórico; a instalação de equipamentos culturais, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, e, ainda, a recuperação de edificações de valor (PIO, 2013, p.10). Já em sua segunda fase, além da reurbanização do Morro do Pinto, do Morro

da Providência e do Morro da Conceição, da implantação do Binário do Porto e a construção das rampas de acesso ao binário, ocorreu a derrubada do Elevado da Perimetral. Este foi substituído por um conjunto que inclui uma Via Expressa, uma nova rota paralela e a Via Binário do Porto, o que gerou uma das maiores mudanças na paisagem local (PORTO MARAVILHA, 2010, p.4).

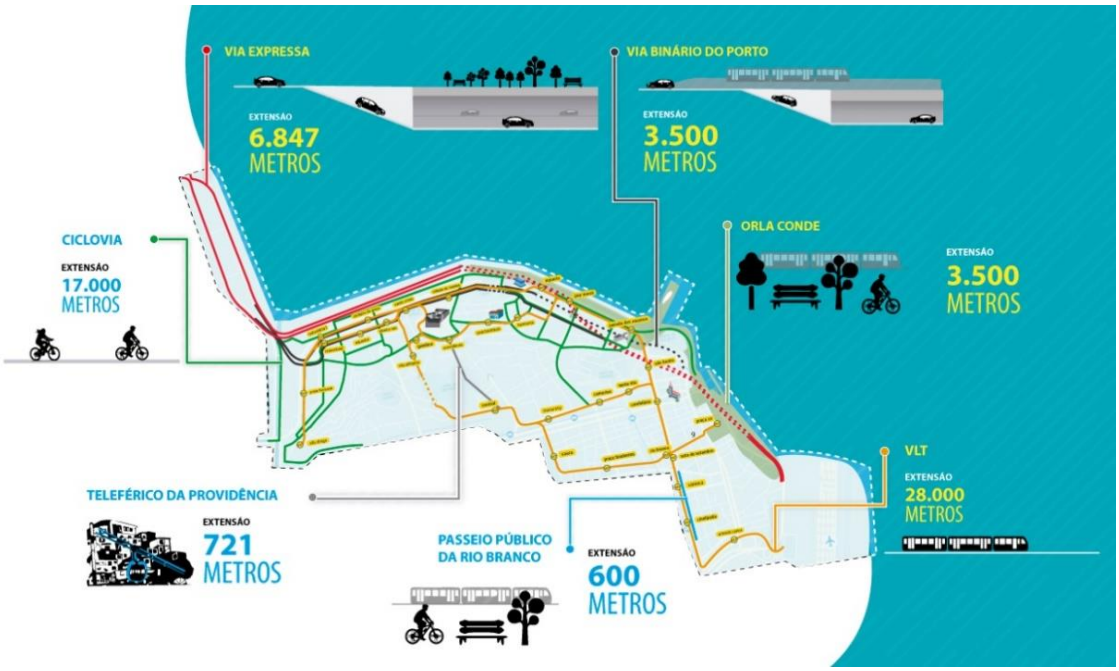
Figura 24 - Praça Mauá



Fonte: Porto Maravilha (2015).

Ainda dentro do contexto da requalificação, a mobilidade urbana da zona portuária, foi toda repensada para valorizar os deslocamentos curtos, priorizando o transporte coletivo, criando mais espaços para pedestres e ciclovias. Uma rede de 28 quilômetros foi implantada conectando Veículo Leve Sobre Trilhos aos outros modais de transporte, como teleférico da Providencia que liga a Praça Américo Brum, no alto do morro, à Central do Brasil e à Gamboa, barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil, promovendo, assim, a integração do Centro à região portuária, como mostra a figura 25 (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p).

Figura 25 - Integração entre os modais de transporte



Fonte: Porto Maravilha (2018).

O projeto do Porto Maravilha traduz os conceitos da requalificação urbana. Passando de um espaço em deteriorado e em desuso, para uma área revitalizada, cujo o foco é permitir, além da valorização econômica, turística e habitacional, a valorização sociocultural através do patrimônio histórico da região, como elemento de identidade da cidade. Pio (2013, p.10) afirma que “o projeto é visto pelo poder público como essencial para o reposicionamento político e cultural da cidade no século XXI”.

5.2.2 Análise do estudo implantação e equipamentos

O Porto Maravilha conta uma história através de seu patrimônio histórico e cultural. Silva *apud* Pereira (2015, p.35) afirma que “a zona portuária do Rio de Janeiro é uma área historicamente popular. Berço do samba e da cultura carioca, é marcada por morros, muitos ocupados por favelas, casarios antigos e pouco valorizados”. Pio (2014, p.6) vai além e menciona que “o potencial econômico e cultural da região, a localização estratégica e a presença de patrimônio histórico são os motivos citados para justificar a intervenção”.

É fato que com o processo de renovação, surgem os desafios que esta implica, que no caso do Porto Maravilha foram promover mudanças capazes de beneficiar os moradores e frequentadores da região e, ao mesmo tempo, preservar sua identidade

cultural e arquitetônica. Nesse sentido a zona portuária dispõe de diversos equipamentos culturais – museus, centros culturais, biblioteca, teatro entre outros (figura 26) além de atividades de produção, valorização e difusão do conhecimento sobre a memória do local.

Figura 26 - Equipamentos culturais e espaços públicos

Fonte: Porto Maravilha (2018).

A demolição do Elevado da Perimetral, além da construção de túneis abriu espaço para um passeio de 3,5 quilômetros. A Orla Conde (figura 27), como foi intitulada essa área, liga centros culturais e recebe eventos durante o ano. De frente para a Baia de Guanabara, tem início na Praça da Misericórdia, próxima ao Aterro do Flamengo, e chega ao Armazém 8 do Cais do Porto. O passeio é equipado com

deques, ciclovias praças e áreas de convivência, incentivando a circulação dos usuários em um local arborizado e estruturado com mobiliário urbano moderno, como bancos em concreto, lixeiras, bancas de jornal e relógios digitais. Vale mencionar ainda a iluminação em LED e a proposta de calçamento, granito intertravado e concreto sarrafeado substituem as pedras portuguesas (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p).

Figura 27 - Orla conde: Mobiliário e pavimentação

Fonte: Porto Maravilha (2018).

A partir da Orla Conde é possível chegar por exemplo ao Museu do Amanhã (figura 28), ícone da zona portuária, seu conceito explora possibilidades de construção do futuro, e leva o visitante a refletir sobre o tempo, através de uma experiência imersiva e experiencial (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p). Em matéria publicada pelo G1 (2015, s.p) é definido como “um museu para olhar, sentir e pensar”. De autoria do arquiteto Santigo Calatrava, conta com 5000 m² de espaço de exposições, bem como uma praça de 7600 m² que envolve a estrutura e se estende ao longo do cais (ARCHDAILY, 2016, s.p).

Figura 28 - Museu do Amanhã

Fonte: Archdaily (2016).

Bem próximo ao Museu do Amanhã, está localizado o Museu de Arte do Rio (figura 29). A união de três edifícios diferentes e já existentes, o Palacete Dom João, o prédio da Polícia e a antiga rodoviária do Rio, abrigam ainda a Escola do Olhar, além de espaços para cultura e lazer. Com 15 mil metros quadrados, é uma espaço inteiramente dedicado à arte, educação e ao entretenimento (PORTO MARAVILHA, 2018, s.p).

Figura 29 - Conexão entre os edifícios do Museu de Arte do Rio

Fonte: Leonardo Finotti (2013).

Além dos já citados, estão presentes na região a Biblioteca Nacional, o Armazém da Utopia, o Centro Cultural dos Correios, o AquaRio, o Cemitério dos Ingleses, o Cais do Volongo entre outros. Todos conectados pela Praça Mauá, que segundo Porto Maravilha (2018, s.p) atua “no centro da revitalização da Região Portuária, na esplanada diante do Museu do Amanhã, a Praça Mauá se volta novamente ao futuro com o mesmo espírito de integração e desenvolvimento”. A zona portuária conta ainda com equipamentos públicos, como a Clínica da Família, o Centro de Trabalho e emprego estes destinados a atender os moradores da região e o Parque Machado de Assis, localizado no Morro do Pinto oferece atividades para crianças e adultos.

O projeto proposto para o Porto Maravilha propõe um novo olhar para a cidade, como forma de perceber os espaços existentes e caracterizá-los como parte da identidade dos indivíduos. Vale mencionar que por sua dimensão e centralidade, o projeto acaba por interferir na urbe de maneira abrangente, assim Toledo (2016, p.100) afirma que “por terem localização central as intervenções executadas, implicam em transformações na vida de outros moradores da cidade que diariamente circulam pelo centro da cidade”. Logo, fica clara a atuação do projeto em escalas diferentes,

mas principalmente em seus limites, o que era antes um vazio urbano, foi requalificado e reinserido na cidade, com inúmeras atividades e propostas de uso.

5.3 *HIGH LINE PARK*

Localizado em *Manhattan,* na cidade de Nova *York* (figura 30), o *High Line Park* de acordo com Jardim (2012, p.98), “teve sua origem na transformação de uma linha férrea suspensa desativada e outrora reservada ao transporte de cargas destinado a servir o distrito industrial de Chelsea em Manhattan, Nova York: a *High Line*”.

Figura 30 - Localização *High Line Park*

Fonte: Google *Maps* - Adaptado pela autora (2019).

Ainda de acordo com a autora a linha férrea construída em meados de 1930 (figura 31), elevada a 9 metros de altura em meio ao centro dos quarteirões, foi projetada como parte de um projeto de melhoria da região, que à época, apresentava altos índices de acidentes entre automóveis e trens, além disso, Jardim (2012, p.98) menciona que o projeto “ambicionava otimizar o serviço de entrega dos produtos transportados por meio dela”. Intitulado *West Side Improvement Project*, o projeto

abrangia cerca de vinte e um quilômetros de linha férrea e cento e cinco cruzamentos ferroviários (*FRIENDS OF THE HIGH LINE*[3] *apud* JARDIM, 2012, p.98).

Figura 31 - A linha em funcionamento

Fonte: Timothy Schenck (2018).

Com as mudanças no transporte rodoviário nos Estados Unidos, que passou a utilizar cada vez mais os caminhões, o uso do trem diminuiu, levando à decadência da linha. Em 1960 ocorreu a demolição da parte Sul da via férrea que atingiu seu ponto máximo na década de 1980, quando foi desativado (*FRIENDS OF THE HIGH LINE,* 2019, s.p.). Após todas as demolições sofridas, restaram cerca de dois quilômetros e quatrocentos metros de via elevada, que compreendem atualmente os trechos entre a *West 34*th *Street* até a *Gansevoort Street* (JARDIM, 2012, p.99). A figura 32 exibe o estado de deterioração que a linha encontrava-se.

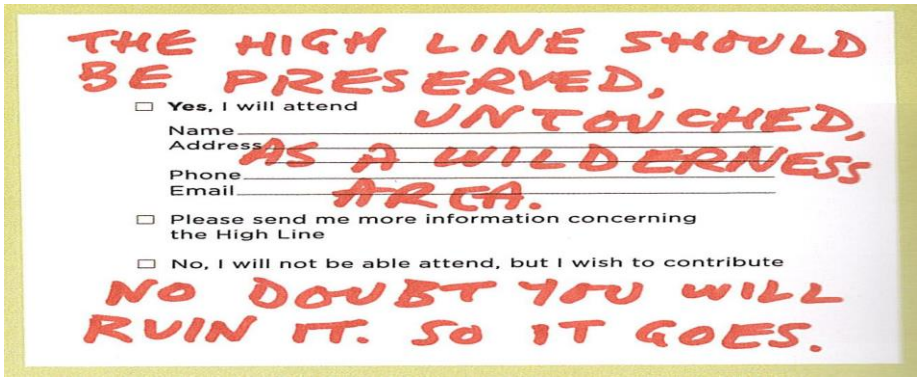
Figura 32 - A linha em seu processo de abandono

Fonte: Joel Sternfeld (2018).

[3] *Friends of the High Line* é uma organização sem fins lucrativos responsável por manter e operar o *High Line Park.*

Conforme Nogueira (2015, p.111) a partir da deterioração e desuso em 1980 da linha férrea, seu o destino passou a ser levado em conta em campanhas políticas e decisões de mercado. No entanto somente cerca de vinte anos depois, em 1999, com a eminente demolição do que ainda restava da via é que Joshua David e Robert Hammond, moradores da região do *High Line* se conheceram e uniram esforços para a preservação e posterior reforma do local. Foi a partir desse encontro que surgiu a Associação *Friends of the High Line,* cujo objetivo busca assegurar a apropriação do espaço por parte da população com o local (NOGUEIRA 2015, p.111). O autor, acrescenta ainda que a *Friends of High the Line* desenvolveu diversas ações e encontros, como forma de estabelecer a participação da comunidade dentro das decisões tomadas e de compreender os efeitos que a estrutura desempenhava nas diferentes escalas da cidade. A figura 33 apresenta uma pesquisa preenchida por uma morador local.

Figura 33 - Pesquisa preenchida por morador local



Fonte: *Friends of the High Line* (2019).

