

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO  
MILENA CRISTINA SARTORI



## APROPRIAÇÕES CONTEMPORÂNEAS DOS ESPAÇOS PÚBLICOS:

PARKLETS DE SÃO PAULO E OUTRAS ESPACIALIDADES URBANAS

MILENA CRISTINA SARTORI

**Apropriações contemporâneas dos espaços públicos:  
*parklets* de São Paulo e outras espacialidades urbanas**

**Versão Corrigida**

Dissertação apresentada ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Manoel Rodrigues Alves

São Carlos

2021

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTA TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S251a Sartori, Milena Cristina  
Apropriações contemporâneas dos espaços públicos:  
parklets de São Paulo e outras espacialidades  
urbanas / Milena Cristina Sartori; orientador Manoel  
Rodrigues Alves. -- São Carlos, 2021.  
258 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação  
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da  
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de  
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,  
2021.

1. espaço público. 2. banalização. 3. parklet. 4.  
terraza de veladores. 5. terrasse. I. Rodrigues  
Alves, Manoel, orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

Esta pesquisa foi realizada com o apoio da FAPESP e da CAPES.

**Processo nº 2018/04908-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).**

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão da FAPESP e da CAPES.

## FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: **Milena Cristina Sartori**

Título da dissertação: “Apropriações contemporâneas dos espaços públicos: parklets de São Paulo e outras espacialidades urbanas”

Data da defesa: **05 / 11 / 2021**

Orientador: Manoel Rodrigues Alves

Comissão Julgadora:

Resultado:



**Manoel Rodrigues Alves**  
(IAU/USP)

**Não votante**



pp.  
**Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira**  
(IAU/USP)

**APROVADA**



pp.  
**Julio Ernesto Arroyo**  
(Universidad Nacional del Litoral)

**APROVADA**



pp.  
**Profa. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez**  
(FFLCH/USP)

**APROVADA**

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira.**

# AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente aos meus pais e irmão, Vilma, Luiz Antonio e Luiz Henrique, por serem a base de tudo, por possibilitarem e me incentivarem a trilhar o meu caminho pela vida e pela universidade;

Ao meu orientador, Manoel, por participar e guiar minha trajetória acadêmica, por me ensinar e confiar em mim tantas vezes e pelas portas abertas ao longo desses 8 anos em que trabalhamos juntos;

Ao meu namorado, Igor, que em todos os momentos acreditou em meu potencial e esteve ao meu lado para me apoiar;

Ao Prof. Carlos Tapia e ao pesquisador Richard Nordie, por me receberem em seus países e me auxiliarem tão generosamente;

Às pesquisadoras do grupo LEAUC, por serem mulheres incríveis que me proporcionaram tantos aprendizados de vida e pesquisa. Dentre elas, agradeço especialmente a Maíra, por termos construído uma afinidade maior que nosso tema de pesquisa, pelos momentos de orientação informal e por todas as incontáveis vezes que se dispôs a me ajudar e a dividir comigo opiniões, angústias e alegrias;

Às amigas, antigas e novas, que compartilharam comigo esta jornada e que sempre torceram pelo meu sucesso;

Aos técnicos do IAU-USP e aos profissionais que me concederam entrevistas e se dispuseram a contribuir com a realização da minha pesquisa;

À FAPESP, pelo auxílio e apoio financeiro – Processo 2018/04908-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP);

E a todos aqueles que, de alguma forma, fizeram com que este projeto fosse possível.

A todos esses, meus sinceros agradecimentos.

Dedico este trabalho a vocês.

# RESUMO

SARTORI, Milena Cristina. **Apropriações contemporâneas dos espaços públicos: *parklets* de São Paulo e outras espacialidades urbanas**. 2021. 272 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2021.

As cidades contemporâneas passam por recorrentes processos de transformação em seu território pautadas pela lógica neoliberal de produção que atende sobretudo a requisitos de mercado e interesses privados. Nesse cenário, até mesmo o Estado, que deveria atuar para garantir os interesses públicos, incorpora essa lógica e produz políticas que corroboram para a mercantilização do espaço urbano. As apropriações dos *parklets* de São Paulo em seus primeiros sete anos de existência são representativas desse processo: cada vez mais direcionados ao consumo, as transformações sofridas por essas espacialidades apontam para uma instrumentalização dos espaços públicos que visa a exploração de suas dimensões produtivas e econômicas e sua

consequente inserção na dinâmica de reprodução do capital no espaço urbano. A aproximação desta política a políticas de ocupação comercial dos espaços públicos das cidades de Lyon e Sevilha, entretanto, mostra que estas transformações não são específicas de São Paulo, mas decorrem da existência de um processo de homogeneização das paisagens físicas e sociais de diversas cidades ao redor do mundo. Dessa forma, a pesquisa mostrou como os agentes e interesses públicos e privados se organizaram na construção das políticas abordadas, bem como as consequências da inserção desses elementos na paisagem e sociabilidade urbanas.

**Palavras-chave:** espaço público; banalização; *parklet*; *terrasse*; *terrazza de veladores*.

# ABSTRACT

SARTORI, Milena Cristina. **Contemporary appropriations of public spaces: *parklets* of São Paulo and other urban spatialities**. 2021. 272 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2021.

The cities from today are being continuously changed by neoliberal models led, mostly, by capital and private interests. In such context, even the government, who should ensure the public interests, creates policies influenced by these drivers which contributes to the commodification of the urban space. The appropriations of parklets in São Paulo in its first seven years of existence are representative of these processes: increasingly used for consumption, the transformation of these spatialities point to an instrumentalization of public spaces that aims to explore their productive and economic dimensions and to insert it in the dynamics of capital reproduction in urban space. The approach of this policy to commercial occupation policies of public spaces in the cities of Lyon and Seville,

however, shows that these transformations are not specific to São Paulo, but result from the existence of a physical and social landscape homogenization process of different cities around the world. Thus, the research showed how public and private agents and interests were organized in the construction of the parklets and terrasses policies, and the consequences of the insertion of these elements in the urban landscape and sociability.

**Keywords:** public space; banalization; *parklet*; *terrasse*; *terraza de veladores*.

# LISTA DE FIGURAS

**FIG. 1** - Estrutura em nuvem dos principais autores e conceitos utilizados ao longo da dissertação. [p. 39]

**FIG. 2** - Intervenção que deu origem ao evento Park(ing) Day. [p. 49]

**FIG. 3-4** - Intervenções propostas durante evento Park(ing) Day em São Francisco e Portland, 2013. [p. 50]

**FIG. 5** - Atividades realizadas durante as intervenções do Park(ing) Day ao redor do mundo entre 2005 e 2011. [p. 51]

**FIG. 6** - Mapa de *parklets*, praças, projetos e programas temporários para além de São Francisco. [p. 54]

**FIG. 7** - Parque da Cidade, em São Paulo. [p. 62]

**FIG. 8** - Parque Jardim das Perdizes, em São Paulo. [p. 63]

**FIG. 9-14** - Paisagem paulistana após intervenções nos espaços públicos propostas pela gestão Haddad (2013-2016). [p. 71]

**FIG. 15-16** - Cartilhas desenvolvidas no âmbito da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano durante a gestão Haddad, em 2016. [p. 73]

**FIG. 17** - Linha do tempo com eventos e marcos importantes para o desenvolvimento da política dos *parklets* em São Paulo. [p. 83]

**FIG. 18-20** - Zonas Verdes realizadas em São Paulo em 2006, 2010 e 2012. [p. 84]

**FIG. 21-24** - Zonas Verdes instaladas nos eventos Design Weekend e X Bienal de São Paulo. [p. 86]

**FIG. 25** - Responsáveis pela realização dos *parklets* pilotos em São Paulo, no evento Design Weekend. [p. 87]

**FIG. 26** - Placas obrigatórias nos *parklets* de São Paulo de acordo com a Resolução SMDU.CPPU/017/2014. [p. 90]

**FIG. 27-29** - *Parklets* patrocinados pelas marcas Ben&Jerry, Heineken e Jameson. [p. 97]

**FIG. 30-31** - Publicidades dos *parklets* nos sites das incorporadoras Vitacon e Tegra. [p. 98]

**FIG. 32** - Reportagem sobre restrição ao uso público de *parklet* em São Paulo. [p. 99]

**FIG. 33** - Distribuição dos Termos de Cooperação por Subprefeitura entre 2014 e 2017. [p. 101]

**FIG. 34-35** - Cartografias do IPVS e do IDH-M da cidade de São Paulo com sobreposição dos *parklets* municipais. [p. 104]

**FIG. 36** - *Parklets* instalados e subprefeituras participantes da política antes e depois do programa dos *parklets* municipais. [p. 106]



**FIG. 37** - *Parklet* móvel desenvolvido pelo escritório Soul Urbanismo em 2017. [p. 110]

**FIG. 38-39** - Publicidade e placa de sinalização que indicam *parklet* como espaço de espera de estabelecimento privado. [p. 111]

**FIG. 40** - Termos de Cooperação de *parklets* renovados após o cumprimento dos 3 primeiros anos de instalação. [p. 112]

**FIG. 41** - Distribuição dos Termos de Cooperação por Subprefeitura entre 2017 e 2020. [p. 114]

**FIG. 42** - *Parklets* instalados e situação das subprefeituras em 2020. [p. 115]

**FIG. 43-44** - Publicidades de lançamentos imobiliários recentes do bairro Pinheiros que incorporam *parklets*, restaurantes, serviços e intervenções temporárias no espaço público como benefícios da localização. [p. 118]

**FIG. 45** - Mapeamento de equipamentos culturais, áreas verdes e uso predominante com sobreposição de praças adotadas e *parklets* da Subprefeitura Pinheiros. [p. 119]

**FIG. 46** - Cartografia de acesso a parques, equipamentos de esporte e cultura da Subprefeitura Pinheiros com gráfico de Índice de Desenvolvimento Humano. [p. 120]

**FIG. 47-48** - Pessoas consumindo em *parklet* de restaurante no Itaim Bibi. [p. 123]

**FIG. 49-54** - Exemplos de intervenções e espacialidades existentes nos bairros de Pinheiros. [p. 124]

**FIG. 55-58** - Apreensões socioespaciais: uso comercial dos *parklets*. [p. 126]

**FIG. 59-62** - Apreensões socioespaciais: hierarquia social no uso dos *parklets*. [p. 127]

**FIG. 63-66** - Ocupação comercial em calçadas alargadas na rua Jerônimo da Veiga e intervenções temporárias realizadas pelo projeto Caminhar Pinheiros, na Rua dos Pinheiros. [p. 129]

**FIG. 67** - Situação dos *parklets* municipais por subprefeitura, em abril de 2020. [p. 132]

**FIG. 68-70** - Transferências do *parklet* municipal de Guaianases (para calçada pavimento, sem vaga de estacionamento) e remoção em Aricanduva devido à sua apropriação noturna pela população jovem. [p. 134]

**FIG. 71-72** - Carta enviada por morador em processo de solicitação de retirada do *parklet* municipal da Subprefeitura Jaçanã/Tremembé e foto do *parklet* reinstalado na rua São Luís Gonzada, 45, com face de acesso voltada para a rua. [p. 135]

**FIG. 73-74** - *Parklet* municipal do Butantã, em 2019, e ponto de encontro da empresa Waze, em 2020. [p. 136]

**FIG. 75-78** - Apreensões socioespaciais: sociabilização, descanso e apropriação pela comunidade, trabalhadores locais e visitantes da área. [p. 138]

**FIG. 79-81** - Apreensões socioespaciais: *parklet* como espaço de descanso e abrigo aos trabalhadores e transeuntes. [p. 139]

**FIG. 82-89** - *Parklets* municipais instalados em 2021: Capela do Socorro, Ipiranga, Itaim Paulista, Itaquera, Jabaquara, Lapa, M'Boi Mirim, Mooca. [p. 140]