Frente a todo esse processo que envolveu a comunidade e a iniciativa pública, a *Friends of the High Line* em 2003, lançou um concurso de ideias internacional, cujo o objetivo, era reunir propostas inovadoras para a reutilização da via elevada (figura 34). Segundo a associação as inscrições partiram de 36 países diferentes, totalizando 720 equipes, sendo 4 delas premiadas e outras 150 selecionadas para expor seus projetos na estação Grand Central Terminal. Foi então que no ano de 2004, a prefeitura de Nova York e a *Friends of the High Line* promoveram o concurso pra eleger uma equipe de projeto, tendo como selecionados o escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro e o escritório de arquitetura paisagística James Corner Field *Operations*, além de especialistas nas áreas de engenharia, horticultura, planejamento urbano e arte (*FRIENDS OF THE HIGH LINE,* 2019, s.p.).

Figura 34 – Propostas enviadas ao concurso de ideias

Fonte: *Friends of the High Line* (2019).

A construção do parque teve início dois anos após a realização da fase de concursos e para que fosse possível realizar o projeto, a obra foi dividida em três trechos (figura 35) (VIEGAS-LEE, 2009, s.p.). Nogueira (2015, p.102) explica que o primeiro trecho inaugurado em 2009, tem início na *Gansevoort Street* e termina na *West 20th Street,* o segundo que corresponde a *West 20th Street* a *West 30th Street,* foi inaugurado em 2011, e o último trecho de acordo com Rosenfield (2014, s.p), foi aberto ao público em 2014, este tem início a *West 30th Street* e termina na *West 34th Street*. No entanto de acordo com a associação, o último trecho foi fragmentado em duas partes, e a segunda parte, que se estende ao longo da 30th Street e termina na 10th Street, tem previsão de inauguração para 2019.

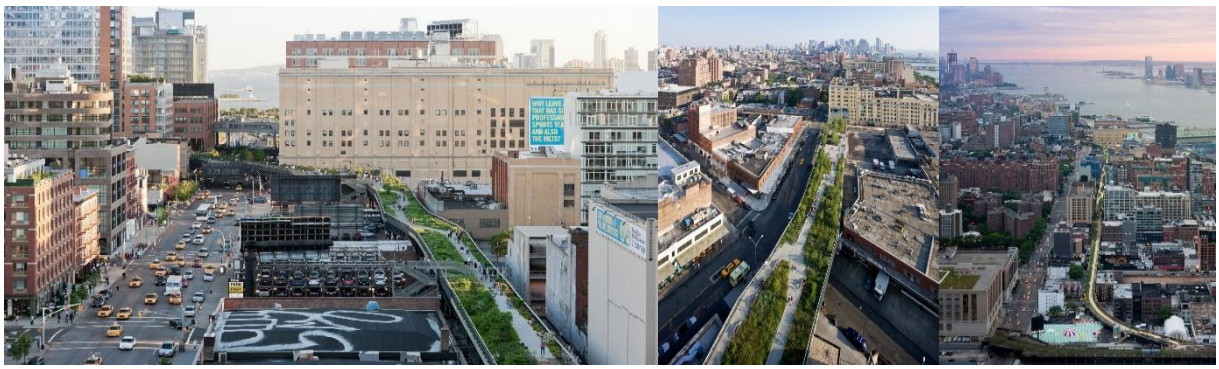
Figura 35 - Trechos de construção do *High Line Park*

Fonte: Google *Maps* - Adaptado pela autora (2019).

5.3.1 *High line Park:* as estratégias de concepção

Concebido pela comunidade e para a comunidade, o parque a partir de uma construção participativa buscou através de um projeto criativo integrar o espaço obsoleto à comunidade. Para a *Friends of the High Line* (2019, s.p) *"*o espaço verde orientado pela comunidade é um dos elementos mais vitais da vida na cidade." As diretrizes que orientaram a construção do projeto buscaram pela reconexão do espaço degenerado remanescente da Nova York industrializada com a cidade, por meio de espaços de contemplação e áreas verdes de lazer que proporcionassem o encontro entre os indivíduos (JARDIM, 2012, p.118). A figura 36 evidencia o contraste entre a cidade e o *High line.*

Figura 36 - Um espaço verde em meio a cidade



Fonte: Iwan Baan (2018).

Para Scofidio apud *Friends of the High Line* (2008, p. 31)[4] a concepção do projeto pode ser traduzida da seguinte maneira "inspirado pela melancólica e indisciplinada beleza dessa ruína pós-industrial onde a natureza envolveu o que um dia fora uma peça vital da infraestrutura urbana, o novo parque será um instrumento de lazer, um lugar para se refletir sobre o verdadeiro significado de "natureza" e "cultura" no nosso tempo".

O projeto buscou em suas várias formas evidenciar os elementos presentes da estrutura original da *High Line,* combinando-os aos novos traços dados pela sua renovação (figura 37). Optou-se então por não demolir a estrutura existente e sim

[4] Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Inspired by the melancholic, unruly beauty of this postindustrial ruin where nature has reclaimed a once-vital piece of urban infrastructure, the new park will be an instrument of leisure, a place to reflect about the very categories of''nature' and 'culture' in our time.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street.** New York: Finlay Printing, LLC., 2008.

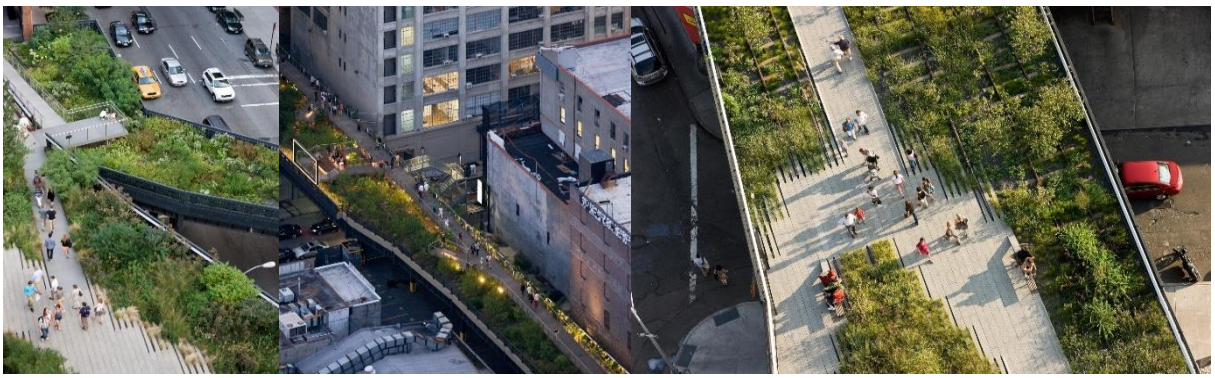
conservar e restaurar a mesma. Jardim (2012, p.119) relata que uma forma encontrada no projeto para preservar algumas dessas características “foi a manutenção dos trilhos originais da linha férrea, que foram removidos para permitir reparos na estrutura e reinstalados em suas posições de origem”. Assim os trilhos, parte dessa estrutura de caráter industrial, revelam-se aos pedestres enquanto se misturam a vegetação.

Figura 37 - A estrutura original combinada a nova proposta

Fonte: Iwan Baan (2018).

A características presentes no paisagismo do parque são parte de seu conceito. Dessa maneira a *Friends of the High Line* (2019, s.p)[5] diz que “o parque é uma estrutura inerentemente verde, uma vez que repõe a infraestrutura industrial em um espaço público com design exclusivo “. Jardim (2012, p.120) afirma que “o conceito de *self-sown landscape* – algo como paisagem espontânea, “auto-semeada” numa tradução livre – foi adotado”. A autora menciona ainda sobre a escolha das espécies e seu plantio, que foi feito de modo a conferir uma paisagem mais natural, quase selvagem ao local (figura 38).

Figura 38 - O paisagismo se mistura a estrutura

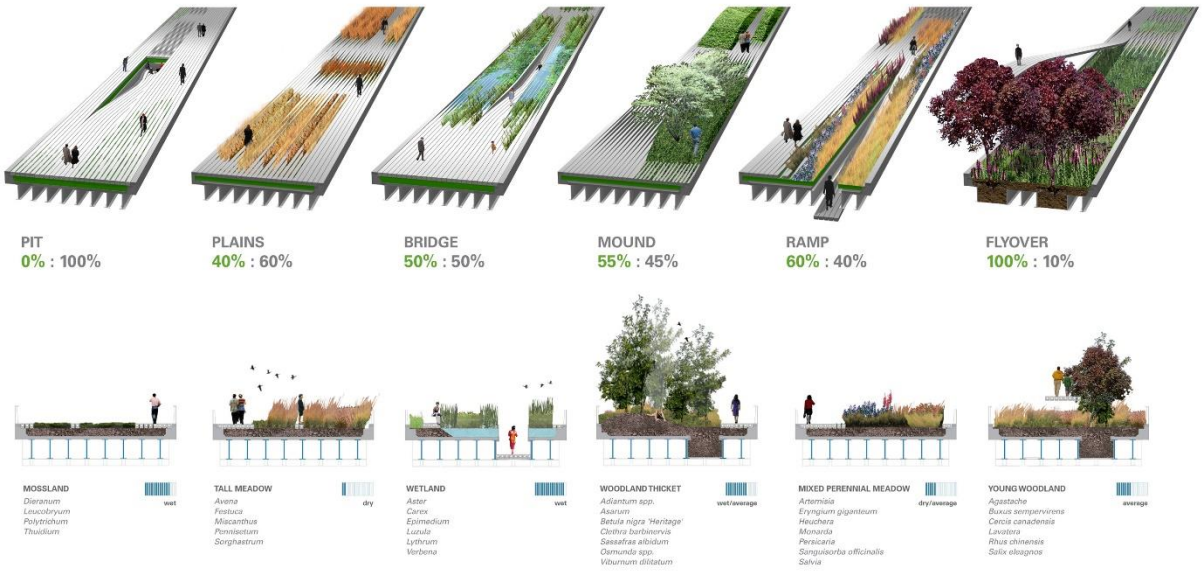


Fonte: Iwan Baan (2018).

[5] Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *The park is an inherently green structure, as it repurposes a piece of industrial infrastructure into a uniquely designed public space. FRIENDS OF THE HIGH LINE.*

Nessa tentativa de interferir de maneira mais sutil na paisagem já estabelecida, foi incorporado ao projeto espécies que já cresciam na estrutura abandonada, além de espécies produzidas localmente, não ultrapassando um raio de cem quilômetros, essa estratégia além de ter impacto positivo na sustentabilidade urbana é capaz de gerar menos manutenção. Um sistema de placas de concreto pré-moldado foi instalado em quatro formatos distintos (figura 39), permitindo diferentes configurações de superfícies de pisos que se mesclam progressivamente as áreas verdes, como forma de evidenciar a característica natural da disposição das áreas plantadas (JARDIM, 2012, p.121-122).

Figura 39 - As diferentes combinações de piso



Fonte: *Friends of the High Line* (2019).

As espécies dispostas por todo o parque são as mais variadas, criando a partir de suas múltiplas cores e texturas, inúmeras composições ao longo das estações do ano, as espécies presentes no parque vão desde gramíneas, passando por plantas perenes, arbustos e árvores (figura 40). Nesse sentido, o *High Line* é dividido em zonas de jardins, ao todo são quinze zonas diferentes, cada uma com sua particularidade e adaptada ao microclima específico da região criado pela paisagem urbana ao redor, em sintonia com sol, a sombra, a água e o vento (*FRIENDS OF THE HIGH LINE,* 2019, s.p.).

Figura 40 - Paisagismo diverso

Fonte: Anita Ng (2018).

É fato que trazer à tona o caráter de ruína ao *High Line Park* é uma premissa básica empregada ao projeto pelos criadores do parque. No entanto, vale ressaltar que outros objetivos também guiaram o desenho a ser alcançado, como mostra a figura 41 a seguir:

Figura 41 - Objetivos do *High Line Park*

	OBJETIVOS
PROJETO	**a)** Mantê-la simples, mantê-la selvagem, mantê-la tranqüila, mantê-la lenta. **b)** Preservar seus típicos trilhos e modernizá-la para atender às normas e garantir a segurança. **c)** Preservar os eixos norte-sul de vistas e a sua consistência linear. **d)** Preservar a lenta e sinuosa experiência através de suas variadas condições. **e)** Preservar e revelar sua estrutura proporcionando oportunidades para ocupar e apreciar detalhes. **f)** Preservar suas condições originais e incomuns. **g)** Preservar a paisagem selvagem e oportunista aumentando o número de espécies existentes. **h)** Preservar o aspecto industrial da High Line no nível da rua.

Fonte: Elaborado pela autora com base em Jardim (2012).

O *High Line Park*, conta uma história, essa é uma história da cidade e dos que ali vivem, Herrington *apud* Jardim (2012, p.122) evidencia que “como uma ruína encontrada em um jardim do século XVIII, essa estrutura incrustada de plantas é agora valorizada pela sua pátina como uma ruína industrial devastada pelo tempo e pelos caprichos da natureza”. Para Nogueira (2015, p.114) “o projeto do *High Line*, hoje, reconhece e afirma através de sua materialização, a importância da revisão dos

elementos que compõem o cenário urbano de uma cidade em constante desenvolvimento e transformação". Assim a concretização do *High Line Park*, demonstra a importância da requalificação urbana para os grandes centros, quando se trata de devolver significados e percepções aos citadinos e garantir sustentabilidade urbana.

5.3.2 Análise do estudo implantação e equipamentos

Em meio aos arranha-céus de uma das metrópoles ícones mundiais o *High Line Park* emerge como um contraponto ao ritmo frenético de Nova *York,* dando uma nova perspectiva da cidade aos nova-iorquinos. A Público em matéria veiculada (2011, s.p) refere-se ao parque como um "novo modelo de espaço público. Uma pradaria no coração de Nova Iorque - para onde outras cidades começam a olhar."

O parque pulsa natureza e arte no extremo ocidental de *Manhattam,* sendo o único da cidade com programação nos 365 dias do ano voltada a arte contemporânea multimídia, de artistas locais e internacionais, cujo o objetivo é estimular a relação da comunidade com a paisagem urbana. Além das manifestações artísticas, o parque oferece programações públicas fragmentadas por toda sua extensão, é possível interagir de diferentes maneiras através de experiências multidisciplinares, como aulas de ioga, teatro, conversas colaborativas, dança entre outras iniciativas capazes de que estimular um novo olhar sobre a cidade (*FRIENDS OF THE HIGH LINE,* 2019, s.p). A figura 42 a seguir demonstram essa interação, entre a arte, a natureza e os usuários do parque.

Figura 42 – O parque promove a interação entre arte, natureza e os usuários

Fonte: *Friends of the high line* - Adaptado pela autora (2019).

O que torna o *High line Park* tão interessante e belo é justamente a interlocução dos mais diferentes acontecimentos distribuídos em seus 2,4 quilômetros, diante da natureza, do cenário local e da comunidade presente no espaço. A cerca disso a Revista Público em matéria divulgada (2011, s.p) diz que:

> Em nenhum outro lugar de Nova Iorque é possível fotografar lírios, cardos, zínias, erva-cebola, orelha-de-lebre, flor de borboleta, lágrimas-de-cristo, trevos-da-pradaria (lista nada exaustiva) contra um cartaz publicitário da Armani ou raparigas de biquíni e rapazes atléticos em tronco nu banhando-se ao sol com o Empire State Building ao fundo.

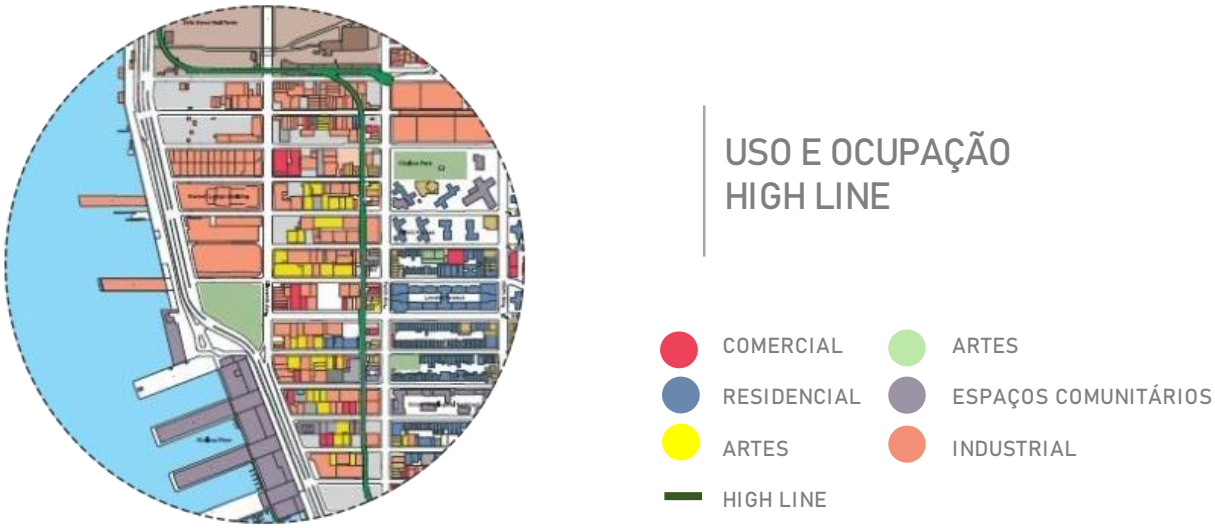
O *High line Park,* age de formas distintas dentro do meio urbano, dessa maneira a vitalidade conferida a partir do projeto a cidade é clara, para Jardim (2012, p.142) o parque "teve certa contribuição para a sustentabilidade na medida em que pôde estimular a revitalização de seu entorno e impulsionar a construção de edificações de diferentes usos, de modo a diversificar as atividades de bairro e favorecer a redução dos deslocamentos". De acordo com Nogueira (2015, p.114) "o parque atraiu olhares do mercado, e transformou a região, sem destruir obrigatoriamente nada". Atualmente edifícios dos grandes nomes da Arquitetura mundial fazem parte da paisagem que emoldura o parque, em matéria publicada o Jornal O Globo (2014, s.p) elenca alguns desses nomes, citando Zaha Hadid, Frank Gehry, Jean Nouvel, Norman Foster entre outros (figura 43). Nogueira (2015, p.114) afirma ainda que "os ícones arquitetônicos construídos no local contribuíram para o desenvolvimento do entorno e da economia local, e se tornaram parte da "marca" criada para o território".

Figura 43 – Edifícios no entorno do *High Line Park*

Fonte: Mike Tschappat – Adptado pela autora (2018).

Em uma região antes dominada por uma zona industrial (figura 43) o *High Line Park* permitiu um novo contexto urbano ao seu entorno através de uma legislação específica e adequada, que segundo Jardim (2012, p.151) “o parque acabou por alavancar a construção de edificações de diferentes usos e atividades, de modo a contribuir para a geração de uma paisagem diversificada”. A mesma legislação aprovada pela Câmara de Nova *York* como forma de garantir um desenvolvimento de qualidade ao território barra a construção de edifícios em altura maior aos existentes (REVISTA PÚBLICO, 2011, s.p).

Figura 44 - Uso e ocupação do solo na região do *High Line*



Fonte: *Public Space* – Adaptado pela autora (2002).

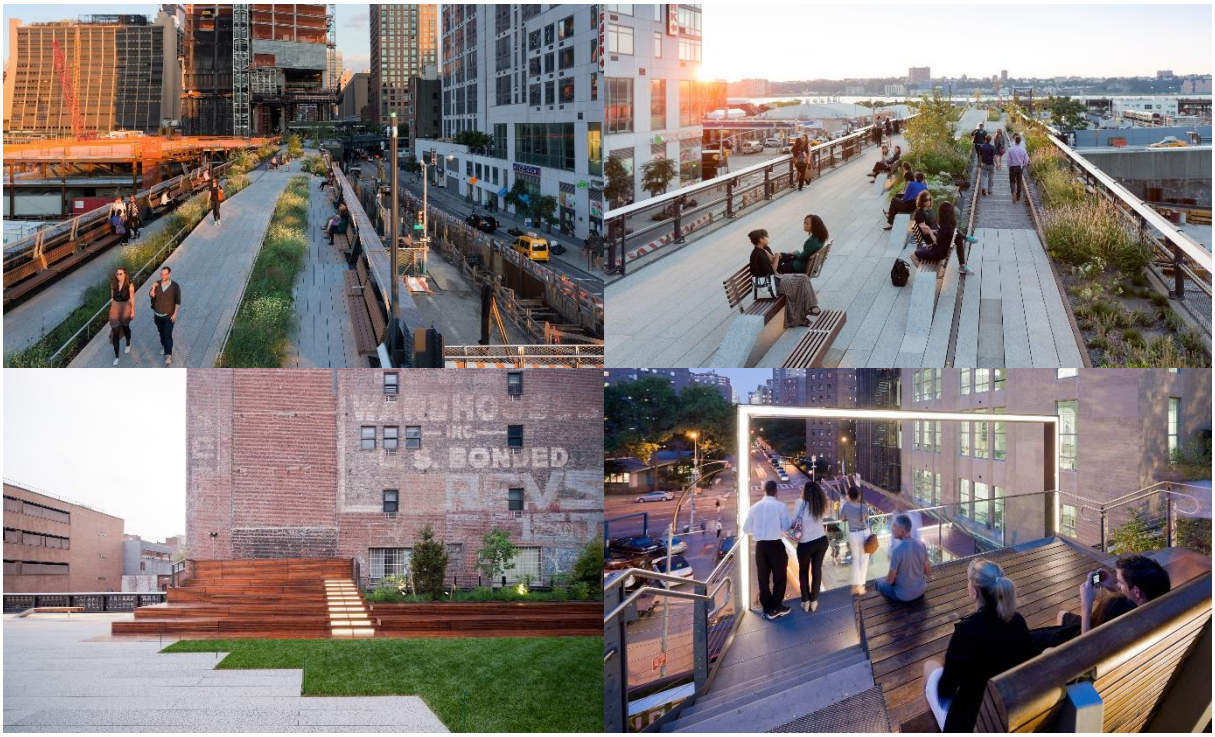
O acesso ao parque é amplo e pode ser feito por doze pontos diferentes, sendo seis deles acessíveis a cadeirantes, com elevadores e apenas um com rampa de acesso, três desses núcleos de acesso são equipados ainda com instalações sanitárias para o público feminino e masculino. Os bicicletários também estão disponíveis nesses núcleos, todos localizados no nível da rua, uma vez que bicicletas não são permitidas no parque. Além das atrações públicas ofertadas pelo elevado, o parque conta ainda com duas lojas de *souvenires*, localizadas nos acessos da *16th Street* e da *30th Street,* nesses mesmos núcleos é possível ainda, encontrar um restaurante, tanto as lojas quanto os restaurantes são abertos sazonalmente (figura 44).

Figura 45 - Equipamentos oferecidos pelo parque

Fonte: *High Line Pocket Guide* - Adaptado pela autora (2019).

Seu espaço aberto favorece as reuniões assim como seu mobiliário, bancos, espreguiçadeiras e arquibancadas, em uma composição de madeira, concreto e metal estão espalhados por todo o parque e contribuem para o vislumbre da paisagem e interação dos usuários (figura 45).

Figura 46 - Mobiliário urbano



Fonte: Iwan Baan (2018).

O *High Line Park,* foi e ainda é responsável por configurar uma nova identidade à região em que encontra-se inserido. É evidente que para além das funções estéticas, o elevado desempenha papel, social, cultural, ambiental e econômico importante, uma vez que permitiu à através de seu projeto inteligente e colaborativo, gerar um novo ponto de interesse cidade, aos seus citadinos e ainda aos turistas, tornando a requalificação da estrutura, antes ociosa, em um elemento de destaque e inspiração para outros projetos pelo mundo. O Jornal O Globo, em reportagem (2014, s.p), afirma que “isso foi o que transformou o *High Line* num modelo que todos querem repetir”.

5.4 QUADROS SÍNTESE

Serão apresentados a seguir os quadros síntese, cujo o objetivo é elucidar de maneira expositiva pontos relevantes presentes nos estudos de caso analisados. É objetivo dos quadros elencar as potencialidades e deficiências de cada objeto de estudo. Vale ressaltar que a escolha dos projetos levou em conta não apenas a similaridade com o projeto proposto, mas também fatores que sirvam de parâmetros sejam eles positivos ou negativos.