**FIG. 90-96** - *Parklets* municipais instalados em 2021: Parelheiros, Perus, Pirituba/Jaraguá, Santo Amaro, Vila Mariana, Vila Prudente, Guaianases e Jaçanã/Tremembé. [p. 141]

**FIG. 97** - Recortes de jornais e revistas sobre a aprovação da comercialização em *parklets* em diversas cidades dos Estados Unidos. [p. 145]

**FIG. 98-99** - Área de intervenção e restaurantes participantes do projeto piloto Ocupa Rua, realizado no limite da Subprefeitura Sé. [p. 147]

**FIG. 100-105** - Intervenções e instalações do projeto Ocupa Rua. [p. 149]

**FIG. 106** - Distritos e áreas de observação e levantamento de Lyon. [p. 156]

**FIG. 107-109** - Modelos de *terrasses* em vaga de estacionamento, vila pedestrianizada e em calçada. [p. 158]

**FIG. 110-113** - Apreensões socioespaciais: conflitos pelo uso do espaço público. [p. 160]

**FIG. 114-115** - Apreensões socioespaciais: usos do espaço público x *terrasses*. [p. 161]

**FIG. 116-117** - Segregação socioespacial no uso da *Place Mazagran*. [p. 162]

**FIG. 118-122** - Segregação socioespacial no uso da *Place Mazagran*. [p. 163]

**FIG. 123** - Distritos e áreas de observação e levantamento de Lyon. [p. 166]

**FIG. 124-127** - *Paseo de Colón* e *Alameda de Hércules* nos anos 1902, 1900 e em 2019, respectivamente. [p. 169]

**FIG. 128-133** - Apreensões socioespaciais: avanços do privado sobre o espaço público no uso das *terrazas de veladores* na *Calle Mateos Gago* e *Calle Betis*. [p. 171]

**FIG. 134-135** - Apropriação simultânea de playgrounds e *terrazas de veladores*. [p. 173]

**FIG. 136** - *Plaza Monte Sión*. [p. 175]

**FIG. 137** - *Plaza de los Maldonados*. [p. 175]

**FIG. 138-141** - Apreensões socioespaciais: apropriações da *Plaza Monte Sión*. [p. 176]

**FIG. 142-143** - *Calle Betis* sem/com *terrazas* instaladas (em função do horário comercial). [p. 178]

**FIG. 144-145** - Diagramas dos fatores que contribuem para a percepção do domínio privado do espaço nos *parklets* privados e municipais. [p. 181]

**FIG. 146-147** - Diagramas dos fatores que contribuem para a percepção do domínio privado do espaço nas *terrazas de veladores* e nas *terrasses* lionesas. [p. 182]

# LISTA DE QUADROS E GRÁFICOS

**QUADRO 1** - Exemplos de cidades brasileiras que regulamentaram os *parklets*. [p. 92]

**GRÁFICO 1** - Gráfico de distribuição dos Termos de Cooperação firmados entre 2014 e 2017, por tipo de edificação fronteira [p. 100]

**GRÁFICO 2** - Situações urbanas dos *parklets* municipais implementados. [p. 103]

**GRÁFICO 3** - Gráfico de distribuição dos Termos de Cooperação firmados entre 2017 e 2020, por tipo de edificação fronteira [p. 113]

# SUMÁRIO

**APRESENTAÇÃO** [p. 13]

**INTRODUÇÃO** [p. 19]

**ABORDAGEM METODOLÓGICA** [p. 33]

**SESSÃO 1 – UM NOVO OLHAR AOS ESPAÇOS PÚBLICOS**  
[p. 40]

AS EXPERIMENTAÇÕES TÁTICAS – UMA  
PERSPECTIVA ALTERNATIVA AO URBANISMO  
NEOLIBERAL [p. 42]

*PARKLETS*: DA ORIGEM À INSTITUCIONALIZAÇÃO  
[p. 47]

O ESPAÇO PÚBLICO PAULISTANO:  
ANTECEDENTES [p. 55]

A CONSTRUÇÃO DA “CIDADE QUE QUEREMOS”:  
NOVAS POSSIBILIDADES SOBRE VELHAS BASES  
[p. 64]

**SESSÃO 2 – POLÍTICA EM FOCO: A EVOLUÇÃO DA  
POLÍTICA DOS *PARKLETS* EM SÃO PAULO** [p. 79]

DECRETO MUNICIPAL N° 55.045 [p. 84]

O PERÍODO DE FORMAÇÃO DO INSTRUMENTO  
URBANÍSTICO [p. 93]

O programa de *parklets* municipais [p. 101]

A CONSOLIDAÇÃO DA POLÍTICA URBANA [p. 107]

*PARKLETS* DE SÃO PAULO: CENÁRIOS  
EXISTENTES [p. 114]

Subprefeitura Pinheiros: o sucesso dos *parklets*  
de iniciativa privada [p. 116]

*Parklets* municipais: público para quem? [p. 131]

RUAS SP: A REDEFINIÇÃO MERCADOLÓGICA DOS  
*PARKLETS* PAULISTANOS [p. 142]

**SESSÃO 3 – UMA APROXIMAÇÃO AOS TERRAÇOS EUROPEUS** [p. 152]

*TERRASSES EM LYON* [p. 156]

*TERRAZAS DE VELADORES EM SEVILHA* [p. 165]

A RELAÇÃO ENTRE *PARKLETS* E TERRAÇOS [p. 177]

**SESSÃO 4 – APROPRIAÇÕES CONTEMPORÂNEAS À LUZ DE ALGUNS CONCEITOS** [p. 185]

A BANALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO [p. 187]

SUJEITOS CONTEMPORÂNEOS: DO CIDADÃO AO CONSUMIDOR [p. 195]

O CONSUMISMO DO ESPAÇO [p. 201]

DOMÍNIO ESPACIAL [p. 208]

A URBANIDADE CONSTRUÍDA [p. 214]

**CONSIDERAÇÕES FINAIS** [p. 220]

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** [p. 231]

**APÊNDICES** [p. 242]

APÊNDICE 1 – LEVANTAMENTO DE DADOS DOS *PARKLETS* DE SÃO PAULO (ABRIL 2014 – ABRIL 2020) [p. 243]

APÊNDICE 2 – SISTEMATIZAÇÃO DE MATERIAL COLETADO EM LYON [p. 244]

APÊNDICE 3 – SISTEMATIZAÇÃO DE MATERIAL COLETADO EM SEVILHA [p. 247]

**ANEXOS** [p. 253]

ANEXO 1 – PROCESSO RESUMIDO PARA APROVAÇÃO DE *PARKLET* EM SÃO PAULO [p. 254]

ANEXO 2 – ABAIXO-ASSINADO DE MORADORES DA VILA MADALENA E PINHEIROS [p. 255]

# APRESENTAÇÃO

A dissertação desenvolvida é fruto de um particular interesse da pesquisadora pelos processos de produção do espaço urbano contemporâneo. Fala-se em processos – em vez de um único processo – uma vez que se entende a pluralidade dessa produção, que abrange aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais, os quais não podem e não devem ser resumidos ou sintetizados em um entendimento único e exclusivo. A partir dessa perspectiva, entende-se que não se faz possível abordar a produção do espaço urbano sem tratá-la em sua complexidade; ou seja, sem considerar a diversidade de suas camadas, que ora se sobrepõem, ora se mesclam. O espaço urbano enquanto produto social se transforma junto com a sociedade e cabe a nós, arquitetos, urbanistas e profissionais que atuam no espaço urbano, a reflexão e o questionamento sobre a coerência de nossos espaços.

Tendo isso em vista, a reflexão realizada neste trabalho se dedicou a um objeto principal, a política pública urbana relativa aos *parklets* da cidade de São Paulo, e procurou tratá-lo em sua amplitude. Isto é, a política foi abordada em um percurso que abrangeu desde sua idealização, a partir de uma

coalizão de interesses; passou por conflitos e arranjos inerentes à sua produção; e culminaram em suas formas de apropriação – objetivo principal de toda produção espacial, de acordo com a visão que aqui se emprega.

Considerando o curto tempo de existência da política, iniciada em 2014, foi possível abarcá-la neste estudo desde seu momento inicial, quando ainda era uma proposta descolada do poder público; até o início de 2021, momento em que sofreu uma guinada em suas diretrizes e assumiu as tendências identificadas no decorrer da pesquisa. A correta leitura do trabalho, portanto, deve considerar que toda a pesquisa e escrita da dissertação se deu a partir de uma política de espaços públicos que vetava veemente o uso privado das instalações; mas que nos últimos meses antes de sua entrega aprovou o uso comercial nos *parklets*, transformando o caráter da espacialidade, mas não da crítica aqui desenvolvida ao momento anterior.

Desse modo, para a análise realizada acerca da política, objetivou-se com este trabalho a caracterização do desenvolvimento e dos desdobramentos da inserção desse elemento na cidade, incluindo aspectos de sua territorialização,

de seu quadro de agentes e interesses, e das práticas sociais que ocorreram nesses espaços quando em distintas circunstâncias urbanas; para além da problematização destes aspectos a partir de determinados referenciais teóricos adotados.

A partir dessa aproximação à política e de algumas das circunstâncias observadas na constituição dos *parklets* paulistanos, a pesquisa trouxe ao foco – com menor aprofundamento – outras políticas com aspectos similares que, aproximados ao primeiro caso, possibilitaram a análise de determinados processos e lógicas que se aplicam à produção dos espaços públicos contemporâneos. Os terraços<sup>1</sup>, observados em dois contextos urbanos e sociais singulares – as cidades de Sevilha, na Espanha, e Lyon, na França<sup>2</sup> –, trouxeram subsídios gerais e específicos que complementaram a abordagem e as reflexões aqui traçadas.

---

<sup>1</sup> O termo “terraços” será utilizado neste estudo para fazer referência às políticas internacionais investigadas: as *terrazas de veladores*, na Espanha, e as *terrasses*, na França. Embora cada política tenha uma denominação própria em seu idioma, aplica-se esta tradução sempre que possível e desejada a generalização dos estudos de caso internacionais, uma vez que este termo é o que mais se aproxima de suas traduções ao português.

Assim, o estudo procurou não se limitar a um olhar restrito aos objetos nacional e internacionais, mas, pelo contrário, situá-los em contextos contemporâneos específicos onde uma ampla gama de processos ocorre concomitantemente, respeito ao espaço urbano. Sendo assim, *parklets* e terraços foram tratados em seu contexto local, onde assumem diretrizes e apropriações características; bem como em um contexto ampliado e internacional no qual, em conjunto, colaboram para acentuar processos em voga.

Dessa forma, entende-se que a pesquisa acerca dessas políticas públicas fomenta uma investigação mais ampla relativa à determinadas lógicas que norteiam recentes transformações urbanas, sobretudo quando se fala de espaços públicos, como por exemplo as lógicas da privatização e do consumo exacerbado. Além disso, permite uma reflexão mais profunda sobre o modo de se fazer cidade em um cenário em

<sup>2</sup> Cidades nas quais se desenvolveu um período de Estágio de Pesquisa no Exterior com projeto complementar à pesquisa e igualmente financiado pela FAPESP (Processo N° 2019/12731-6, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)). O projeto se desenvolveu na *Universidad de Sevilla*, Espanha, sob orientação do professor Dr. Carlos Tapia Martin da Escuela Técnica Superior de Arquitectura, e se intitulou “*Los límites público-privados y las normativas de uso del espacio urbano: ¿discurso o práctica?*”.



que as questões urbanas competem com questões de outras ordens, sejam elas econômicas, culturais, políticas ou outras.

À luz desse entendimento, a dissertação resultante se organizou em quatro sessões que buscaram respeitar a ordem cronológica do desenvolvimento da principal política do estudo – os *parklets* – e também da própria pesquisa, visando traçar um percurso em que as diversas camadas identificadas em sua produção pudessem ser compreendidas individualmente e em seu conjunto. Partindo deste fio condutor, diversos autores auxiliaram na construção de um pensamento em torno da política, especificamente, mas também dos terraços e do espaço urbano contemporâneo, do qual ambos são partes constituintes.

Tendo isso em vista, na primeira sessão realizou-se uma introdução geral aos *parklets*, seu conceito e origem, tratando de contextualizar a formação da política na cidade de São Paulo, bem como no cenário internacional que a antecedeu. Esta sessão trouxe a perspectiva de profissionais que se

propuseram a pensar os espaços públicos urbanos e seu modo de produção e acabaram por encontrar em seus contextos políticos um espaço – não ideal, mas real – para desenvolver propostas capazes de alterar suas condições.

Como centro da reflexão teórica deste capítulo utilizou-se o conceito de destruição criativa, trabalhada pelos autores David Harvey e Neil Brenner, em que se fala de um processo de neoliberalização responsável por destruir e adaptar antigas estruturas – espaciais e institucionais<sup>3</sup> – e recriá-las sob novas ordens, neoliberais. Como parte de todo processo em andamento, estas estruturas coexistem em um cenário de disputa que se fez – e faz – bastante visível no caso dos *parklets* e terraços, no qual distintos interesses (quando não contrários) se colocaram em negociação.

Por meio da análise das condições das políticas, observou-se como muitos dos aspectos identificados por Harvey em 1996, quando escrevia sobre a passagem de um administrativismo para um empreendedorismo urbano<sup>4</sup>,

---

<sup>3</sup> Tendo como referência Harvey, no que se refere à perspectiva espacial e Brenner, à institucional.

<sup>4</sup> HARVEY (1996).

todavia permanecem válidos, indicando que este processo de neoliberalização não foi concluído, ainda que tenha adquirido novos atributos. Salvaguardando as diferenças teóricas<sup>5</sup>, coube aos autores Dardot e Laval caracterizar a existência de uma racionalidade neoliberal que permeia e media todas as esferas da vida orientando, dentro de nosso recorte de interesse, desde o processo de formação do sujeito até a produção espacial.

A segunda sessão, por sua vez, tratou especificamente da evolução da política de São Paulo em uma análise realizada por meio de dados levantados em fontes documentais e em trabalhos de campo. Este capítulo visou sua inserção em um contexto local e específico, dotado de particularidades sociais, culturais e políticas que deram aos *parklets* paulistanos determinadas características próprias que nem sempre foram no mesmo sentido daquilo que foi proposto, mas que indicaram tendências na apropriação dessas espacialidades, as quais

---

<sup>5</sup> Embora Dardot e Laval tenham traçado algumas críticas à Harvey no capítulo “Introdução à versão inglesa” do livro “A Nova Razão do Mundo”, no que se refere ao seu entendimento marxista do processo de neoliberalização, compreende-se que ambos os autores possam ser utilizados sem prejuízo, mas de forma complementar, uma vez que não é objetivo deste trabalho discutir o processo neoliberal em si, mas

permitiram sua aproximação com os casos internacionais e com a reflexão feita na sessão seguinte.

Dessa forma, na terceira sessão desenvolveu-se uma ampliação da discussão local ao cenário internacional ao estabelecer paralelos entre a política dos *parklets* em São Paulo e a dos terraços em Lyon (França) e Sevilha (Espanha). A escolha por esses objetos complementares foi feita a partir da identificação de que embora tivessem propostas opostas direcionadas para os espaços públicos<sup>6</sup>, as três políticas – internacionais e nacional – puderam adquirir formas e apropriações similares que, como se mostrou neste capítulo, podem ser resultantes da adoção de processos e lógicas comuns, tanto na produção, como na apropriação dos espaços públicos.

Para construir esse entendimento, recorreu-se a um conceito definido por Muñoz como urbanização, ou seja, a produção banal<sup>7</sup> do território, que segundo o autor resulta em

sim as condições que estabelece, sejam ao espaço ou às demais esferas (enquanto racionalidade).

<sup>6</sup> Quando do início da pesquisa e escolha dos objetos empíricos.

<sup>7</sup> De acordo com a noção de banal definida por Pardo (2011). Ver nota de rodapé 125, página 188.

uma homogeneização da paisagem e do comportamento dos usuários no espaço, independente de condições e especificidades locais. Identificou-se, em todos os casos estudados, que essa homogeneização foi decorrente, dentre outros fatores, da incorporação da lógica do consumo aos espaços públicos, pautando as relações socioespaciais à essa prática que se mostra cada vez mais de tendência privatizante e atrelada a outros interesses que não os urbanos ou sociais.

A quarta sessão, portanto, trouxe uma reflexão sobre os aspectos constituintes e decorrentes dessa banalização pelo consumo. Aproximando teoria e empiria, esta sessão apontou como alguns conceitos podem ser utilizados na compreensão do comportamento dos indivíduos no espaço urbano e das

consequentes características socioespaciais adquiridas pelo mesmo – aspectos de seu domínio e urbanidade –, quando de sua apropriação a partir dessa lógica consumista.

Sendo assim, ao final da dissertação espera-se não apenas haver construído uma reflexão crítica em torno de como a política dos *parklets* se desenvolveu na cidade de São Paulo ao longo destes 7 anos ou sobre as especificidades dos terraços em Sevilha e Lyon; mas sobretudo alimentar discussões mais amplas sobre o próprio processo de produção da cidade contemporânea frente a inserção desses elementos que, longe de serem casos isolados, são produto de uma série de processos e lógicas que orientam essa produção em um número cada vez maior de cidades.

# INTRODUÇÃO

A contemporaneidade, portanto, é uma singular relação com o próprio tempo, que adere a este e, ao mesmo tempo, dele toma distâncias; mais precisamente, essa é a relação com o tempo que a este adere através de uma dissociação e um anacronismo. Aqueles que coincidem muito plenamente com a época, que em todos os aspectos a esta aderem perfeitamente, não são contemporâneos, porque, exatamente por isso, não conseguem vê-la, não podem manter fixo o olhar sobre ela. (AGAMBEN, 2009, p. 59)

Muitas são as dificuldades em pautar o que é o contemporâneo e como podemos nos relacionar com essa contemporaneidade sem afetá-la por um olhar contaminado por ela mesma. Tendo em vista a descrição de Agamben, este trabalho propõe uma reflexão crítica de nosso próprio tempo a partir de um afastamento subjetivo em prol da construção de uma análise objetiva que busca contribuir para a compreensão de determinadas práticas tidas como “naturais” e que, como tal, não são questionadas quanto à sua origem. Para além de investigar aspectos decorrentes das condições presentes, se preocupa em identificar algumas das lógicas que condicionam a produção do espaço urbano contemporâneo, objeto em constante transformação.

Para isso, este estudo adota o entendimento do ambiente urbano como um espaço dotado de conflitos, um meio que abrange, incorpora e produz relações das mais diversas ordens – sociais, políticas, econômicas, entre outras –, e que não é neutro, mas produzido e reproduzido paralelamente às relações de produção identificadas por Marx e Hengels, as quais o modificam e são por ele modificadas.

---

<sup>8</sup> VAINER, 1999.

*“Um tal espaço contém objetos muito diversos, naturais e sociais, redes e filões, veículos de trocas materiais e de informação. Ele não se reduz nem aos objetos que ele contém, nem à sua soma. Esses “objetos” não são apenas coisas, mas relações.”* (LEFEBVRE, 2006, p.118).

Embora possa cada vez mais ser identificado como mercadoria<sup>8</sup>, negócio<sup>9</sup> ou outros atributos que não se referem ao urbano propriamente – mas à reprodução do capital –; o espaço urbano é antes de mais nada produto e condição das relações sociais, políticas e econômicas que abarca. Com esta perspectiva em mente, pode-se dizer que são diversos os questionamentos possíveis em seu estudo. Quem são os agentes que atuam em sua produção? Como se organizam socialmente? Como se caracteriza esse espaço produzido? Quais as lógicas que orientam sua produção? Quem e como o utiliza?

Ainda que se saiba que as respostas possíveis são múltiplas e que as transformações que atingem o espaço urbano são cada vez mais intensas devido à própria

<sup>9</sup> SIMONI, 2006.

intensidade das relações que o constroem, o intento de aproximar-se destas resoluções perpassam e norteiam o trabalho realizado. Considerada a complexidade dos tempos contemporâneos, entende-se que o estudo deste espaço demanda uma investigação constante das mais diversas instâncias, incluindo dentre elas seu modo de produção, sua estrutura institucional e o próprio espaço construído.

Norteadas pelos questionamentos expressos, a pesquisa realizada se volta ao estudo principal de uma política pública urbana definida pela Prefeitura de São Paulo – os *parklets* – e à sua aproximação com outra política com aspectos similares que se desenvolve em diversas cidades do mundo – os terraços<sup>10</sup>. A partir destes objetos de estudo, tem como preocupação elucidar um possível quadro de atores e interesses que se ocupam da criação dessa ordem de espacialidades urbanas, bem como interpretar aspectos que se fazem visíveis na produção e apropriação das mesmas.

Tratando-se de uma das mais relevantes metrópoles mundiais, a cidade de São Paulo constitui um vasto campo de

investigação na medida em que abrange uma grande variedade de processos que, quando convergentes em um mesmo espaço, acentuam determinadas lógicas que se expressam na produção espacial. A aproximação deste estudo de caso com as cidades de Lyon e Sevilha, por sua vez, permite identificar a recorrência e similaridade da manifestação desses processos em cidades inseridas em distintos contextos sociais, políticos e econômicos; da mesma forma que possibilita vislumbrar as singularidades existentes em cada caso, provenientes da interação entre estas lógicas globais e os contextos locais específicos de inserção.

Dada a condição da contemporaneidade, a primeira questão que se coloca para o desenvolvimento desse processo investigativo é o entendimento de circunstâncias que dão fundo à produção espacial urbana. Importantes autores que constituem a base dos argumentos aqui construídos, como Harvey, Dardot e Laval, Brenner e Peck, identificam o momento atual ao modelo neoliberal, o qual, para estes, ultrapassa o movimento liberal anterior em muitas instâncias e se constitui

---

<sup>10</sup> A política dos terraços será abordada e analisada neste estudo a partir de dois estudos de caso: a cidade de Lyon, na França, e de Sevilha, na Espanha.

a partir de condições específicas e particulares que todavia encontram-se em processo de desenvolvimento<sup>11</sup>. Para além de uma expansão da esfera mercantil e do campo de acumulação do capital, adota-se o entendimento do neoliberalismo enquanto uma *racionalidade* (DARDOT; LAVAL; 2016) que orienta a ação econômica, política e social dos sujeitos, em um processo de subjetivação dominante que reestrutura as antigas formas de organização social.

(...) o neoliberalismo transformou profundamente o capitalismo, transformando profundamente as sociedades. Nesse sentido, o neoliberalismo não é apenas uma ideologia, um tipo de política econômica. É um sistema

normativo que ampliou sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida. (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 1)

De acordo com Brenner, Peck e Theodore (2009, p. 2), *“El neoliberalismo se había convertido en la forma dominante de globalización capitalista, tanto política como ideológicamente.”* Por assim dizer, passa a ser compreendido como “a razão do capitalismo contemporâneo” (DARDOT; LAVAL, 2016), vinculado não meramente à crise do capitalismo europeu, da década de 1970, mas a uma crise de governamentalidade<sup>12</sup> já existente. A partir da descrença em torno dos dogmas liberais – do direito natural, da liberdade de

---

<sup>11</sup> Embora o neoliberalismo como hoje se configura tenha surgido a partir de ordens econômicas – quando no Colóquio Walter Lippmann (1938) se identificou que a autorregulação do mercado (*laissez-faire*) não garantia o atendimento às demandas sociais, se fazendo necessário o intervencionismo estatal –, ele difere do entendimento anterior, quando o liberalismo era tido como uma ordem natural, na qual, por essa razão, não se devia intervir. No neoliberalismo o mercado eleva-se à categoria de ciência (ROUGIER apud DARDOT; LAVAL, 2016, p.81) e, como um sistema construído socialmente, deve adaptar-se às transformações sociais e econômicas que ocorrem ao longo do tempo. “À revolução permanente dos métodos e das estruturas de produção deve corresponder igualmente a adaptação permanente dos modos de vida e das mentalidades. O que torna obrigatória uma intervenção permanente da força pública.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 90).