Quadro 1 - Quadro comparativo entre os três estudo de caso

Itens analisados	Caso 01 - Parque linear Wenceslau Braz	Caso 02 - Porto Maravilha	Caso 03 - *High Line Park*
Implantação e Conceito	Localizado na região Sul da cidade de Curitiba, o Eixo de animação Arnaldo Busato, está situado no bairro Guaíra. Sua extensão é de 2,4 quilômetros e se prolonga por quase toda a Avenida Presidente Wenceslau Braz, o que o caracteriza como o maior eixo de animação da cidade. O fato de estar localizado em uma região da cidade carente deste tipo de equipamento, pode ser uma condição determinante para a comunidade que reside próxima a área, utilizar o espaço mesmo que ele não ofereça uma estrutura adequada.	Localizado na cidade do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha está situado em uma área que abrange os bairros da Gamboa, Santo Cristo, Saúde e Caju, repleta de edificações históricas no estilo colonial Português em estado de abandono ou ocupados irregularmente. Nesse sentido a requalificação da região foi idealizada para além de renovação de sua infraestrutura urbana. Buscou-se a retomada da conexão entre os indivíduos e a memória urbana, através da valorização e do patrimônio histórico e cultural da Zona Portuária.	Localizado em *Manhattan,* na cidade de Nova *York* , o *High Line Park* foi concebido a partir de uma construção participativa, que buscou através de um projeto criativo integrar o espaço obsoleto a comunidade, criando um projeto idealizado pela comunidade e para a comunidade. O projeto do parque buscou traduzir seu conceito a partir da transformação de uma linha férrea desativada, reconectando o local com a cidade, por meio de espaços de contemplação e áreas verdes de lazer que proporcionassem o encontro entre os indivíduos.
Paisagismo	O paisagismo do eixo de animação Arnaldo Busato é composto basicamente por grandes áreas gramadas e arborização de médio e grande porte. Não há uma valorização da vegetação, a maneira como estão dispostas no local faz parecer que não houve um planejamento ou projeto paisagístico.	No projeto do Porto Maravilha, apesar da paisagem tem passado por grandes transformações, não há um trabalho significativo com relação a vegetação, no geral foi mantida a vegetação existente e incluídas algumas espécies novas. Via de regra o projeto caracteriza-se por suas áreas de praça seca.	A características presentes no paisagismo do *High Line Park* são parte de seu conceito. A diversidade de vegetação, a escolha das espécies e a maneira como foram inseridas no espaço, mesclando áreas verdes ao piso conferem uma paisagem mais natural, quase selvagem ao local. Foi incorporado ao projeto espécies que já cresciam na estrutura abandonada, além de espécies produzidas localmente.
Mobiliário	O mobiliário urbano existente no eixo de animação Arnaldo Busato é composto apenas por algumas lixeiras e equipamentos de academia ao ar livre e não seguem um padrão definido, uma vez que apresentam-se com materiais e formas diferentes.	O Porto Maravilha é estruturado com mobiliário urbano moderno, composto por bancos em concreto, lixeiras, bancas de jornal e relógios digitais.	O mobiliário do *High Line Park* é diverso, conta por bancos, espreguiçadeiras e arquibancadas, em uma composição de madeira, concreto e metal estão espalhados por todo o parque e contribuem para o vislumbre da paisagem e interação dos usuários
Diversidade de atividades	Apesar da população utilizar efetivamente o local, o eixo de animação Arnaldo Busato não dispõe de uma diversidade de atividades, uma vez a maior parte dessas atividades são relacionadas a práticas esportivas, como futebol e vôlei.	Além de proporcionar atividade física pelo passeio de 3,5 km e ciclovias localizadas na Orla Conde. O Porto Maravilha oferece inúmeras atividades em seus centros culturais e espaços de interesse público. Deques praça e áreas de convivência fazem parte da zona portuária, e integram os usuários ao local.	O objetivo *High Line Park* é estimular a relação da comunidade com a paisagem urbana. Nesse sentido oferece uma com programação nos 365 dias do ano voltada a arte contemporânea, de artistas locais e internacionais e ainda disponibiliza por toda sua extensão atividades gratuitas como aulas de ioga, teatro, conversas colaborativas, dança entre outras iniciativas capazes de estimular um novo olhar sobre a cidade.
Qualidade da Requalificação	Não se aplica.	A requalificação do Porto Maravilha, foi além da regeneração da infraestrutura urbana. O projeto que abrangeu um área de 5 milhões m², englobou a recuperação do patrimônio histórico cultural da área, com objetivo de atrair novos moradores e empresas, e por consequência a economia local.	Com a requalificação do *High Line Park* ofertou-se a população uma conexão entre cidade e natureza, e um novo olhar sobre as estruturas em desuso. Além de gerar ao seu entorno uma nova dinâmica urbana e econômica. Sendo um projeto reconhecido mundialmente.

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Quadro 2 - Pontos fortes e pontos fracos dos três estudos de caso

Itens analisados	Caso 01 - Parque linear Wenceslau Braz	Caso 02 - Porto Maravilha	Caso 03 - *High Line Park*
Conceito do projeto	●	●●●●	●●●●
Implantação	●●	●●●●	●●●●
Paisagismo	●	●●	●●●●
Mobiliário	●	●●	●●●●
Diversidade de atividades	●●	●●●●	●●●●
Integração a cidade	●	●●●	●●●●

LEGENDA			
Solução ruim	Solução razoável	Solução boa	Solução excelente
●	●●	●●●	●●●●

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

6 DIRETRIZES DE PROJETO

A proposta deste projeto consiste em implantar um Parque linear a partir da requalificação e ressignificação do vazio urbano. O desenvolvimento de um projeto para um espaço público, como foi apresentado no capítulo 3 deste trabalho, deve compreender as funções que o mesmo desempenha. Assim, necessita atender, como exposto na seção 3.1, a função ecológica aliada à qualidade de vida, e como na seção 3.2, a função estética e de percepção do ambiente pelo indivíduo.

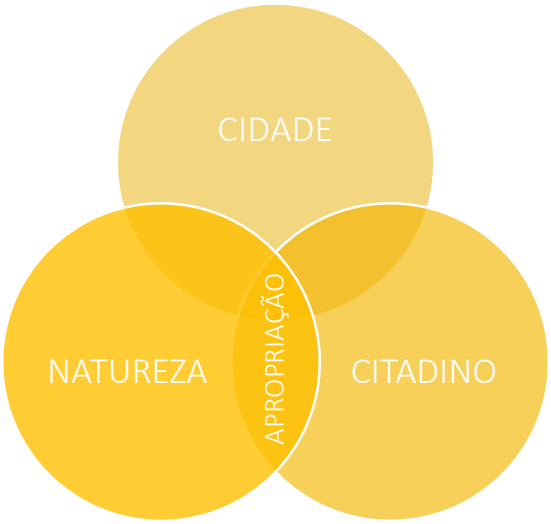
Portanto, é premissa básica desse projeto, garantir o equilíbrio e conexão entre, cidade, citadino e natureza, através da apropriação do espaço. Atendendo assim, a multifuncionalidade dos parques lineares apresentada anteriormente na seção 2.4 (figura 46).

Figura 47 -Multifuncionalidade do Parque Linear

Fonte: Mora - Adaptado pela autora (2013).

A partir desses aspectos, pode-se definir a **apropriação** do espaço como elemento central deste projeto (figura 47). Como exposto no capítulo 4, Freitas e Negrão (2014, p.483) atribuem ao conceito de vazio urbano os processos de “apropriação e ocupação do espaço na dinâmica urbana”. Logo, fica claro que o efeito da apropriação e, consequentemente da ocupação, pode minimizar o processo de vazio urbano.

Figura 48 - A apropriação com centro do projeto



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Para tanto pretende-se utilizar da história presente e intrínseca no espaço, como forma de gerar afinidade entre a população e o parque, através de sua identidade. Essa é uma estratégia presente, por exemplo, no projeto analisado do *High Line Park*. Na seção 5.3.1, que trata das estratégias de concepção do projeto, são apresentados os objetivos do projeto, como: “Preservar suas condições originais e incomuns”, e, ainda, “Preservar o aspecto industrial da *High Line* no nível da rua”.

Assim, como maneira de estabelecer uma identidade ao local, será explorada a história da linha férrea, além das suas características físicas e formais. Outro ponto a ser explorado é identidade da Mulher Pioneira do Paraná, que, apesar de presente em forma de memorial e da Praça Maria Rosa Guerreira do Contestado, não é tão conhecida pela população. Essa será também uma forma de introduzir a figura feminina no espaço urbano, espaço esse, muitas vezes segregador para as mulheres. Entendendo que é parte da função dos parques urbanos desenvolver a percepção do usuário, como citado na seção 3.3, a maneira como as pessoas percebem os espaços e como agem, pode influenciar e alterar a rotina do indivíduo, uma vez que essas ações são capazes de modificar princípios morais, sociais e culturais (NASCIMENTO; DEL RIO E OLIVEIRA *apud* SOUZA, 2010, p.39).

O processo de requalificação do espaço pretende atrair os usuários ao parque e gerar uma dinâmica urbana diversificada, seja na microescala ou na macro escala. Admitindo que a requalificação urbana tem efeitos, não apenas em seu ponto focal, ela pode agir sobre toda uma região, como foi visto na análise ao Porto Maravilha, seção 5.2.1 deste trabalho. Nesse sentido, são ainda diretrizes do projeto proposto:

- Conceber um espaço público socialmente justo e acessível as diferentes faixas etárias e classes sociais;
- Estruturar o projeto de maneira a permitir o desenvolvimento atividades culturais e de lazer. Seguindo uma vertente contemporânea dos Parques Urbanos, que como exposto na seção 2.3 “[...] possui uma ampla liberdade de concepção no seu desenho, bem como na programação de atividades a serem sugeridas aos frequentadores”;
- Utilizar-se do conceito de “Recinto”, proposto por Gordon Cullen, criando um espaço urbano caraterizado pelo sossego e tranquilidade, frente ao agito da cidade;
- Criar um equilíbrio entre a diretriz anterior e outro conceito apresentado por Gordon Cullen, a de “Delimitação”, de forma a não criar uma paisagem estática, e sim progressiva e contínua;
- Respeitar a morfologia urbana presente no território, inserindo o projeto na paisagem como forma de valorizar a mesma;
- Propor um projeto paisagístico que contribua para qualidade ambiental e qualidade de vida dos usuários;
- Apropriar-se da arquitetura modular para criar espaços de uso comum.

Com base no que foi levantado nos estudos de casos, e com o objetivo de atender as diretrizes propostas para o Projeto de Requalificação Urbana e implantação do Parque Linear, foi definido um programa de necessidades preliminar, apresentado na figura 48. Dividido em três categorias, cada uma delas atua de maneira diferente no projeto, são elas: serviço, mente e corpo.

Figura 49 - Programa de necessidades

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Diante do que foi proposto e como forma de obter um projeto coerente e adequado ao local de implantação, faz-se necessário desenvolver uma análise do terreno, seu entorno e condicionantes. Esta análise será feita no seguinte subcapítulo.

6.1 A LINHA FÉRREA E A MULHER PIONEIRA DO PARANÁ: BREVE CONCEITUAÇÃO

Entendendo que a apropriação do espaço conduz o projeto proposto, torna-se necessário conceituar, de forma breve, o que são esses elementos e qual a relação dos mesmos com a história da cidade. A Praça do Soroptimismo, um dos pontos de interesse do projeto proposto, exibe um memorial em homenagem a mulher pioneira do Paraná. De acordo com a organização *Soropotmist* Brasil (2019, s.p), o nome *Soroptimist* significa “O melhor para as Mulheres”, ou seja, mulheres em seu melhor desempenho, a fim de ajudar outras mulheres a atingirem o melhor de si”. A associação menciona ainda que, são mulheres de todas as idades, culturas e etnias, são mulheres líderes, que desempenham as mais diferentes profissões e tornam o mundo melhor a partir delas. Nesse sentido o memorial presta uma homenagem às mulheres paranaenses, que contribuíram não apenas para a cidade, mas também

para a sociedade das mais diversas formas. São citados nomes como o de Júlia Wanderley Petriche, Raquel Prado, Julia da Costa entre outras (figura 49).

Figura 50 - Memorial a Mulher Pioneira do Paraná

Fonte: Autora (2019).

Outro marco presente no local é a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá. Inaugurada em 1885, era tida como fundamental para o desenvolvimento da economia paranaense. Foi projetada e executada pelos irmãos André Rebouças, Antônio Pereira Rebouças Filho e José Rebouças. Conhecidos como “Engenheiros Rebouças”, foram responsáveis por esta que é uma das maiores e mais desafiadoras obras de engenharia do século XIX. Os irmãos Rebouças hoje batizam um bairro e uma importante rua de Curitiba.

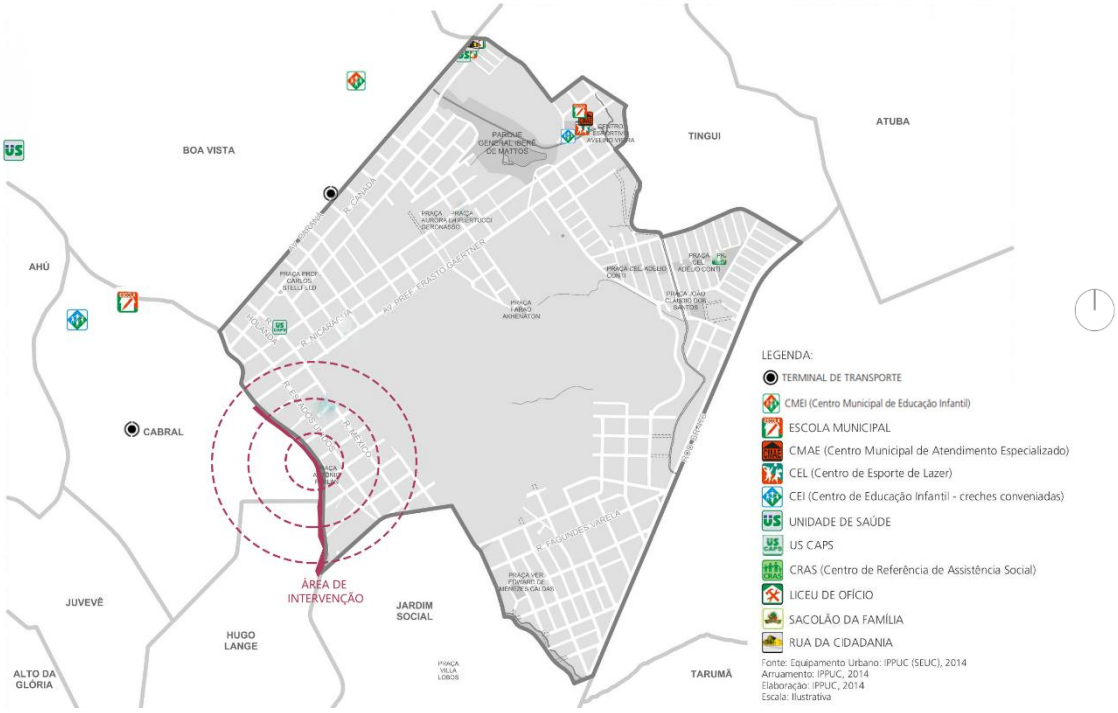
Cerca de dez mil trabalhadores foram contratados para a execução da obra, sendo que três mil trabalhavam de maneira simultânea. É interessante notar que durante a execução da obra ainda era vigente a escravidão de africanos no Brasil, mas a obra não utilizou mão-de-obra escrava. Isso se deve em grande parte ao Engenheiro Antônio Rebouças, que era negro e não-escravo, um dos raríssimos casos de homem de cor a se projetar na sociedade branca da época, além de um famoso abolicionista. Fatos como esse, colocados em retrospectiva, aumentam o interesse e a relevância histórica que essa obra tem para a sociedade paranaense.

6.2 ANÁLISE DO TERRENO E SEU ENTORNO

Com base na caracterização de vazios urbanos, disposto no capitulo 4 desta monografia, a partir da perspectivas de autores diferentes, como Portas *apud* Arruda

(2010, p. 61) que menciona que não é preciso que a terra encontre-se vazia, basta estar desvalorizada e passível de reutilização, para trata-se de um vazio urbano, ou como Veiga, et al (2011, p.7) estabelecem que os vazios urbanos como espaços não construídos e não qualificados como áreas livres no interior do perímetro urbano. Este contexto norteou a escolha do terreno, uma vez que o mesmo situa-se em meio a estrutura urbana adensada, carente deste tipo de equipamento. Mas principalmente, por tratar-se de uma área cujo o potencial não é totalmente explorado, já que encontra-se subutilizada pela população. Foi ainda elemento fundamental para essa escolha o fato do lote estar inserido em um bairro com alta ocupação residencial e, no entanto, apresentar inúmeros equipamentos de comércio e serviço para um público diverso (figura 50).

Figura 51 - Equipamentos públicos do bairro



Fonte: IPPUC – Adaptado pela autora (2015).

Como forma de fundamentar a necessidade de implantação do projeto nessa porção da cidade, além dos aspectos físicos, foram analisadas as características gerais de mais relevância do bairro, que venham a ser pertinentes à intervenção, e por consequência, as suas diretrizes projetuais. Para tanto a área determinada para o estudo corresponde ao bairro Bacacheri, localizado na porção norte de Curitiba, sendo a área de intervenção o trecho da Rua Flávio Dellegrave, que tem início na Avenida Prefeito Erasto Gaertner, chegando ao Memorial à Mulher Pioneira do Paraná, fixado

na Praça Soroptimismo Internacional na Avenida Nossa Senhora da Luz e a Praça Maria Rosa Guerreira do Contestado, como mostra a figura 51.

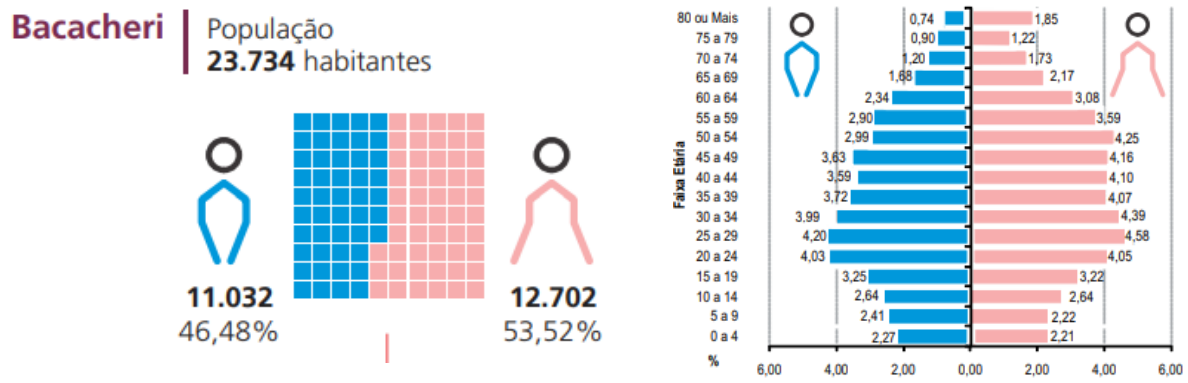
Figura 52 - Localização da área de intervenção

Fonte: Google *Maps* – Adaptado pela autora (2019).

De acordo com a cartilha “Nosso Bairro: Bacacheri”, elabora pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2015, s.p), o bairro soma uma população de 23.734 habitantes, com idade média de 37,5 anos, sendo 53,52% composta por mulheres (figura 52). Outro dado importante corresponde a maneira como essa população mora. Nesse sentido observa-se que 50,64% da população reside em casas e, 44,22%, em apartamentos, o que demonstra uma verticalização da região, se comparado a escala de Curitiba, com 26,61%. É importante mencionar que o mesmo fenômeno ocorre no bairro Cabral, que faz limite direto com a área de intervenção, onde cerca 86,94% da população ocupa apartamentos (figura 53). Com base nessa análise, entende-se a necessidade de se trabalhar a escala horizontal e pública do bairro, a fim de evitar o distanciamento do indivíduo com a escala da rua. Admitindo-se assim, como foi exposto neste estudo no subcapítulo 4.2, que “A caminhabilidade ou o simples caminhar, como uma atitude pode recuperar esta característica fundamental à ecologia urbana, promovendo a equidade e

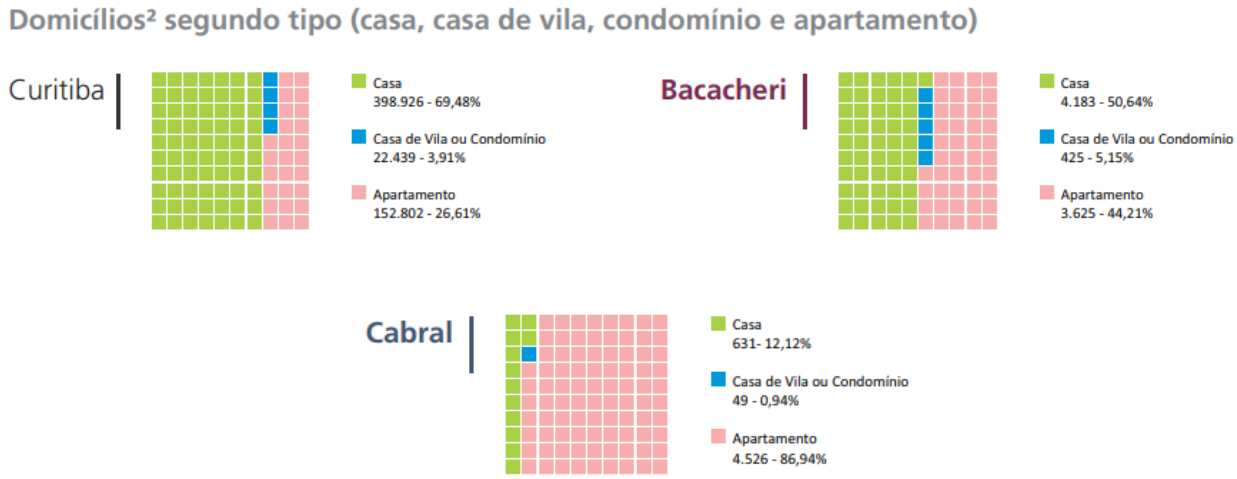
restabelecendo ao ser humano seu compasso ou seu *timing*[6] que há pouco mais de um século vem sendo abalado".

Figura 53 - População do bairro Bacacheri



Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2015).

Figura 54 - Número de domicílios segundo tipo



Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2015).

Quanto as atividades econômicas desenvolvidas no bairro, observa-se que os setores ativos mais representativos são de comércio, representando 46,39% das atividades, e serviços, que equivalem a 42,89%, da economia local, indicando que a região apresenta uma economia ativa (figura 54).

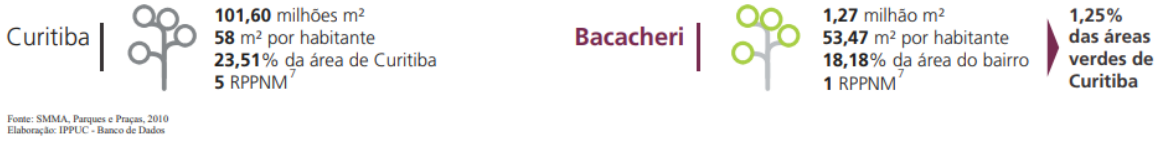
[6] *Timing* – Sensibilidade para o momento propício de realizar ou de perceber a ocorrência de algo, ou senso de oportunidade quanto à duração de um processo, uma ação etc.

Figura 55 - Economia do bairro Bacacheri

Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2015).

No que se refere as áreas verdes disponíveis no bairro (figura 55), o Bacacheri representa 1,25% da porcentagem total de Curitiba e 18,18% de seu território é dotada de áreas vegetadas. Apesar de contar com 10 praças, 2 núcleos ambientais, 11 jardinetes e 1 eixo de animação, o bairro apresenta apenas 1 parque de maior porte, o Parque Bacacheri, sendo o único no bairro que dispõe de uma diversidade maior de equipamentos de lazer (figura 56) e ainda, uma das únicas opções de lazer para a população dos bairros próximos, como: Hugo Lange, Cabral, Boa Vista e Santa Cândida. A partir do exposto, percebe-se a carência desse tipo de equipamento urbano, no bairro de análise bem como nos bairros contíguos, o que entra em acordo com a proposta deste estudo. Que entende a partir do que foi estabelecido no subcapítulo 3.1, uma vez que interferem no bem estar do indivíduo e no ambiente urbano, passam a estabelecer uma função de equilíbrio entre o espaço edificado e o meio ambiente (AMORIM; LIMA, 2006, p.69).

Figura 56 - Áreas verdes do Bacacheri

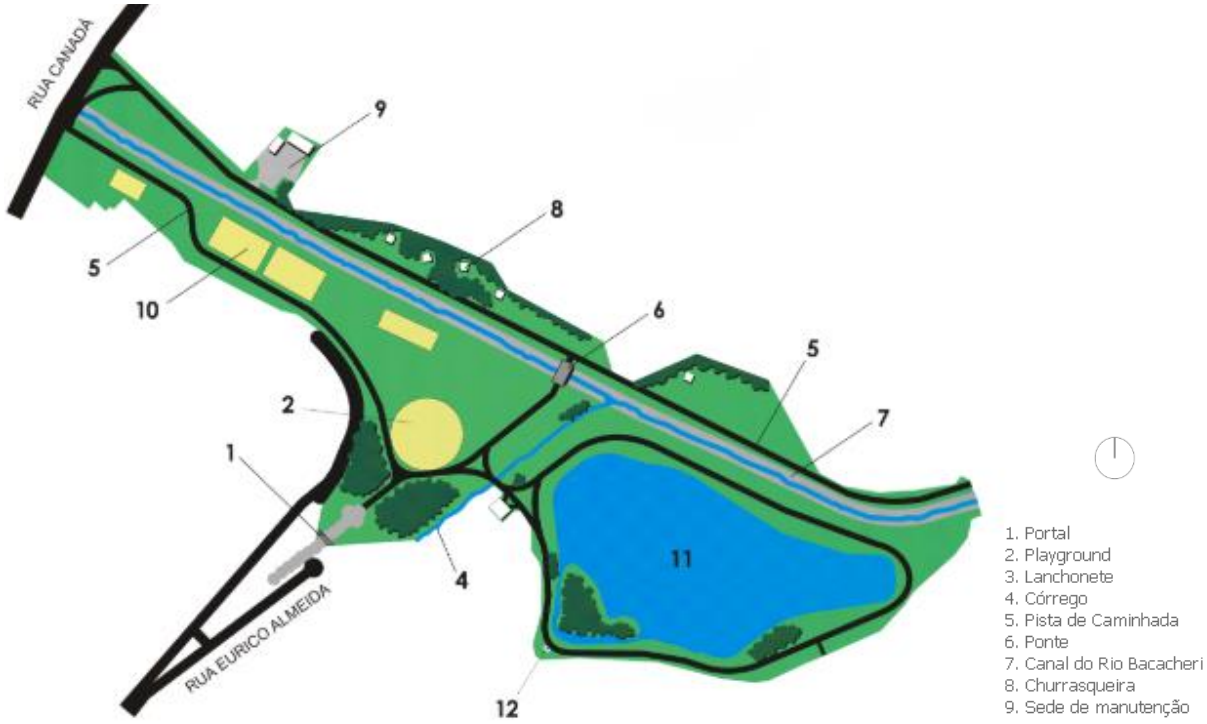


Áreas verdes públicas

Localidade	Bosque de Preservação	Bosques	Eixos de Animação	Jardinetes	Jardim Ambiental	Largos	Núcleos Ambientais	Parques	Praças	Total
Curitiba	1	16	18	461	2	56	31	22	452	**1.064**
Bacacheri	--	--	**1**	**11**	--	--	**2**	**1**	**10**	**25**

Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2015).