<sup>12</sup> “(...) o neoliberalismo não é apenas uma resposta a uma crise de acumulação, ele é uma resposta a uma crise de governamentalidade. É, na verdade, nesse contexto muito específico de contestação generalizada que Foucault situa o advento

*de uma nova maneira de conduzir os indivíduos que pretendem satisfazer a aspiração de liberdade em todos os domínios, tanto sexual e cultural como econômico. Para resumirmos, ele teve a intuição de que o que se decidia naqueles anos era uma crise aguda das formas até então dominantes de poder. Compreendeu, contra o economicismo, que não se podem isolar as lutas dos trabalhadores das lutas das mulheres, dos estudantes, dos artistas e dos doentes, e pressentiu que a reformulação dos modos de governo dos indivíduos nos diversos setores da sociedade e as respostas dadas às lutas sociais e culturais estavam encontrando, com o neoliberalismo, uma possível coerência teórica e prática. Interessando-se de perto pela história do governo liberal, ele mostra que aquilo que chamamos desde o século XVIII de “economia” está no fundamento de um conjunto de dispositivos de controle da população e de orientação das condutas (“a biopolítica”) que vão encontrar no neoliberalismo uma sistematização inédita.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 26)*

comércio, das virtudes do equilíbrio de mercado e da propriedade privada – o neoliberalismo contrapõe à “mão invisível” do mercado (de Adam Smith), a “mão visível” dos empresários, financistas e políticos associados a eles, especialistas do modelo empresarial.

Dessa forma, identifica-se neste momento um movimento constante de redefinições em busca de alcançar um novo quadro social, moral e político compatível com sua estrutura; no qual a livre concorrência e a forma empresa são palavras de ordem aos indivíduos e à sociedade como um todo (DARDOT; LAVAL, 2016). Em um ambiente marcado pelo darwinismo social – onde aqueles que não estão aptos para competir são eliminados –, as relações de mercado tornam-se hegemônicas e se expandem da economia para outras esferas, como a política, a social e, como vamos tratar, até mesmo a urbana.

Dentro desse quadro uma das mais importantes redefinições que aqui nos interessa investigar é a que se refere ao papel e atuação do Estado. Diferentemente do debate que se tinha quando da crise do liberalismo, em que se questionava a intervenção do Estado na economia – enquanto provedor –,

no neoliberalismo essa intervenção se coloca totalmente reconfigurada. Considerada a nova conjuntura de mercado, um Estado administrativo, regulador da economia e sociedade e promotor do bem-estar social torna-se inconcebível, uma vez que pode representar um entrave ao livre mercado.

Dessa forma, quando a partir dos anos 1980 se subtraiu a hierarquia que havia entre Estado e mercado e colocaram-se ambos em cenário de igualdade e competição – sob a lógica da livre concorrência –, o Estado social passou a ser concebido ideologicamente como uma “empresa” cara e insustentável, cujas vantagens que oferecia para a coletividade eram menores do que os empecilhos que colocavam para a mesma. Por consequência, criou-se um ideário comum da necessidade de revisão e alteração dos instrumentos e mecanismos públicos, a fim de aumentar sua eficácia e reduzir os custos de sua ação.

Assim, em decorrência do neoliberalismo, surgiu uma demanda que cobrava do Estado as mesmas virtudes apresentadas pelo mercado – eficiência e eficácia –, relegando ao segundo plano suas funções sociais (as quais eram vistas como “insuficientes”, desmoralizando sua ação nesse sentido).



Visando sua reestruturação, portanto, o Estado neoliberal passou a atuar mais no sentido de *“produzir as condições ótimas para que o jogo de rivalidade satisfaça o interesse coletivo”* (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 69) do que de participação efetiva no “jogo”.

Ou seja, ao contrário do que dizem alguns autores, o Estado não se retira no neoliberalismo, mas passa a exercer seu poder de forma indireta, com novos meios e fins, orientando as atividades dos atores privados por meio de sua ação reguladora e contribuindo, dessa forma, para a constituição da mentalidade e da sociedade neoliberal. De acordo com Dardot e Laval (2016, p. 90), *“À revolução permanente dos métodos e das estruturas de produção deve corresponder igualmente a adaptação permanente dos modos de vida e das mentalidades. O que torna obrigatória uma intervenção permanente da força pública.”*

Sendo assim, o Estado neoliberal adota a conduta de mercado, colocando a sociedade e a si mesmo a serviço do primeiro, subvertendo os fundamentos da democracia atrelados ao reconhecimento dos direitos sociais dos cidadãos e aplicando o princípio da concorrência até mesmo aos bens

públicos: *“Se a ação pública deve ser uma “política de concorrência”, o Estado deve ser um ator concorrendo com outros atores, em particular no plano mundial.”* (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 303). Ocorre, dessa forma, a mercadorização da máquina pública através de sua reestruturação interna e externa: internamente, reduzindo os gastos públicos que sustentam a renda destinada ao social, bem como convertendo seus mecanismos de poder em prol de uma “maior eficácia” de mercado e; externamente, relativizando seu papel integrador e produtor das dimensões coletivas, delegando-as cada vez mais às empresas e interesses privados.

É a partir de considerações como estas que Brenner, Peck e Theodore (2009) e Harvey (2006) qualificam o processo de neoliberalização como um processo de “destruição criativa” das instâncias político-econômicas na qual ocorre um movimento destrutivo da estrutura preexistente, ao mesmo tempo que criativo no sentido de conceber uma nova estrutura orientada ao mercado, à mercantilização de bens e serviços, como a própria instituição pública. Como ressaltam os primeiros, entretanto, esse processo não ocorre como em uma tábula rasa, onde se elimina o sistema anterior e se cria algo

totalmente novo, mas sim sobre uma paisagem institucional em disputa onde os novos projetos coexistem com as estruturas existentes – pacífica ou conflituosamente –, construindo novas camadas a partir dessa relação.

A resposta não é e não pode ser limitada apenas aos aspectos “negativos” das políticas neoliberais, isto é, à destruição programada das regulamentações e das instituições. O neoliberalismo não destrói apenas regras, instituições, direitos. Ele também produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades. Em outras palavras, com o neoliberalismo o que está em jogo é nada mais nada menos que a forma de nossa existência, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos. (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 16)

Em vista dessas circunstâncias de avanço do processo de neoliberalização em distintas frentes, a produção do espaço urbano não apenas não ficou alheia, como se tornou elemento chave para seu desenvolvimento e à reprodução do capital. As cidades ao mesmo tempo em que deram lugar para o desenvolvimento de novos projetos neoliberais, abrigaram também movimentos de resistência a seu pleno desenvolvimento na medida em que buscaram adotar apenas aspectos pertinentes à sua realidade; o que culminou na criação de uma geografia desigual, porém resultante de um processo único e interconectado (BRENNER, PECK; THEODORE, 2009).

Foi dessa forma, portanto, que o projeto neoliberal se expandiu, disseminando estratégias de reestruturação que visavam reconfigurar a sociedade para as atuais circunstâncias e agindo principalmente no sentido do desmonte dos componentes institucionais existentes e na ascensão de políticas de mercado e competição. Apesar do uso de estratégias comuns<sup>13</sup> em diversos lugares, seus

---

<sup>13</sup> De acordo com (BRENNER, PECK e THEODORE, 2009, p. 2, tradução livre), dentre as principais estratégias do projeto neoliberal estão 1) a desregulação do controle do Estado sobre a indústria; 2) as ofensivas contra o trabalho organizado;

3) a regulação de impostos corporativos; 4) a contração e/ou privatização dos recursos e serviços públicos; 5) o desmantelamento dos programas de bem-estar

desdobramentos locais foram variados, de modo que não se faz possível e nem mesmo desejável sua generalização. Brenner, Peck e Theodore (2009) deixam isso evidente ao formular o que chamam de “neoliberalismo realmente existente”, entendido a partir da relação entre as trajetórias e os contextos locais específicos e os projetos emergentes de reforma neoliberal.

Com a inflexão sofrida pelo Estado dos países desenvolvidos na década de 1980 percebeu-se que a centralização decisória e financeira na esfera federal, a fragmentação institucional e a exclusão da sociedade civil do processo de formulação, implementação e controle das políticas públicas já não se mostravam mais eficientes para as novas demandas, pois apresentavam soluções padronizadas distantes da nova realidade social que se colocava naquele momento (FARAH, 2001). Considerada a dimensão do neoliberalismo realmente existente (BRENNER; PECK; THEODORE, 2009), entretanto, cabe destacar nesse contexto as particularidades do processo de neoliberalização dos

governos brasileiro e de outros países latino americanos que, diferente do europeu e norte americano, se deu tardiamente, entre o final da década de 1980 e a década de 1990, devido ao período ditatorial que ocorreu em muitas dessas nações.

Assim sendo, nestes países a neoliberalização veio acompanhada de um processo de redemocratização, o que demandou um período de retomada das estruturas e estabilidade internas antes de sua reestruturação neoliberal. Pode-se dizer, portanto, que nos países sul-americanos esta reestruturação ganhou uma especificidade em relação à redefinição da esfera pública: para além de estabelecer consensos pró-mercado, era necessário também construir a imagem de uma ação estatal capaz de se reestruturar produtivamente no âmbito da globalização e de seguir com o processo de redemocratização (BORJA; CASTELLS, 1996).

Para isso, uma das apostas desses países, incluindo o Brasil, foi a descentralização do governo federal e o fortalecimento dos governos municipais, de modo a favorecer as relações entre Estado e sociedade, considerando a maior

---

social; 6) a ampliação da mobilidade do capital internacional; e 6) a intensificação da competição entre as localidades.

proximidade da instância municipal com a sociedade civil. Dessa forma, buscou-se criar em muitas das cidades sul-americanas novas formas de ação e articulação entre sociedade civil e mercado, bem como desenvolver outras formas de gestão nas organizações estatais que pudessem dotá-las com os mesmos atributos do setor privado – eficiência e efetividade –, superando a burocratização de procedimentos e a hierarquização excessiva dos processos decisórios (FARAH, 2001). Embora possa sugerir uma autonomia do poder local, esse processo identificado por Harvey (1996) como empresariamento urbano constitui-se, efetivamente, na submissão deste às condições de mercado, aos moldes da reestruturação neoliberal.

Assim, a neoliberalização do espaço urbano correspondeu a um período de ascensão da escala municipal que a colocou em posição central enquanto espaço de experimentação, no qual governos locais exploraram formas de redefinir a identidade coletiva e a participação social – orientando-a ao mercado –, assim como de incentivar novos arranjos entre os atores urbanos, públicos e privados, que possibilitassem a produção das cidades. Em função disso, os

processos de redemocratização e descentralização política deram às cidades sul-americanas e aos governos locais relativa ênfase que os fizeram ascender no cenário internacional, na década de 1990, principalmente por seus grandes projetos de intervenção urbana – como as Operações Urbanas, iniciadas no Brasil em 1991 – envolvendo a cooperação entre atores públicos e privados (BORJA; CASTELLS, 1996, p. 152).

*(...) las ciudades han devenido metas estratégicas y terrenos de prueba para una cada vez más amplia gama de experimentos de políticas neoliberales, innovaciones institucionales y proyectos políticos. En estas condiciones, las ciudades se han convertido en incubadoras para la reproducción del neoliberalismo como régimen institucional 'viviente', y en nodos generadores al interior de él. (BRENNER, PECK, THEODORE, 2009, p. 11)*

Sendo assim, o processo de neoliberalização acomete as cidades contemporâneas como um processo de destruição criativa que transforma suas instituições existentes de modo

multiescalar, reconfigurando suas relações em distintas escalas (regional, nacional e internacional) e entre distintos atores (institucionais e econômicos), colocando como máxima a lógica neoliberal de competição. Mas não apenas as estruturas institucionais foram afetadas pela reestruturação da década de 1990, o próprio espaço urbano apresentou consequências frente à ascensão da escala municipal e sua tomada neoliberal, que colocaram novas circunstâncias e desafios para sua produção.