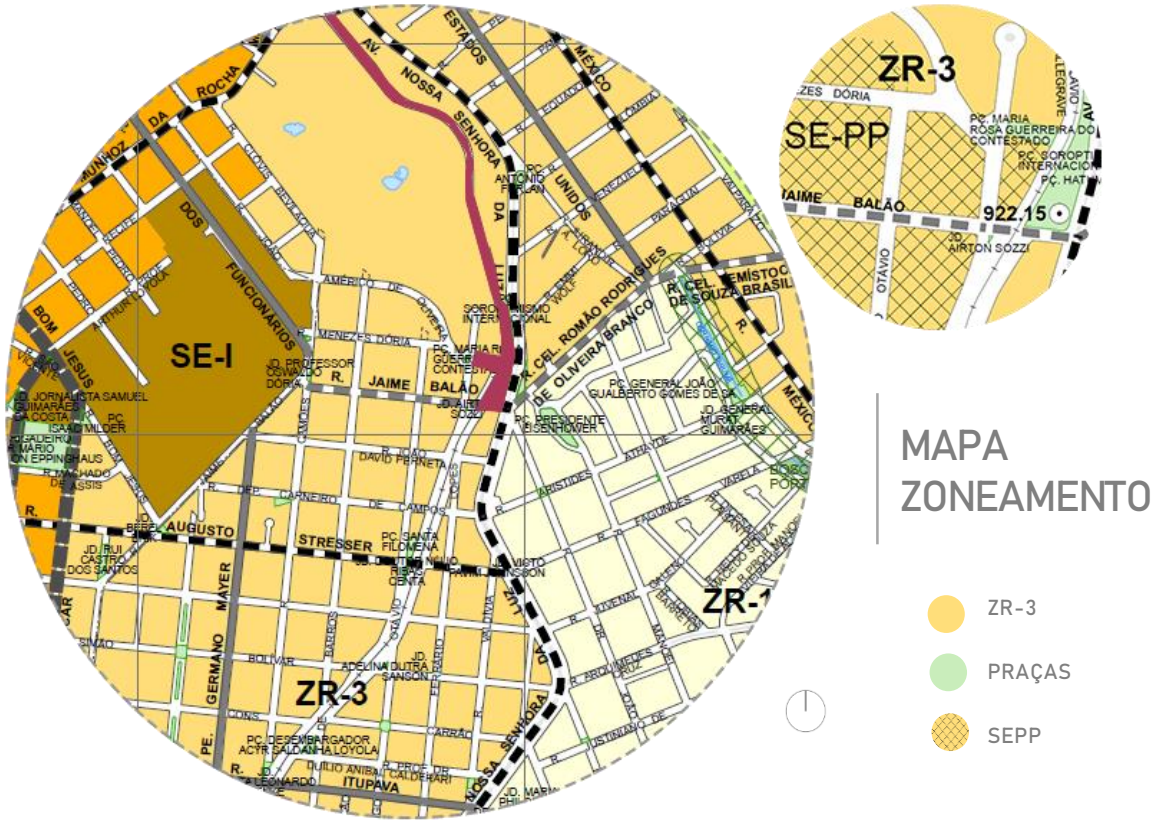
Figura 57 - Croqui Parque Bacacheri



Fonte: SMMA - Adaptado pela autora (2019).

A respeito do zoneamento, a área de intervenção situa-se em uma ZR-3 (Zona Residencial 3), que segundo a Lei 9.9800/2000 que dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação de solo no Município de Curitiba, trata-se de uma zona residencial, que caracteriza-se pela possibilidade construtiva de até três pavimentos residenciais e permite o uso comercial para construções térreas de até 100 metros quadrados. Além da Zona Residencial 3, que ocupa quase toda a área, há ainda o SEPP (Setor Especial dos Pontos Panorâmicos), onde estão situadas a Praça Soroptimismo Internacional e a Praça Maria Rosa Guerreira do Contestado. Este setor é qualificado pela Lei 9.9800/2000, como “locais de observação da paisagem, e pelos terrenos situados na encosta dessas elevações, onde os parâmetros de uso e ocupação do solo serão controlados de maneira a não causar interferências” (Figura 57).

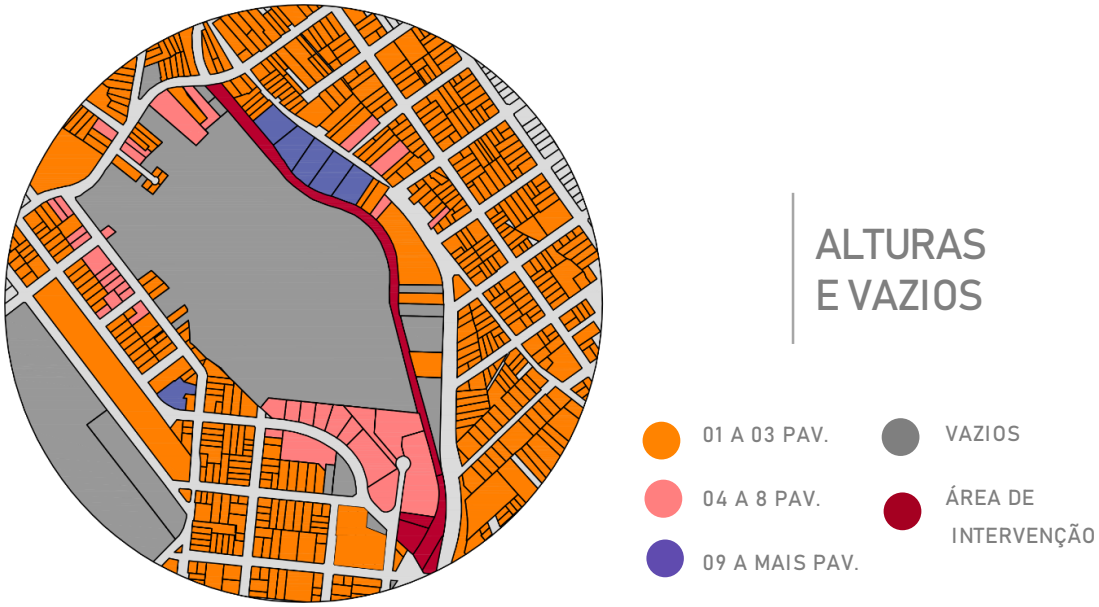
Figura 58 - Mapa de Zoneamento



Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2018).

Ao analisar o uso das edificações que permeiam a área de intervenção, percebeu-se a presença do uso misto na região. Sendo a maior parte, áreas residenciais, de serviço e comércio, que nesse caso são, em sua maioria, de pequeno e médio porte, fazem parte deste tipo de edificação: farmácias, restaurantes, panificadoras, bancos, lotérica, lojas, salão de beleza, minimercados, entre outros, o que caracteriza a diversidade de usos ofertado pelo bairro. Observou-se ainda a variação de altura entre as edificações, sendo exposto na figura 58, o gabarito de alturas que formam a região, constatando que os edifícios de maior porte são de uso residencial, enquanto os comerciais e de serviço, seguem no nível térreo ou com dois pavimentos. A mesma figura demonstra ainda a relação entre os espaços vazios e os espaços edificados.

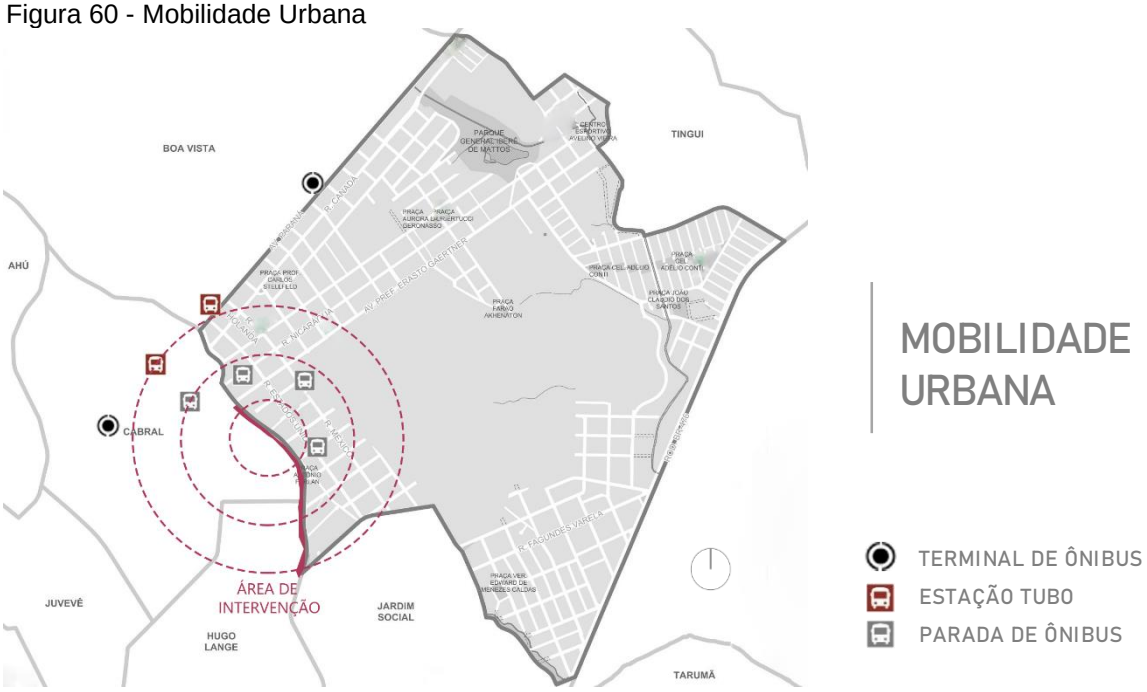
Figura 59 - Gabarito de alturas e vazios



Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2019).

Quanto à mobilidade e acessibilidade no entorno da área de intervenção, foi observado em um raio de um quilômetro a quantidade de pontos e terminais de ônibus disponíveis. A figura 59 mostra as paradas de ônibus mais próximas ao local. Por estar situado próximo a vias importantes da região norte da cidade, como, a Avenida Prefeito Erasto Gaetner, Avenida Nossa Senhora da Luz, Avenida Munhoz da Rocha e Avenida Paraná, a acessibilidade ao local é facilitada.

Figura 60 - Mobilidade Urbana

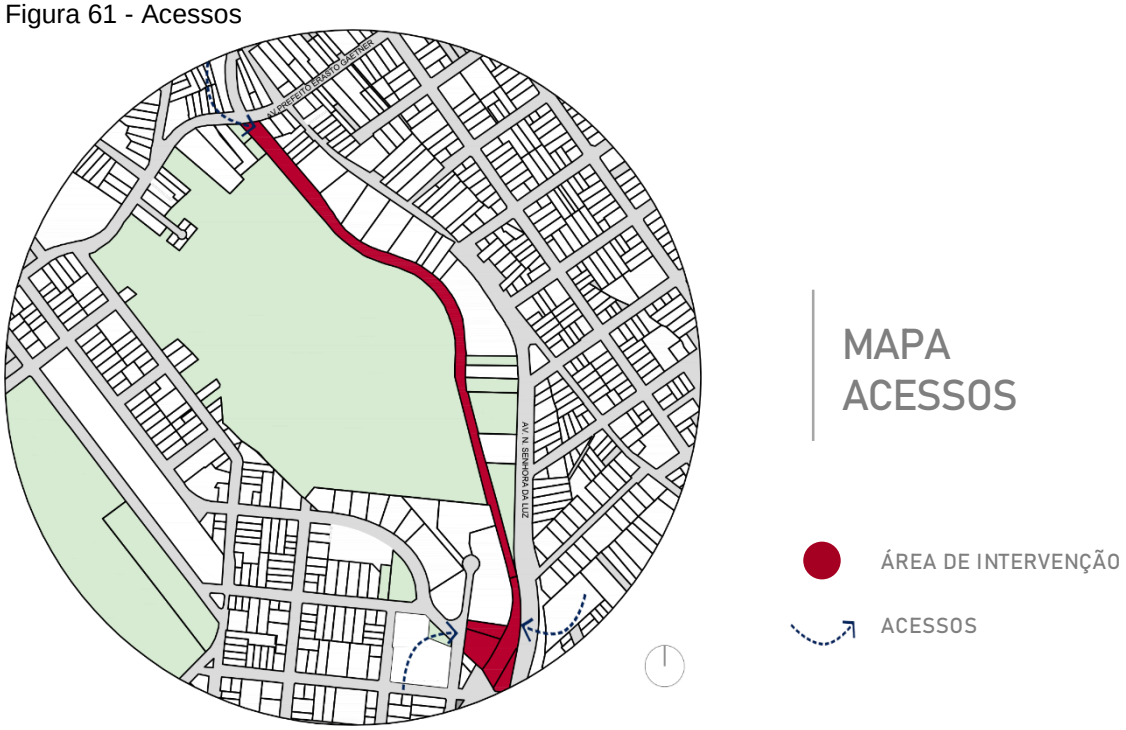


Fonte: IPPUC - Adaptado pela autora (2015).

Na Avenida Prefeito Erasto Gaetner, por exemplo, passam quatro linhas de ônibus diferentes, sendo o ponto mais distante, no perímetro definido a uma distância aproximada de quatrocentos e setenta metros. Todas a linhas saem do terminal do Cabral, que fica a cerca de um quilômetro do lote. Foram observadas ainda as Linhas expressas, Santa Cândida/Capão Raso e Ligeirão Santa Cândida/Praça do Japão, estas tem suas paradas, no eixo estrutural norte, na Avenida Paraná. A Avenida Nossa Senhora da Luz, apesar de não apresentar linhas do transporte público, é uma via de grande relevância e conecta o Bacacheri a outros bairros, como o Jardim Social e o Alto da XV.