Em um período economicamente marcado por transformações dos modelos produtivos, o espaço urbano que antes materializava a industrialização – em um processo em que cidade e indústria se construíam mutuamente – passa a ser significativamente alterado. Pode-se dizer que as transformações no modo de produção e organização do trabalho, assim como o avanço de novas tecnologias, portanto, tiveram um significado espacial.

---

<sup>14</sup> O conceito de território utilizado faz referência à definição atribuída por Cacciari (2009) ao tratar da cidade pós-metropolitana: um território cujos limites são apenas administrativos e artificiais e não tem nenhum sentido geográfico, simbólico ou político; no interior do qual as funções se distribuem independentes de lógicas programáticas, mas a partir de interesses especulativos e pressões sociais que reorganizam noções tradicionais, como por exemplo, a centralidade. “*En este*

Com a desindustrialização e a supressão de determinadas barreiras ao livre comércio, a integração entre territórios<sup>14</sup> passou a ocorrer de forma global e já não dependia de sua capacidade industrial. Nesse cenário, cidades que anteriormente eram excluídas do processo de industrialização ascendem no âmbito internacional a partir de outros atributos que lhe são específicos, de modo que a proximidade física ou outros critérios que viabilizavam a produção industrial perdem sua relevância frente a determinadas particularidades que as cidades têm a oferecer para o novo modelo de produção, como sua inserção em redes de transporte e tecnologia ou características ambientais, por exemplo, entre outros fatores.

Dessa forma, amplia-se a gama de atributos desejáveis às cidades, sobretudo aqueles vinculados às vantagens políticas e econômicas que são capazes de oferecer, de modo que as mesmas têm mais possibilidades para se especializar neste ou naquele, tornando-se referência regional, nacional ou

*sentido, puede decirse con una fórmula paradójica que vivimos en un territorio desterritorializado. Habitamos unos territorios cuya métrica ya no es espacial; ya no cabe ninguna posibilidad de definir, como sucedía en la metrópoli antigua, los recorridos de difusión o de "delirio" según ejes espaciales precisos (aquí se encuentra el centro, aquí la periferia)."* (CACCIARI, 2009, p. 54).

até mesmo mundial. Através dessas circunstâncias, as cidades são inseridas na lógica neoliberal de competição sendo convertidas à condição de mercadorias negociáveis em um “mercado de cidades” que se constitui internacionalmente e que as obriga a, antes de mais nada, oferecer vantagens que atraiam para si investimentos de capital nacional ou internacional que venham a viabilizar seus projetos urbanos.

Não obstante, essa competição que se estabelece a nível mundial resulta, especialmente, em processos como a tematização, espetacularização e outros, que atuam no sentido de orientar essas cidades ao mercado.

Se durante um longo período o debate acerca da questão urbana remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a nova questão urbana teria,

---

<sup>15</sup> Compreendida conforme caracterizada por (DARDOT; LAVAL, 2016): “Todo discurso “responsável”, “moderno” e “realista”, isto é, que participa dessa racionalidade, caracteriza-se pela aceitação prévia da economia de mercado, das virtudes da concorrência, das vantagens da globalização dos mercados e das

29

agora, como nexos central a problemática da competitividade urbana. (VAINER, 1999, p. 1)

Essa mudança no cerne da questão indica a absorção, no “fazer urbano”, dos princípios da racionalidade neoliberal<sup>15</sup>, fator que altera as estratégias e dispositivos urbanísticos adotados pelas gestões municipais. Considerado o deslizamento das negociações da esfera do Estado-Nação para os municípios, um dos principais desafios que se coloca para as cidades e suas respectivas gestões é o fortalecimento de seus atributos específicos, ou seja, das vantagens que podem ofertar ao capital, de modo a inseri-las entre as mais diversas redes de cidades que se articulam e competem em um mercado global.

Dessa forma, as cidades ascendem no cenário internacional como produto e condição dos processos sociais de transformação capitalista, características decorrentes, dentre outros fatores, da interação de um leque de atores com interesses diversos, porém interconectados em um mesmo

exigências inelutáveis da “modernização financeira e tecnológica”. A prática disciplinar do neoliberalismo impôs-se como um dado de fato, uma realidade diante da qual não se pode fazer nada, a não ser adaptar-se.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p.234)

espaço (HARVEY, 1996). Tendo isso em vista, pode-se dizer que a produção do espaço urbano assume dimensões que lhe são alheias, associadas sobretudo ao modelo capitalista de produção que lhe confere um dinamismo próprio baseado em ciclos constantes de apogeu e crises que se materializam no espaço. Este processo, orquestrado pelos tradicionais e novos agentes urbanos simultaneamente, constrói e reconstrói o território por meio do investimento de capital em determinadas áreas, escolhidas em detrimento de outras.

(...) o poder efetivo de reorganizar a vida urbana se localiza tão frequentemente em outro lugar ou pelo menos numa coalizão de forças mais ampla na qual o governo e a administração urbana desempenham apenas um papel de agilizar e coordenar. O poder de organizar o espaço advém de todo um complexo de forças mobilizadas por diversos agentes sociais. É um processo tão mais conflituoso quanto mais variada a densidade social num determinado espaço ecológico. (HARVEY, 1996, p.52)

Esse “complexo de forças mobilizadas por diversos agentes sociais” constitui o que Harvey (1996) entende por governança urbana, termo que emprega visando obter uma amplitude maior do que a própria administração urbana, mas que se localiza nessa coalizão de forças capaz de realmente interferir no modo de produção espacial. Efetivamente expressa na forma de cooperações e parcerias público-privadas, essa governança torna-se, no processo de neoliberalização do espaço, um dos pilares centrais do empresariamento urbano.

Sem embargo, esse arranjo adotado mostra-se, muitas das vezes, negativo aos interesses públicos, uma vez que privilegia condições e interesses privados na livre circulação do capital pelo território, culminando em uma geografia flexível do mesmo. Em um modelo em que o setor público se responsabiliza e assume riscos decorrentes das transformações espaciais – os ônus –, ao passo que a iniciativa privada se favorece com os lucros e valorização de capital – os bônus –, têm-se uma circunstância duplamente destrutiva, uma vez que se libera o capital da responsabilidade em relação à reprodução social, ao mesmo tempo em que se sobrecarrega

o Estado no cumprimento de sua função social. Segundo Brenner, Peck e Theodore (2009, p. 4) “(...) *la neoliberalización se basa en un desarrollo espacial desigual y se materializa a través de esa desigualdad; esto es, su “estado natural” se caracteriza por una topografía desigualmente desarrollada y persistentemente inestable.*”.

Do ponto de vista espacial, a desigualdade se manifesta em diferentes escalas e se produz e reproduz sob lógicas similares em diversos lugares do mundo, de modo que, no cenário globalizado, muitas vezes seja mais fácil aproximar cidades geograficamente distantes do que regiões internas à própria cidade – não fisicamente, mas em termos de sua geografia social e cultural. Este desenvolvimento desigual, entretanto, resulta em graves consequências para cidades que se localizam em países como o Brasil e outros – periféricos ao processo de produção neoliberal –, de modo que agravam condições sociais precárias já existentes nas mesmas, assim como suas desigualdades e marginalidades, suas deficiências de infraestruturas e serviços públicos e a incapacidade de atuação dos governos locais, com fraca integração social, por exemplo (BORJA; CASTELLS, 1996).

Assim sendo, têm-se que a neoliberalização do espaço urbano ocorre por meio de um processo de produção e reprodução no qual ao mesmo tempo em que mostra fragilidades como as supracitadas, aponta para soluções que aprofundam ainda mais a absorção da racionalidade neoliberal, transformando as cidades em verdadeiros “*laboratorios institucionales para diversos experimentos de políticas neoliberales, como el marketing territorial, la creación de zonas empresariales, la reducción de impuestos locales, el impulso a las asociatividades público-privadas y nuevas formas de promoción local.*” (BRENNER, PECK e THEODORE; 2009; p. 8).

Nesse sentido, as políticas urbanas aqui tratadas se apresentam como exemplos dessa lógica neoliberal aplicada, uma vez que incorporam a cooperação público-privada e introduzem, na produção espacial, interesses que não se vinculam exclusivamente aos aspectos públicos do urbano – sua função política e social –, mas que se associam, antes, a interesses econômicos. A esses fatores, ainda, se somam seus desenvolvimentos em cenários consolidados cujos paradigmas e estruturas vigentes não foram necessariamente



desenvolvidos para abarcar essas novas possibilidades, mas sim os padrões anteriores, cujas adaptações lhes demandam ajustes e negociações.

O estudo aprofundado dos *parklets* paulistanos proposto por este trabalho busca mostrar todo o processo de formação da política, mais recente, até sua absorção institucional e consolidação espacial. Para isso, destaca as transformações decorrentes de sua inserção em um espaço e estrutura institucional preexistentes, bem como os entraves encontrados para as mesmas, evidenciando o processo de negociação e disputa que as caracterizam.

A introdução dos terraços, por sua vez, faz possível a análise das transformações socioespaciais decorrentes da consolidação dessas políticas, uma vez que se tratam de duas políticas urbanas existentes nas cidades estudadas há décadas. Nestes casos, verificam-se arranjos nos quais o papel e interesse de cada ator se mostram mais precisamente

definidos – dado que as políticas vêm sendo negociadas por mais tempo –, além de ser possível avaliar o impacto socioespacial da massiva inserção desses elementos nas cidades, que em ambos os casos se encontram por todo o território urbano.

Espera-se, portanto, que a aproximação das políticas permita análises complementares, que abranjam aspectos existentes na formação, adaptação e consolidação, no cenário neoliberal, de políticas direcionadas à produção do espaço público contemporâneo. Salvaguardando as particularidades de cada caso e seus contextos urbanos específicos, entende-se que o conjunto de políticas abrangido pela investigação permite traçar considerações a respeito de processos que ocorrem em distintas cidades e que tendem, cada vez mais, a homogeneizar seus espaços públicos em prol de sua inserção em uma dinâmica espacial produtiva.

# **ABORDAGEM METODOLÓGICA**

Essa pesquisa apresenta uma abordagem qualitativa de natureza básica<sup>16</sup> que se desenvolve a partir da convergência de dois métodos principais: o monográfico e o hipotético-dedutivo. Por meio do aprofundamento no conhecimento e análise de um estudo de caso principal – a política dos *parklets* em São Paulo –, e dois outros complementares – os terraços em Lyon e Sevilha –, o estudo visa compreender alguns aspectos que permitam traçar explicações acerca de como e por que determinados fenômenos ocorrem e se manifestam no espaço urbano; uma vez que se entende que as apropriações socioespaciais apreendidas através dos três objetos empíricos se fazem cada vez mais recorrentes entre as práticas urbanas.

Ainda que se dedique de modo desigual a cada estudo de caso – dado que a investigação central se desenvolve a partir do objeto principal, estudado com maior profundidade e cuja análise orienta a escolha dos casos complementares – a pesquisa faz uso de três procedimentos principais que se aplicam a todos: a pesquisa descritiva, no intuito de levantar

---

<sup>16</sup> Embora o estudo se aproprie de ferramentas quantitativas como a análise estatística dos dados, a abordagem que se têm das mesmas permanece sendo qualitativa.

<sup>17</sup> Grande parte do levantamento sobre a o momento de formação da política pôde ser realizado no próprio site da Prefeitura Municipal de São Paulo, dado que a

elementos capazes de caracterizar as políticas e o contexto em que se desenvolvem; a pesquisa exploratória, visando aproximar-se, por meio da análise empírica, de todas as problemáticas envolvidas na complexidade de cada estudo de caso; e a pesquisa explicativa, por meio da qual se identificam e sintetizam os fatores que determinam ou contribuem para as questões vislumbradas durante a exploração. De modo geral, esse percurso descrito foi o que se realizou ao longo do desenvolvimento do trabalho, assim como é o modo como se estrutura e organiza o material resultante aqui presente.

Assim, em um primeiro momento a pesquisa se dedicou ao levantamento de dados e informações sobre os *parklets*, tanto no que se refere ao caso de São Paulo, especificamente, como em seu contexto geral, tendo em vista a construção de uma base sólida a respeito do objeto e do tema a serem tratados. Para isso, foi realizado um extenso trabalho de coleta em fontes documentais (primárias e secundárias), eletrônicas<sup>17</sup>

gestão responsável pelos *parklets* apresentou um considerável volume de informações sobre as propostas que realizou aos espaços públicos, como veremos adiante no item “O período de formação do instrumento urbanístico.

e pesquisa de campo, além de um levantamento consistente e sistematizado de dados que dariam suporte para as análises.

Esse levantamento, no caso dos *parklets*, se deu através de dois canais de comunicação da Prefeitura Municipal de São Paulo. Para os *parklets* de iniciativa privada, a pesquisa principal foi realizada por meio do Diário Oficial da cidade, dado que, de acordo com o decreto que regulamenta a política, todos os *parklets* instalados deveriam ter sido publicados previamente neste veículo para que os membros da sociedade civil pudessem estar cientes de sua instalação e se manifestar contrariamente, caso assim desejassem. Além disso, outras etapas de tramitação do processo de aprovação desses *parklets* também foram publicadas na mesma fonte, uma vez que figuram entre as deliberações públicas (isso inclui o deferimento ou indeferimento da solicitação, a assinatura do Termo de Cooperação e eventuais “Comunique-se”, quando há algum tipo de lacuna no processo).

---

<sup>18</sup> Ao agrupar as informações em uma tabela geral, observou-se que há uma incompletude na fonte de dados, uma vez que há lacunas entre as informações de cada *parklet* (por exemplo: Termos de Cooperação firmados sem a publicação da solicitação). Dessa forma, destaca-se que os dados quantitativos aqui expressos não são exatos, mas aproximados, ainda que sua complementação com a pesquisa

Por meio da busca pelo termo “*parklet*” no Diário Oficial, foi possível encontrar todas as menções feitas a esses elementos desde que tiveram início, o que inclui as informações supracitadas, assim como alterações nas regulamentações e comissões responsáveis e eventuais denúncias formalizadas por usos irregulares. A partir disso, os dados coletados em cada arquivo puderam ser dispostos em uma tabela que apresenta uma diversidade de informações que embasaram as análises posteriores (endereço, datas de cada etapa de trâmite, tempo de permanência da instalação, responsáveis, patrocinadores, entre outros)<sup>18</sup>.

O levantamento de informações sobre os *parklets* municipais, por sua vez, se baseou em outra fonte principal. Havendo sido instalações já predefinidas e publicizadas pela gestão proponente, esses objetos contaram com um grande material disponibilizado pelos órgãos públicos, que permitiram sua caracterização. Sem embargo, uma vez que a pesquisa se dedica também a acompanhar os desdobramentos da política,

realizada em campo e em outras fontes do meio eletrônico indiquem que são bastante próximos da realidade. Visando evitar equívocos de informação, entretanto, a maioria das cartografias produzidas pela autora utiliza-se de dados percentuais (relativos), e não absolutos.

não abrangidos integralmente pelo material de estudo elaborado pela gestão (concluída em 2016), optou-se por obter informações diretamente com as Prefeituras Regionais responsáveis por sua manutenção<sup>19</sup>, por meio do Sistema Eletrônico de Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

A esse levantamento sistematizado e a coleta eletrônica e documental somou-se um primeiro momento de pesquisa bibliográfica, que buscou abordar os antecedentes e construir o cenário nos quais os *parklets* paulistanos se inserem, bem como compreender as dimensões culturais, políticas, sociais e econômicas que convergiram para a criação desse elemento urbano. Essa primeira aproximação permitiu à pesquisadora lançar um olhar ao objeto empírico que já não era neutro, se não dotado de interpretações e direcionamentos; e foi com

---

<sup>19</sup> As Prefeituras Regionais são também responsáveis pela tramitação dos *parklets* de iniciativa privada e, portanto, poderiam ser, também, uma fonte de dados para esses elementos. Entretanto, o contato estabelecido com essa finalidade obteve como resposta o fato de que desde 2017, com a troca de gestão, os *parklets* de iniciativa privada deixaram de ser monitorados no município, de modo que os dados disponibilizados se limitaram ao ano de 2016.

<sup>20</sup> Para a política dos *parklets* foram realizadas 4 entrevistas: (1) a primeira, com Lincoln Paiva, presidente e fundador do Instituto Mobilidade Verde e responsável pelas primeiras iniciativas e negociações com o setor público para a instalação dos

essa perspectiva que se iniciou a pesquisa de campo, visando fomentar a pesquisa exploratória acerca do estudo de caso.

Em campo foram testadas e aplicadas diversas ferramentas com o objetivo de complementar as informações já levantadas e trazer novos insumos para a discussão iniciada. Como procedimentos de pesquisa em campo foram realizadas entrevistas semiestruturadas<sup>20</sup> e atividades de observação, incluindo a observação simples e assistemática, em um primeiro momento, até a sistemática não participante, em etapa mais avançada. Durante esses momentos da pesquisa, portanto, o método hipotético-dedutivo foi o principal adotado, de modo que diversas premissas foram construídas, refutadas ou comprovadas a partir da empiria.

Por conseguinte, as problemáticas e hipóteses identificadas na fase de pesquisa exploratória – seja em campo

*parklets* em São Paulo; (2) a segunda com Adriane Fernanda da Silva, então coordenadora de projetos da empresa Soul Urbanismo, uma das mais atuantes na produção de *parklets* em São Paulo; (3) a terceira com Andre de Paula Andreis, arquiteto representante da SP Urbanismo e participante de todos os períodos da política; (4) e a última, com Fernando de Mello Franco, Secretário de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de São Paulo durante o período de 2013 a 2016, quando se propôs os *parklets* e uma série de políticas voltadas aos espaços públicos da cidade.

ou a partir da complementação teórica – indicaram a possibilidade de aproximação do estudo de caso principal, os *parklets*, com os dois outros estudos de caso adotados, os terraços de Lyon e Sevilha. A percepção de que a apropriação vislumbrada nos *parklets* em São Paulo era representativa de lógicas que ultrapassam o contexto local, mas antes se referem a processos que ocorrem mundialmente, tornou interessante e desejável a ampliação do projeto com a finalidade não de estabelecer comparações, mas de trazer maior complexidade e fatores para a análise a ser realizada.

Para a abordagem dos casos internacionais optou-se por adotar procedimentos semelhantes aos aplicados no estudo de caso principal, ainda que com menor aprofundamento devido ao tempo reduzido<sup>21</sup> do estudo realizado, comparativamente ao primeiro. Desse modo, foram

---

<sup>21</sup> Os estudos de caso internacionais foram investigados durante um período de Estágio de Pesquisa no Exterior realizado na *Universidad de Sevilla (Escuela Técnica Superior de Arquitectura)* com orientação do professor Dr. Carlos Tapia Martin e fomento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (processo N° 2019/12731-6). O projeto, complementar ao projeto de Mestrado desenvolvido com o mesmo órgão de fomento, intitulou-se “*Los límites público-privados y las normativas de uso del espacio urbano: ¿discurso o práctica?*” e compreendeu um período de 15 dias na cidade de Lyon e de 2 meses e meio em Sevilha, totalizando 3 meses de estágio.

<sup>22</sup> Em Lyon, tendo em vista o curto período de tempo de estadia, foram realizadas 6 entrevistas semiestruturadas e 2 não estruturadas, contendo entre os entrevistados

feitas, em cada cidade, entrevistas e observações assistemáticas e sistemáticas, organizadas de acordo com as necessidades e possibilidades de cada caso<sup>22</sup>, bem como levantamento de dados e informações a respeito das políticas.

Em complementação, o registro fotográfico e os experimentos realizados no campo das representações foram recursos auxiliares relevantes para a construção dos três estudos de caso. Através deles buscou-se aproximar empiria e teoria, tratando de explicitar e fazer visível duas perspectivas da pesquisadora: a interpretativa, proveniente da sua participação; e a pragmática, do seu conhecimento adquirido. Nesse sentido, as apreensões apresentadas para cada estudo de caso são frutos de experimentações que buscam trazer à superfície narrativas socioespaciais, compostas por elementos e circunstâncias que, devido à sua recorrência cotidiana,

pesquisadores da *Université Lyon 2*; representantes da agência Urbalyon e responsáveis por estudos sobre *parklets*, vivência urbana e planificação comercial e urbana de Lyon; e a profissional responsável pela regulamentação das *terrazas* na cidade. Desse modo, foi possível complementar a breve experiência da pesquisadora na cidade com outras visões de estudiosos do tema. Em Sevilha, por sua vez, realizou-se 1 entrevista semiestruturada com profissionais da agência reguladora das *terrazas de veladores*, e diálogos constantes com o supervisor do projeto, Carlos Tapia, pesquisador e professor da *Universidad de Sevilla*. No caso espanhol, destaca-se um conhecimento prévio da cidade e suas dinâmicas pela pesquisadora, que já havia residido nela anteriormente por um ano, para realização de intercâmbio acadêmico durante a Graduação.

tendem a tornar-se invisíveis aos olhos daqueles que habitam as cidades, mas que não passam despercebidos ao olhar orientado do pesquisador.

Por fim, abordados os estudos de caso e seus respectivos contextos por meio das pesquisas descritivas e exploratórias, a última etapa do trabalho se deu por meio de uma pesquisa explicativa com base no método monográfico, partindo do princípio de que os estudos de caso escolhidos são representativos de outros semelhantes e que, por isso, possibilitam o entendimento de determinados fatos e fenômenos, a serem explicados. O segundo momento de revisão bibliográfica, portanto, consistiu na tentativa de encontrar subsídio na teoria para os aspectos identificados empiricamente. Por meio dela, procurou-se explicar como e a partir de que lógicas os processos identificados nesses

---

<sup>23</sup> Em função das disciplinas cursadas na Pós-Graduação, a revisão bibliográfica deste trabalho tem início com a caracterização do contexto geral de inserção dos *parklets*, ou seja, do cenário neoliberal delineado sobretudo pelos autores Dardot e Laval, no âmbito social, e por Harvey e Brenner, no âmbito urbano. Pode-se dizer que as circunstâncias expressas por estes autores desenharam o pano de fundo para a análise feita acerca das políticas e processos urbanos abordados, como tentativa de compreender as lógicas por eles aplicadas. Em um segundo momento, que decorre do primeiro, têm-se uma aproximação intensa com o conceito de urbanização, de Muñoz. Em se tratando de um processo que engloba diversos outros aspectos pertinentes ao trabalho, foi a adoção deste conceito que delineou a aproximação dos estudos de caso complementares ao principal, conectando as

elementos urbanos se constituem e se manifestam. Concluída esta etapa, foi possível vislumbrar um conjunto de autores e conceitos que foram relacionados ao longo do trabalho, auxiliando na apreensão e análise dos estudos de caso como se apresenta a seguir<sup>23</sup>.

diversas formas de ocupação em um único processo orientado por lógicas similares de produção espacial. Concluídas estas etapas de revisão bibliográfica, foi o trabalho de campo o responsável por orientar a escolha dos demais autores que contribuíram para a reflexão realizada na sessão 4. Dado aquilo que se observou em campo, as discussões acerca do consumo, consumismo, domínio espacial e urbanidade tornaram-se relevantes para o trabalho ao unir e abranger ambas as escalas, empírica e teórica, recuperando aspectos dos macroprocessos anteriormente tratados e relacionando-os às práticas dos indivíduos no espaço e para com o espaço. Os autores trazidos, portanto, são importantes referências nos respectivos temas, que foram se destacando entre os textos lidos.