No que diz respeito aos acessos ao terreno, estes só podem ser feitos de duas formas, uma vez que a área de intervenção encontra-se em meio às edificações. De um lado estão localizados os edifícios, em sua maioria de tipologia residencial, do outro, o Clube Graciosa. Nesse caso um dos acessos pode ser feito pela Avenida Prefeito Erasto Gaetner, enquanto o outro, pela Avenida Nossa Senhora da Luz (figura 60).

Figura 61 - Acessos



Fonte: IPPUC – Adaptado pela autora (2019).

A partir da visita *in loco* realizada, foi possível constatar outros aspectos pertinentes ao local que contribuíram para o entendimento de suas dinâmicas com o entorno e com os usuários, sendo esses:

- Atualmente o ponto com início na Avenida Prefeito Erasto Gaetner funciona como um estacionamento informal de carros para quem utiliza o comércio e serviços da região;
- Há uma ciclovia no local, no entanto essa não apresenta qualquer tipo de desenho de piso. Seu material é pavimentação asfáltica;
- Não foi encontrado qualquer tipo de mobiliário urbano pelo trajeto da ciclovia. Somente na Praça Maria Rosa Guerreira do Contestado, foi possível observar dois bancos em concreto e um parquinho para crianças;
- Foram identificados poucos pontos de iluminação, tanto na ciclovia como nas praças.

Com base em tudo que foi exposto nesta monografia, combinando referencial teórico, estudos de caso e visita exploratória ao local de intervenção. Fica evidente que a deficiência relacionada a infraestrutura do local, como calçamento, iluminação, e equipamentos urbanos, somados aos aspectos estéticos, de segurança e de oferta de atividades, são determinantes para a subutilização do local. Vale mencionar que durante todo o período de visita observou-se a presença de pedestres, ciclistas e crianças acompanhadas por adultos utilizando os espaços tanto da ciclovia como da Praça Maria Rosa Guerreira do Contestado. O que em análise sobre o local é importante, evidenciando que existe um potencial de uso, que, no entanto, não é explorado. As figuras 61, 62, 63, 64 a seguir fazem um compilado dessas percepções pelo espaço durante a visita.

Figura 62 - Espaço utilizado como estacionamento

Fonte: Autora (2019).

Figura 63 - Ciclovia, pavimentação e sinalização

Fonte: Autora (2019).

Figura 64 - Vista Jaime Balão

Fonte: Autora (2019).

Figura 65 - Praças

Fonte: Autora (2019).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como meio de embasar o presente estudo e alcançar os objetivos previstos, utilizou-se dos diversos objetos conceituais abordados no referencial teórico completados pelos estudos de caso, viabilizando assim a compreensão dos temas expostos. Logo, a partir de um contexto social e histórico, buscou-se pelo entendimento dos espaços públicos e suas dinâmicas, tal como as formas de garantir seu dinamismo a partir dos espaços subutilizados.

Nesse sentido, com base no referencial teórico adotado nesta monografia, entende-se que os vazios urbanos são produto das modificações produzidas pela urbe. Caracterizados por sua ineficiência econômica e social, portanto em conflito com as demandas sociais do solo urbano, sendo necessário utilizar-se de instrumentos que atuem no controle da urbanização, como forma de garantir sua função social.

Sob este foco, fica evidente, nesta pesquisa, que a renovação urbana, caracterizada por seu aspecto multidisciplinar no ambiente urbano é capaz de restabelecer a infraestrutura existente e degradada, minimizando as desigualdades sociais, agindo diretamente no qualidade de vida dos citadinos, e na sustentabilidade urbana. Logo, a inserção dos Parques Urbanos em áreas de vazios urbanos, atua paralelamente com os conceitos da requalificação urbana, como constatado no presente estudo. Este elemento destaca-se por seus usos e funções, além dos impactos positivos sobre a paisagem, os Parques Urbanos contribuem para melhoria da saúde mental e física da população.

A análise dos estudos de caso dentro de diferentes óticas, contribuiu de forma fundamental para esta pesquisa, uma vez que foi possível estabelecer parâmetros de comparação entre os mesmos, identificando os pontos positivos e negativos de cada projeto. Fatores como a melhora na qualidade da paisagem, na atratividade econômica, nas funções socioculturais e consequentemente no bem-estar dos indivíduos, foram observados, comprovando as teorias apresentadas no referencial teórico, que coloca a requalificação urbana e os Parques Urbanos como parte fundamental do progresso social, econômico e ambiental da urbe.

Com base na pesquisa de campo, cujo o foco foi a observação da relação dos usuários com o espaço, foram identificados os fatores que levam ao desuso do espaço e em contrapartida, fatores que levam a sua utilização. Constatou-se desse modo que a carência de infraestrutura e de segurança, além dos aspectos estéticos, de

segurança e de oferta de atividades, são determinantes para a subutilização do local. Por outro lado, verificou-se que a proximidade com setores de comercio e serviços, e especialmente com uma área residencial é uma potencialidade do espaço. O que torna o projeto de requalificação urbana relevante para essa área, que apesar de seu potencial de uso, não é explorado.

Dessa forma, como resultado desta monografia, pretende-se apresentar em forma de projeto no Trabalho de Conclusão II (TCC II), soluções que propiciem ao local de intervenção desempenhar sua função social, enquanto parte da estrutura urbana, gerando uma nova dinâmica à paisagem, além de ampliar a qualidade de vida da população da região.

REFERÊNCIAS

ALTERVISTA**. La Nuvola di Smog**. Disponível em: < http://mediasostenibili.altervista.org/calvino/?doing_wp_cron=1554245510.7160611152648925781250>. Acesso em: 02 abr. 2019.

AMORIM, M. C. C. T.; LIMA, V. **A Importância das áreas verdes para a qualidade ambiental das cidades. Revista Formação,** n. 3, p.139-165. São Paulo, 2006.

ARAÚJO, Ronaldo S; MARTINS, Raphael T. P**. Benefícios dos Parques Urbanos. Revista Perspectivas online** - Ciências humanas e sociais, n10 (4), p.38 - 44. Campo dos Goytacazes, 2014.

ARCHDAILY. **Prefeitura de São Paulo Transformará Minhocão em Parque Elevado - e isso é bom?.** Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/912040/prefeitura-de-sao-paulo-transformara-minhocao-em-parque-elevado-e-isso-e-bom>. Acesso em: 04 abr. 2019.

ARCHDAILY. **Museu do Amanhã:** Santiago Calatrava. 2 Fotografias, color. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/785756/museu-do-amanha-santiago-calatrava>. Acesso em: 10 maio de 2019.

ARRUDA, Ângelo M. V. **Os vazios urbanos na cidade de Campo Grande**. Universidade Federal do Mato Grosso do Sul - Observatório de Arquitetura e Ubanismo. Projeto de Extensão – Relatório Final. Campo Grande, 2016.

BEM PARANÁ. **Sete espaços públicos ganham iluminação mais potente**. Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticia/sete-espacos-publicos-ganham-iluminacao-mais-potente-263710#.XOWdSohKjIU> Acesso em: 22 maio 2019.

BEZERRA, Maria C. L.; ROCHA, Mariana A.; BOGNIOTTI, Gláucia M. C. **Qualidade Dos Espaços Verdes Urbanos:** O Papel dos Parques de Lazer e de Preservação**.** Universidade de São Judas Tadeu. **Revista Arq.Urb** n15, p.128-141. São Paulo, 2016.

BRASIL. **Estatuto da Cidade:** Lei 10.257/2001. Brasília, Senado Federal, 2001, 1ª Edição.

BUCCHERI, A. T. **O planejamento dos espaços de uso público, livres de Edificação e com vegetação (EUPLEVs) no município de Curitiba, PR:** Planejamento sistemático ou planejamento Baseado em um modelo oportunista?. Universidade Federal do Paraná. Curso em Pós-Graduação em Geografia (Tese de Doutorado). Curitiba, 2010.

CARDEMAN, Rogério G. **Planejamento, Desenho e Forma Urbana**: O direito coletivo no contexto de vargem grande no Rio de Janeiro. In: IX Colóquio Nacional QUAPÁ-SEL. FAUUSP. São Paulo, 2014.

CONAMA. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Seção III - Da implantação de Área Verde de Domínio Público em Área Urbana**. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>. Acesso em: 26 de março de 2019.

COURTSEY PERROTIN. **Morro da Providência.** 2 Fotografias, color. Disponível em: <https://www.perrotin.com/exhibitions/jr-women-are-heroes/919>. Acesso em: 7 maio 2019.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana.** 70ª ed. Editora: Pentaedro. Lisboa, 2015.

CURITIBA. SECRETÁRIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE (SMMA). **Sobre as Áreas Verdes.** Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/smma-sobre-areas-verdes/123>. Acesso em: 27 mar. 2019.

_____. Decreto nº427/83. **Define critérios para denominação de áreas públicas ajardinadas.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/1983/43/427/decreto-n-427-1983-define-criterios-para-denominacao-de-areas-publicas-ajardinadas>. Acesso em: 22 maio 2019.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** 1ª ed. Editora: Pini. São Paulo,1990.

DORIGO, TANIA A.; FERREIRA, Ana Paula N. L. **Contribuições da Percepção Ambiental de Frequentadores Sobre Praças e Parques no Brasil (2009-2013): Revisão Bibliográfica.** Journal of Environmental Management and Sustainability – JEMS. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade (GeAS**), v. 4, n. 3, p. 31 - 45. São Paulo, 2015.

DUIVENBODE, Ossip Van. **Skygarden Seul.** 2 fotografias, color. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/888239/seoullo-skygarden-mvrdv>. Acesso em: 18 maio 2019.

FAGGIN, Maria Ângela P. L. Uma história de movimentos. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do Século XXI**. p. 433-446. Editora: Record. São Paulo, 2001.

FEIBER, Silmara Dias. **Áreas verdes urbanas imagem e uso:** O caso do Passeio Público de Curitiba-PR. **Revista Ra'eGA,** n.8, p. 93-105. Editora: UFPR**.** Curitiba, 2004.

FERREIRA, Adjalme Dias. **Efeitos positivos gerados pelos parques urbanos:** O caso do passeio público da cidade do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental) – Universidades Federal Fluminense. Niterói, 2005.

FERREIRA, Liz I. E. P. **Parque Urbano**. **Revista Paisagem e Ambiente**, n. 23, p. 20-33. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

FERRI, Lilian S. **Requalificação Urbana do Centro de Curitiba – PR.** Ministério da Educação – Universidade Federal do Paraná – Setor de Tecnologia Curso de Arquitetura e Urbanismo. Curitiba, 2009.

FINOTTI, Leonardo. **Museu de Arte do Rio**. 3 Fotografias, color. Disponível em: <http://www.leonardofinotti.com/projects/museu-de-arte-do-rio-mar>. Acesso em: 9 maio 2019.

FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogerio P. **Plural de Cidade:** Novos Léxicos Urbanos**.** Editora: Almedina. Coimbra, 2009.

FRANCISCO, Myriam T. **Qualidade ambiental a partir da áreas livres e vegetadas:** O caso da Operação Urbana Porto Maravilha. Universidade de São Paulo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Dissertação de Mestrado. São Paulo, 2016.

FREITAS, Marina R. P.; NEGRÃO, Glauco N**. Vazios Urbanos:** Estudo de Caso no Município de Guarapuava-Pr**. Revista Geographia Opportuno Tempore**, v. 1, número especial, p. 480-493, jul./dez. Londrina, 2014.

FRIEDERICH, Daniela. **O Parque Linear como instrumento de planejamento da áreas de fundo de vale urbanas.** Universidade do Rio Grande do Sul – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, 2007.

FRIENDS OF THE HIGH LINE. ***HIGH LINE****.* Disponível em: <https://www.thehighline.org/>. Acesso em: 4 maio 2019.

FUNDAÇÃO CASA RUI BARBOSA**. Galizou o Paisagista do Império – Passeio Público**. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/glaziou/projetos1.htm>. Acesso em: 02 abr. 2019.

G1. **Museu do Amanhã abre as portas ao público a partir deste sábado.** Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/12/museu-do-amanha-abre-portas-ao-publico-partir-deste-sabado.html>. Acesso em: 9 maio 2019

GUIA GAZETA DO POVO. **Conheça a área de lazer da Avenida Wenceslau Braz que tem mais de 15 canchas**. Disponível em: <https://guia.gazetadopovo.com.br/materias/lazer-wenceslau-braz/>. Acesso em: 22 maio 2019.

_____. **Eixo de animação Arnaldo Busato**. Disponível em: <https://guia.gazetadopovo.com.br/passeios/eixo-animacao-arnaldo-busato/>. Acesso em: 22 maio 2019.

GHIDINI, Roberto. **A Caminhabilidade:** Medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP,** n.133, p. 21 - 33**.** São Paulo, 2011.

GOOGLE *MAPS*. **Imagens aéreas**. 5 figuras, color. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>. Acesso em: 28 mar. 2019.

_____. ***Street View.*** 1 figura, color. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>. Acesso em: 28 mar. 2019.