**FIGURA 1**  
 Estrutura em nuvem dos principais autores e conceitos utilizados ao longo da dissertação.  
 Elaboração própria.



# SESSÃO 1

## UM NOVO OLHAR AOS ESPAÇOS PÚBLICOS

*Queda por verse si las profundas contradicciones inherentes a la actual forma urbanizada del neoliberalismo en expansión posibilitarán aperturas para reapropiaciones del espacio urbano más progresistas, radical-democráticas, o si, por el contrario, las agendas neoliberales se afianzarán más firmemente aún al interior de las estructuras institucionales subyacentes a la gobernanza urbana. (BRENNER, PECK, THEODORE, 2009, p. 11)*

Se as cidades se converteram em verdadeiros laboratórios ao desenvolvimento do projeto neoliberal, como essas experiências realmente ocorreram e que desdobramentos tiveram no espaço produzido? Qual foi e como se deu a atuação da governança urbana neste processo? Como se reestrutura o quadro de agentes e quais aspectos se mostram relevantes para as tomadas de decisão relativas ao espaço urbano?

Visando sair da abstração teórica, a pesquisa desenvolvida busca aproximar-se de um território consolidado, a cidade de São Paulo; e de um objeto empírico específico, a política urbana dos *parklets*, de modo a trazer, a partir deles, exemplos concretos capazes de ilustrar os processos identificados previamente. Esta política contemporânea, que ocorre em um período bastante particular da gestão municipal – sobretudo no que se refere à gestão do espaço urbano – coloca em questão aspectos pertinentes aos processos de destruição criativa institucional identificado por Brenner, Peck e Theodore (2009), bem como exacerba lógicas já anteriormente expressas por Harvey (1996) ao formular a teoria do empresariamento urbano, como a perspectiva da

privatização do espaço público e dos rearranjos entre os atores, que serão tratados ao longo de todo o trabalho.

Para dar início à reflexão, entretanto, considera-se como primeiro passo a compreensão do que são efetivamente esses elementos que, embora pareçam simples à primeira vista, trazem em seu conceito e apropriação muitos questionamentos e possibilidades para a produção do espaço urbano. Não obstante, para evitar a repetição de ideias comuns que já se tornaram clichês entre seus defensores, entende-se que lançar um olhar à sua origem é essencial, mas não suficiente, de modo que se faz preciso avançar na discussão dos desdobramentos reais de sua inserção em um espaço consolidado.

Neste capítulo abordaremos a primeira parte desse constructo que compete à formulação e incorporação, como política regulatória, de uma prática que se inicia justamente a partir da proposta de independência desse processo. Por meio da aproximação de duas teorias urbanísticas – o urbanismo neoliberal e o tático –, os *parklets* colocam em diálogo novos e antigos agentes urbanos e retomam debates anteriores a partir da perspectiva do momento e contexto atual.

## AS EXPERIMENTAÇÕES TÁTICAS – UMA PERSPECTIVA ALTERNATIVA AO URBANISMO NEOLIBERAL

Antes de se tornarem elementos conhecidos dentro do vocabulário urbanístico e até mesmo de receberem essa denominação, os *parklets* foram situados, em debates e publicações, entre práticas de intervenção no espaço urbano capazes de exemplificar as ações de urbanismo tático – também conhecido como urbanismo de guerrilha, insurgente, *DIY urbanism*, entre outros.

Criada no interior do próprio urbanismo neoliberal, essa vertente ainda recente entre os estudos urbanos surgiu a partir da oposição aos modelos de planejamento urbano vigentes, sobretudo aqueles demarcados pelo plano moderno e suas abstrações (BRENNER, 2016). Segundo Lydon e Garcia (2012), o urbanismo tático se colocou como uma alternativa efetiva de participação social em decorrência de tentativas de sua inserção no modelo neoliberal, no qual as pessoas são

solicitadas a contribuir em projetos muitas vezes desconectados de seus interesses ou de uma escala que esteja a seu alcance.

Diferente do urbanismo neoliberal, que como visto foi amplamente discutido por diversos autores, o urbanismo tático ainda não apresenta uma definição clara para todos seus participantes, de modo que é comum encontrar uma grande e variada gama de intervenções espaciais associadas a ele. Apesar de já bastante difundido entre os profissionais que se ocupam das dimensões urbanas, a maior parte daquilo que se escreveu sobre o tema pode ser encontrado em manuais e cartilhas<sup>24</sup> ou textos críticos a respeito de práticas e propostas já realizadas, ou seja, são ainda textos que buscam dar conta de um processo em constituição, mais bem caracterizados por incertezas e suposições do que por asserções baseadas em uma larga experiência.

Ainda assim, entende-se que a dificuldade de apreensão do modelo tático em desenvolvimento constitui também a riqueza de seu processo criativo. A efetiva relação

---

<sup>24</sup> Dada a diretriz participativa das propostas, estes meios se tornaram relevantes instrumentos de comunicação dentro do urbanismo tático.

entre este movimento mais recente e o sistema vigente ainda é um campo em aberto, tanto para exploração daqueles que se dedicam a estudá-los como para aqueles que efetivamente participam da produção do espaço urbano. Um fato, entretanto, é a incorporação crescente das práticas decorrentes das intervenções táticas aos quadros político-normativos de diversas cidades ao redor do mundo. Seja por estímulos de ações provenientes da sociedade civil ou por sua cooptação público-privada – realizada com mais recursos e agilidade –, estas soluções vêm sendo absorvidas de diversas formas, respeitando ou alterando completamente as diretrizes do movimento.

Lydon e Garcia (2012), responsáveis pelo escritório *Street Plans Collaborative* e uma reconhecida série de cartilhas sobre as ações mundiais de urbanismo tático<sup>25</sup>, fizeram uma síntese das ideias centrais do urbanismo tático em cinco pontos principais que se tornaram diretrizes para os urbanistas. Em resumo de todos, destaca-se a intencionalidade das ações em promover mudanças profundas em problemas identificados no planejamento urbano da escala local; mas sobretudo

promovê-las a partir dos próprios agentes locais, com ações realizáveis a curto prazo e com baixo risco associado, de modo a desenvolver uma capacidade organizacional entre instituições públicas e privadas, não-governamentais e outras.

Como se nota a partir de sua síntese, as ações táticas se identificam como propostas ativas de mudança – estruturais, inclusive –, com caráter prático e acessível à população não participante no modelo de gestão predominante. Sem colocar-se no plano da abstração, propõem uma relação direta e ativa com o modelo neoliberal vigente, tensionando-o interna e externamente a partir da concepção de novos arranjos de governança. Os *parklets*, como veremos, entre diversas propostas táticas anteriores, teve como uma de suas especificidades justamente o modo como construiu esta relação entre ambos os modelos urbanísticos. Uma vez inserido em um cenário já consolidado, a compreensão deste plano de fundo torna-se importante para o entendimento dos arranjos e formas tomadas pela política, bem como das

---

<sup>25</sup> *Tactical Urbanism – Short Term Action || Long Term Change*, vol. 1-5.

justificativas utilizadas para optar-se por determinadas escolhas em decorrência de outras.

Para contribuir com este entendimento, destacam-se alguns autores que se dedicaram a identificar, entre as experiências já existentes, cenários possíveis de relação entre os modelos urbanísticos. O primeiro deles, Brenner (2016), faz uma importante contribuição ao discutir, a partir de uma exposição realizada no MoMA<sup>26</sup>, a capacidade do urbanismo tático em oferecer soluções ou perspectivas alternativas ao futuro das cidades, uma vez que as contextualiza em um cenário consolidado de crise de governança, neoliberal, em que Estado e mercado falharam na provisão dos bens públicos.

O autor qualifica o urbanismo tático como uma variedade de experimentos emergentes, de caráter provisório, que propõem intervenções imediatas que buscam promover a “justiça social na concepção e apropriação do espaço urbano” (BRENNER, 2016, p. 2) por meio de ações participativas onde aqueles diretamente afetados por determinada situação se mobilizam para resolvê-la (em um movimento *bottom-up*).

---

<sup>26</sup> A exposição ocorreu no MoMA, Nova Iorque, no período de 22 de novembro de 2014 a 25 de maio de 2015, e foi documentada em Pedro Gadanho (ed.), no livro

Como experimentos, essas ações não têm a obrigatoriedade de se converterem em medidas efetivas e duradouras, mas sim de estimular a sociedade ao debate e à experimentação prática sobre possíveis caminhos de intervenção.

Uma vez que a participação efetiva da sociedade civil no processo de produção do espaço urbano é elemento essencial da proposta, Brenner (2016) sugere que uma forma mais pura de urbanismo tático deveria ser antiprogramática, rejeitando a institucionalização. No entanto, o autor reconhece esse processo como necessário para a realização de uma transformação efetiva a longo prazo, que demanda uma estrutura consistente. O caso dos *parklets* deixa evidente esse processo de transformação. Apesar de apresentarem um questionamento latente ao modelo de cidade que vem sendo construída – anteriormente à sua institucionalização – apenas quando foram incorporados e promovidos pelo setor público ganharam impulso em sua disseminação pelo território.

Sem embargo, a principal colaboração do estudo de Brenner (2016) consiste na resposta que apresenta a um

*Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities* (New York: The Museum of Modern Art, 2014).

questionamento que coloca a si próprio e ao qual este trabalho também se propõe a pensar: qual a capacidade real dessas intervenções em tensionar as prerrogativas neoliberais e transformar o modo de se construir o espaço urbano em direção a uma condição mais participativa, considerando-se “participativo” o processo que envolve, efetivamente, a sociedade civil e suas necessidades? Visando aprofundar-se na reflexão, o autor busca estabelecer relações entre o movimento insurgente e o modelo existente, neoliberal, culminando na identificação de cinco cenários possíveis.

O primeiro cenário identificado por Brenner (2016, p. 10) é o de *reforço* das estruturas neoliberais, no qual o urbanismo tático atua em algumas falhas neoliberais, mas não o ameaça enquanto marco regulatório predominante. O segundo é o de *entrincheiramento*, no qual ocorre a internalização da agenda neoliberal no urbanismo tático, de modo que suas ações passam incorporar a lógica que buscam combater. Já o terceiro cenário fala de uma relação de *neutralidade*, onde ambos

coexistem sem interferências. Como se nota, nesses três primeiros cenários não se considera uma alteração efetiva das condições existentes, de modo que se mantém o predomínio neoliberal de produção do espaço urbano.

Os últimos dois cenários criados pelo autor, por sua vez, vislumbram a possibilidade de o urbanismo tático interferir no projeto neoliberal, transformando suas lógicas. O quarto cenário, o de *contingência*, coloca a perspectiva de que o urbanismo tático possa contribuir abrindo espaços de experimentação que poderiam tensionar o programa neoliberal – ainda que na maioria das vezes não o faça – e o quinto e último cenário, de *subversão*, considera a interrupção da governança neoliberal e a orientação na direção de formas alternativas que trazem à pauta questões sociais. Como se vê, em todos os cenários dispostos por Brenner (2016) têm-se a ideia de separação dos dois projetos (tático e neoliberal) em projetos distintos, que interagem, mas não são parte de um mesmo processo<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Embora identifique os dois processos, o autor conclui seu artigo com a análise de alguns dos projetos desenvolvidos para a exposição do MoMA – desde sua viabilidade no cenário neoliberal consolidado e seu potencial de transformação sobre o mesmo – e a inferência de que, todavia, não há, entre os designers, clareza

do que deva ser uma proposta tática capaz de alterar as lógicas neoliberais. Para ele, apenas três propostas apresentadas, direcionadas à questão habitacional, seriam promissoras; ainda que não se constituam exatamente como intervenções pontuais, participativas e de fonte aberta, como se entende o urbanismo tático entre

Não obstante a essa concepção, há outra frente, defendida por Kogan (2016), que tem uma visão mais radical quanto à existência do urbanismo tático enquanto modelo independente do projeto neoliberal, considerando-o como um estágio avançado do último. Uma vez que entende que ambos compartilham dos mesmos ideais – como por exemplo a redução do papel de produtor e regulador do Estado, dado que no urbanismo tático essa responsabilidade é transferida para outros agentes dotados de interesses públicos ou privados, que passam a ser vistos positivamente como “propositores do espaço público” –, considera que o urbanismo tático seria uma etapa mais recente e avançada do processo neoliberal iniciado ainda no século XX.