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Cartilha Nosso Bairro:** Bacacheri. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/35-Bacacheri.pdf>. Acesso em: 02 maio 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Cartilha Nosso Bairro:** Boa Vista. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/34-Boa%20Vista.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2019

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Cartilha Nosso Bairro:** Cabral. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/16-Cabral.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Cartilha Nosso Bairro:** Guaíra. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/26-Gua%C3%ADra.pdf>. Acesso em: 22 maio 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Cartilha Nosso Bairro:** Hugo Lange. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/17-Hugo%20Lange.pdf>. Acesso em: 22 maio 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Mapa Área Verde de Lazer Curitiba 2018**. 1 Figura, color. Disponível em: <http://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D595/D595_001_BR.pdf>. Acesso em: 20 maio 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Mapa de Zoneamento e Uso do Solo de Curitiba 2018.** 1 Figura, color. Disponível em: <http://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D352/D352_001_BR.pdf>. Acesso em: 23 maio 2019.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Planta Cadastral de Curitiba 2019.** 2 Figuras, color. Disponível em: <http://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 23 maio 2019.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Índice de Caminhabilidade Ferramenta**. Brasil, 2018.

IWAN, Baan. ***High Line*** **pelo fotógrafo.** Disponível em: <https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/>. Acesso em: 4 maio 2019.

JARDIM, Renata M. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental**: o caso do *High Line Park* no contexto do PlaNYC. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental. Rio de Janeiro, 2012.

KLIASS, Rosa G. **Parques Urbanos de São Paulo**. Editora: PINI. São Paulo, 1993.

LAMAS, José M. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Editora: Fundação Calouste Gulheran. Lisboa, 1993.

LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS. **Elevado João Goulart**. 2 fotografias, color. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/912040/prefeitura-de-sao-paulo-transformara-minhocao-em-parque-elevado-e-isso-e-bom>. Acesso em: 19 mar. 2019.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Editora: Martins Fontes. São Paulo 1997.

MACEDO, Silvio S.; ROMANUS, Luciana E. **Sistema de espaços livres na região metropolitana de Curitiba**. In: XI Colóquio QUAPA SEL – Quadro Do Paisagismo No Brasil Salvador - UFBA. Salvador, 2016.

MACIEL, A. B.; LIMA, Z. **O Conceito De Paisagem:** Diversidade De Olhares. Revista Sociedade e Território, v. 23, n. 2, p. 159-177, 2012.

MARTINS, Leandra Rajczuck**. Parques lineares: Novo modelo integra lazer e meio ambiente na cidade de São Paulo.** Disponível em: <https://paineira.usp.br/aun/index.php/2017/05/11/parques-lineares-novo-modelo-integra-lazer-e-meio-ambiente-na-cidade-de-sao-paulo/>. Acesso em: 24 de março de 2019.

MARTINS, José R. S. **Uso de técnicas urbanísticas para mitigação da impermeabilização:** Parques Lineares**.** Universidade de São Paulo – Departamento de Engenharia Hidráulica e Ambiental. PHA 2537. São Paulo, 2015.

MELAZO, G. C.; COLESANTI, M. T. M. **Parques urbanos:** importantes espaços verdes na dinâmica ambiental das cidades. In: II Simpósio Regional de Geografia: Perspectivas para o Cerrado no século XXI, 2003. Uberlândia, 2003.

MORA, Natalia M. **Experiências de parques lineares no Brasil:** espaços multifuncionais com o potencial de oferecer alternativas a problemas de drenagem e águas urbanas. Banco Internacional de Desenvolvimento – Setor de Infra-Estutura e meio Ambiente - Nota Técnica IDBTN-518. 2013.

MOREIRA, Graça. **Requalificação Urbana – Alguns Conceitos Básicos**. Faculdade de Arquitetura - Departamento de Ciências Sociais e Territórios – Artigos e Revistas, n.5, p.117-129. Lisboa, 2007.

MASCARÓ, L; MASCARÓ, J. L. **Vegetação Urbana**. 3ª ed. Editora: +4. Porto Alegre, 2010.

MAYMONE, Marco A. De Alencar. **Parques urbanos - origens, conceitos, projetos, legislação e custos de implantação estudo de caso:** Parque das nações indígenas de Campo Grande, MS. Campo Grande. 2009.

MAXIMIANO, Liz A. **Considerações sobre os conceito de paisagem**. **Revista R. RA´E GA**, n. 8, p. 83-91. Editora: UFPR, Curitiba, 2004.

NEVES, Ézia. **Paisagem: Conceito**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo, v. IV, p. 107-112. São Paulo, 1992.

NG, Anita. ***High Line*** **pelo fotógrafo.** Disponível em: <https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/>. Acesso em: 4 maio 2019.

NOGUEIRA, André M. **High Line Park e Elevado Costa e Silva:** Abordagem similar, realidades distintas. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S.l.], v. 3, n. 21, p.106 - 121, 2015.

O GAZETEIRO. **O caso da Praça do Japão. Associações de bairros estão incentivando as comunidades a visitarem a praça, que deve ser de todos**. Disponível em :<http://ogazeteiro.com.br/o-caso-da-praca-do-japao-associacoes-de-bairros-estao-incentivando-as-comunidades-a-visitarem-a-praca-que-deve-ser-de-todos/>. Acesso em: 02 abr. 2019.

O GLOBO. **Parque suspenso em Nova York recebe prédios de astros do design**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/parque-suspenso-em-nova-york-recebe-predios-de-astros-do-design-14222998>. Acesso em: 18 maio 2019.

PAIVA, Lincoln. **Urbanismo Caminhável:** A caminhabilidade como prática para construção de lugares. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2017.

PEREIRA, João V. B. **Planejamento urbano, turismo e desenvolvimento local:** O Caso do Porto Maravilha na Cidade do Rio De Janeiro. Universidade Federal de Ouro Preto – Escola de Direito, Turismo e Museologia – Departamento de Turismo. Ouro Preto, 2015.

PMC. Prefeitura Municipal De Curitiba. **Meio Ambiente**. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/meio-ambiente-de-curitiba/182>. Acesso em:

_____. Lei 9.800 e Leis Complementares da Legislação do Solo. Curitiba, 2015.

PIO, Leopoldo G. **Cultura, patrimônio e museu no Porto Maravilha.** In: **Revista Intratextos,** 2013, vol 4, no1, p. 8-26. DOI: 10.12957/intratextos.2013.8565

_____. **Do corredor cultural ao porto maravilha:** Mudança de paradigma? In: V Seminário Internacional – Políticas Culturais - Setor de Políticas Culturais – Fundação Casa de Rui Barbosa. Rio de Janeiro, 2014.

PINHEIRO, Augusto I. F. **Área de Preservação do Ambiente Cultural da cidade, Porto do Rio faz 100 anos.** In: **Revista Porto Maravilha,** n.3, Rio de Janeiro, 2010.

PINHEIRO; A. I. F.; RABHA, N. M. C. E. **Porto do Rio de Janeiro:** Construindo a modernidade. Editora: Andrea Jakobsson Estúdio. Rio de Janeiro, 2004.

PORTO MARAVILHA. **Porto Maravilha Rio De Janeiro**. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>. Acesso em: 9 maio 2019

PRONSATO, Sylvia Adriana D. **Arquitetura e Paisagem:** projeto participativo e criação coletiva. 1ª ed. Editora: Annablume. São Paulo, 2005.

PUBLIC SPACE. ***Map shows the uses for the neighborhood buildings surrounding the proposed High Line.*** Disponível em: <http://www.solaripedia.com/13/396/5804/highline_park_neighborhood_use_diagram.html>. Acesso em: 19 maio 2019.

REVISTA PÚBLICO. **É uma linha de comboio. É um parque. É o *High line*.** Disponível em: <https://www.publico.pt/2011/08/09/jornal/e-uma-linha-de-comboio-e-um-parque-e-o-high-line-22530471>. Acesso em: 18 maio 2019.

ROCHA, Alexandre S. **Geografia Humanista:** Historia, conceitos e o uso da paisagem percebida como perspectiva de estudo. **Revista R. RA´E GA**, n. 13, p. 19-27. Editora: UFPR, Curitiba, 2007.

RODRIGUES, Gustavo P. **Desenhando as vias públicas:** Reflexões sobre o espaço urbano. **Revista Arq.Urb**, n5, p.37 – 54. Universidade de São Judas Tadeu. São Paulo, 2011.

ROSENFIELD, Karissa. **Inaugurado hoje o terceiro (e último) trecho do High Line de Nova Iorque**. Site Archdaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/627492/inaugurado-hoje-o-terceiro-e-ultimo-trecho-do-high-line-de-nova-iorque>. Acesso em: 15 maio 2019.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade**. Editora: Martins Fontes. São Paulo, 1995.

SÃO PAULO ANTIGA. **Seja Bem-vindo, Minhocão**. Disponível em: <http://www.saopauloantiga.com.br/propagandas-do-minhocao/>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SÃO PAULO. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. **Dispõe Sobre o Horário de Funcionamento do Elevado Costa e Silva, e das Outras Providencias (PL 1560/95).** Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12152-de-23-de-julho-de-1996/consolidado>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SÃO PAULO. CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**. Especial Minhocão. Um Quarentão de futuro incerto**. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.leg.br/especiaiscmsp/especial-minhocao/>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SILVEIRA, Emerson L. D. **Paisagem:** um conceito chave na Geografia. In: EGAL- 12º Encontro de Geográfico da América Latina, 2009, Montevideo. EGAL 2009, 2009.

SCANAVACA JÚNIOR, L. **Importância dos parques urbanos; o exemplo do Parque Alfredo Volpi.** In: Décimo sexto Congresso Brasileiro de Arborização Urbana, 2012, Uberlândia, MG. Décimo sexto Congresso Brasileiro de Arborização Urbana. Uberlândia, MG: SBAU, 2012. v. 1. p. 274-278.

SCHENCK, Timothy. ***High Line*** **pelo fotógrafo.** Disponível em: <https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/>. Acesso em: 4 maio 2019.

SCHLINDWEIN, Bruna L.; BUGS, Eduarda T.; SCHMITZ, Anelise. **Importância da caminhabilidade para a sociedade urbana contemporânea.** In: XXVIII Congresso Regional de Iniciação Científica e Tecnológica em Engenharia – CRICTE. Ijuí, 2017.

SMMA. Secretária Municipal do Meio Ambiente. **Parques e Bosques:** Parque Bacacheri. 1 figura, color. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/parques-e-bosques-croqui-parque-galibere-de-matos-bacacheri/290>. Acesso em: 20 maio 2019.

SOUZA, Paulo Cezar A**. Funções Sociais e Ambientais de Parque Urbano Instituído como Unidade de Conservação: Percepção dos Usuários do Parque Natural Municipal Barigui em Curitiba, Paraná.** Pontifícia Universidade Católica do Paraná - Centro de Ciências Exatas e Tecnologia - Programa De Pós- Graduação em Gestão Urbana. Curitiba, 2010.

SOROPTMIST BRASIL. **Quem somos**. Disponível em: <http://soroptimistbrasil.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 26 maio 2019.

STERNFELD, Joel. ***High Line*** **pelo fotógrafo.** Disponível em: <https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/>. Acesso em: 4 maio 2019.

STOTT, R**. MVRDV Transforma rodovia abandonada de Seul em um parque elevado**. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/872062/mvrdv-transforma-rodovia-abandonada-de-seul-em-um-parque-elevado>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SZEREMETA, B. E ZANNIN, P.H.T. **A Importância Dos Parques Urbanos E Áreas Verdes Na Promoção Da Qualidade De Vida Em Cidades. Revista Ra'eGA, v.29**, p.177-193. Editora: UFPR. Curitiba, 2013.

TDAG. **A Guide for Decision Makers**. Disponível em: <http://www.tdag.org.uk/uploads/4/2/8/0/4280686/tdag_trees-in-the-townscape_november2012.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br>. Acesso em: 28 mar. 2019.

TEIXEIRA, Tatiana; FURTADO, Fernanda**. Reinserção de Vazios Urbanos:** Diretrizes para a política urbana municipal, a partir do caso de Juiz de Fora/MG. In: I

Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Rio de Janeiro, 2010.

TOLEDO, Mariana P. **Participação de instituições locais em projetos de revitalização urbana:** O caso do projeto Porto Maravilha na Cidade do Rio de Janeiro. Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa – Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, 2016.

Tschappat, Mike. ***High Line*** **pelo fotógrafo.** Disponível em: <https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/>. Acesso em: 25 maio 2019.

VEIGA, A. J. P.; VEIGA, D. A. M.; MATTA, Jana M. B. **Vazios urbanos e Sustentabilidade.** In: VII Encontro Baiano De Geografia / X Semana de Geografia da UESB, Vitória da Conquista. VII ENCONTRO BAIANO DE GEOGRAFIA / X SEMANA DE GEOGRAFIA DA UESB. Vitória da Conquista. UESB. 2011.

VIEGAS-LEE, Camila. ***HIGH LINE PARK****:* Parque em Nova York, de James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro, foi implantado em linha férrea elevada, desativada desde 1980. **Revista Au17**, ed.188, 2008. Disponível em: <http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/188/high-line-park-parque-em-nova-york-de-james-155935-1.aspx>. Acesso em: 15 maio 2019.

VEJA SÃO PAULO. **Prefeitura Anuncia a Construção do Parque Minhocão**. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/minhocao-capa-projeto-verde/>. Acesso em: 04 abr. 2019.

WHITACKER, A. M.; MIYAZAKI, V. K. **O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana**. Apontamentos metodológicos. Estudos de caso em cidades médias latino-americanas. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina - Egal, 2013, Lima - Peru. Anales del 14to Egal, v. 1. p. 1-18. Lima, 2013.