Para fins deste trabalho, embora seja possível que o projeto tático evolua dessa forma, considera-se esta última hipótese precipitada para o momento atual, na medida em que dá por encerrada uma etapa neoliberal que admite a ativa participação do Estado na produção do espaço urbano – ainda

---

os teóricos. Mesmo assim, considera que as propostas são soluções escalonáveis e contrários ao modelo neoliberal de produção, e por isso podem apontar para algum de seus cinco cenários, hipotéticos.

<sup>28</sup> “Em uma palavra, só há “grande virada” mediante a implantação geral de uma nova lógica normativa, capaz de incorporar e reorientar duradouramente políticas e

que sob outros moldes e adaptado ao modelo mercantil<sup>28</sup>, como se falava anteriormente. Considerando o estágio de desenvolvimento das intervenções e suas relações com as estruturas neoliberais, que de modo geral resistem, ainda não se faz possível vislumbrar uma completa transformação em direção ao urbanismo tático como modelo vigente, como expresso por Kogan (2016) ou pelo quinto cenário de Brenner (2016), o de *subversão*.

Assim, no contexto atual se faz coerente admitir a relação entre os projetos neoliberal e tático em um dos cenários caracterizados por Brenner (2016), uma vez que se entende que o urbanismo tático ao mesmo tempo em que internaliza determinadas premissas neoliberais, reforçando-as – como a necessidade de diminuição do papel das instituições públicas e ampliação da área de atuação do mercado –, é também incorporado à sua estrutura, o que o destitui de sua dimensão de conflito com a mesma.

comportamentos numa nova direção. Andrew Gamble resumiu esse novo rumo na frase: “Economia livre, Estado forte.”. A expressão tem o mérito de destacar o fato de que não estamos lidando com uma simples retirada de cena do Estado, mas com um reengajamento político do Estado sobre novas bases, novos métodos e novos objetivos.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 190)

Embora o objeto deste trabalho não seja a avaliação do urbanismo tático em si, pode-se dizer que os *parklets* foram a ação mais destacada do movimento, com alcance mundial, bem como aquela que atingiu maior relação com as estruturas de governança neoliberais existentes, visto que foram institucionalizados em diversas cidades na América do Norte, América do Sul, Europa, Austrália e Nova Zelândia (LITTKKE, 2015, p. 167). Dessa forma, considera-se que a análise das formas assumidas pelo modelo institucionalizado dos *parklets* não é relevante apenas para seu conhecimento específico, mas pode contribuir também para este debate ampliado sobre os modos de produção do espaço urbano.

Para isso se faz necessário abarcar todo o processo de evolução dos *parklets*, desde sua idealização, nos Estados Unidos, até sua apropriação por outras cidades ao redor do mundo, como São Paulo, à qual nos deteremos. A narrativa da qual este trabalho se ocupa, portanto, trata de levantar dados que possam fomentar uma reflexão crítica acerca da inserção desses elementos tanto na paisagem urbana, como, sobretudo, em um cenário social e institucional consolidado.

## ***PARKLETS*: DA ORIGEM À INSTITUCIONALIZAÇÃO**

Afinal, onde surgiram e o que são os *parklets*? Uma vez que são identificados como uma ação tática, a que demanda social atendem e de que forma? As respostas a estas perguntas nos fazem retomar distintos períodos temporais, dado que os *parklets* se apresentam como uma solução contemporânea a uma questão que há muito tempo se identifica no espaço urbano.

Os *parklets* tiveram sua origem em 2005 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, a partir de uma iniciativa realizada por um estúdio de arte e design, *Rebar*. Devido à constatação de que alguns usos dos espaços públicos foram relegados – e até mesmo prejudicados – pela supremacia da circulação de automóveis no modelo norte americano de planejamento urbano desenvolvido ao longo dos anos; a intervenção propôs a ocupação de uma vaga de estacionamento por pessoas em atividades de ócio durante o tempo máximo liberado pelo parquímetro a um veículo.



Com o intuito de questionar, mas principalmente fazer com que as pessoas refletissem acerca da prevalência do veículo automotivo sobre o transeunte no uso do espaço urbano, as primeiras iniciativas de *parklets* – que neste momento ainda não recebiam essa denominação – se inseriram em um debate amplo e já existente acerca da vida nas cidades. Uma vez que o planejamento urbano moderno atribuiu às ruas um caráter funcional, de circulação, que foi seguido de outras tendências de interiorização da vida pública<sup>29</sup>; coube aos próprios modernistas das gerações futuras<sup>30</sup> e a outros estudiosos e atores do espaço urbano refletirem acerca da necessidade de retomada dos espaços públicos e de se recobrar à população a propriedade das ruas. Autores como White (1988) e Jacobs (1961), ou mais recentemente Jan Gehl<sup>31</sup>, foram responsáveis por relevantes

---

<sup>29</sup> No caso brasileiro, Caldeira (1997) demonstra em seu livro “Cidade de muros” como o mercado imobiliário assumiu tendências de interiorização e negação do espaço da rua através do completo fechamento das edificações residenciais – por ela denominadas “enclaves fortificados”.

<sup>30</sup> O urbanismo moderno atribuiu às ruas e aos espaços urbanos de modo geral uma dimensão funcional e higienista que tiveram sua máxima representatividade durante IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (IV CIAM) com a realização do manifesto Carta de Atenas. Entretanto, neste mesmo evento em edições posteriores – que culminam na formação do Team X –, os próprios modernos passaram a repensar essa atribuição ao considerar esses espaços enquanto espaços de sociabilidade e relação urbana.

estudos que defendem as ruas como espaços públicos primordiais, nos quais se desenvolvem as diversas relações sociais constituintes da cidade.

Alinhados com estes autores, os idealizadores dos *parklets* se opuseram ao processo de estigmatização das ruas e à sua concepção, historicamente construída, de espacialidade insegura e destinada apenas ao deslocamento e não ao estar. Dessa forma, a inserção de um tapete de grama, um banco e uma árvore em uma vaga de estacionamento na cidade de São Francisco não foram menos do que um convite às pessoas, para que ocupassem e refletissem sobre aquele espaço muito utilizado, porém invisibilizado em seu dia a dia.

<sup>31</sup> Gehl é responsável por reconhecidos livros acerca de como estudar a vida na cidade e planejar espaços públicos para que sejam usados por pessoas. Seu livro mais famoso, “Cidade para pessoas”, publicado em português em 2013, aborda a dimensão humana na construção de cidades “vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis”, e é uma das principais referências a todos os estudos relacionados ao tema, sobretudo aqueles relacionados ao urbanismo tático. Juntamente com a equipe do escritório *Gehl Architects*, Jan Gehl defende o “desenvolvimento de cidades mais equitativas, saudáveis e sustentáveis para todos”, tendo como referência para tais termos os Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) na Agenda 2030.

Ainda que esta reflexão sobre o espaço das ruas já existisse há décadas, a diferença do momento de inserção dos *parklets* se deu na concomitância entre a reflexão acerca do espaço urbano e a ação direta de diversos grupos sobre ele. No cenário constituído a partir dos anos 2000, com a ascensão das ações táticas nas cidades, diversos grupos<sup>32</sup> sentiram-se encorajados a intervir nas mesmas, ainda que o resultado de suas intervenções fosse, por vezes, maior na publicidade de suas ações e intenções do que na construção do espaço, propriamente.

Por meio de soluções simples que não exigissem uma reorganização estrutural, estes grupos de interventores urbanos buscaram – e seguem buscando – reconhecer demandas e transformá-las em projetos que pudessem ser executados para que, minimamente, fossem capazes de dar alguma visibilidade à questão que lhes é pertinente. Embora nem todas as ações tenham tido êxito nessa abordagem – de modo que muitas não transmitiam claramente uma mensagem

---

<sup>32</sup> As propostas táticas ocasionaram diversos arranjos entre sociedade civil, mercado e setor público entre os quais se dividiram as funções organizacionais, de financiamento e aprovação. Além disso, algumas organizações não governamentais, empresas e coletivos urbanos passaram a atuar no planejamento



**FIGURA 2**

*Intervenção que deu origem ao evento Park(ing) Day. A ação, que ainda não se denominava *parklet*, foi realizada pelo grupo Rebar na cidade de São Francisco, em 2005. Fonte: Laughing Squad.*

estratégico com o objetivo de intervir e realizar transformações na escala local. São reconhecidos exemplos destes últimos as organizações mundiais *Project for Public Spaces*, *Street Plans Collaborative*, *World Resources Institute* ou ainda o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, no Brasil.



**FIGURAS 3-4** - Intervenções propostas durante evento do *Parking Day* em São Francisco e Portland, 2013. Fonte: Inhabitat.

<sup>33</sup> Ver figura 2, página 49.

acessível a todos e não tinham alcance para além dos próprios grupos que as promoveram –, pode-se dizer que os *parklets* foram rapidamente cooptados e incorporados, de modo que a breve intervenção realizada em 2005 e a circulação de seu registro fotográfico pela internet foram suficientes para uma eficaz publicização da proposta.

A partir desta primeira iniciativa, portanto, outros grupos – de São Francisco e de diversas cidades – passaram a reproduzir anualmente a ação, em um evento que ficou conhecido como “*Park(ing) Day*”. Neste mesmo dia nos anos subsequentes, em eventos organizados por pessoas interessadas no tema, vagas de estacionamento ao redor do mundo deram lugar para as mais diversas experiências e debates, como meio de se discutir e mostrar as múltiplas possibilidades de apropriação desses espaços<sup>33</sup>. Segundo o grupo Rebar, preconizador do *Park(ing) Day*, “*The mission of Park(ing) Day is to call attention to the need for more urban open space, to generate critical debate around how public space is created and allocated, and to improve the quality of*

*urban human habitat... at least until the meter runs out!"*  
(REBAR, 2011, p. 2).

Para além do próprio cenário criado ao redor do evento, contudo, é importante ressaltar que essas intervenções não ocorreram isoladamente e o êxito de sua propagação se deve, também, a este fato. Diversas outras intervenções – como por exemplo o fechamento de ruas para pedestres e o incentivo à mobilidade alternativa – já vinham sendo, desde essa época, incorporadas às agendas de importantes cidades ao redor do mundo, o que contribuiu ao incentivo de propostas como esta, que buscaram promover o uso dos espaços públicos e melhorar a vivência dos cidadãos no espaço urbano.

Dentro desse movimento mundial em prol dos espaços públicos, um dos relevantes programas que contribuíram para a institucionalização dos *parklets* em São Francisco foi o apresentado pela cidade de Nova Iorque em 2007. Este plano, de longo prazo, buscava melhorar a qualidade de vida dos novos iorquinos considerando seu crescimento populacional e um projeto de desenvolvimento sustentável. Sendo assim, um dos objetivos principais do programa era a transformação de espaços até então considerados residuais – como



#### It All Took Place in a PARK(ing) Space:

- a wedding ceremony
- a productive landscape
- a free head & neck massage
- a free worm composting demo
- a pedal powered smoothie
- a solar panel demonstration
- a DIY lemonade stand
- a public park
- a free health clinic
- an ecology center
- a public back porch
- an urban farming display
- a glass recycling center
- an interactive sculpture
- a political campaign
- an outdoor classroom
- a fingerpainting studio
- a public kiddie pool
- a public safety demonstration
- a national park
- a free bicycle repair shop
- a memorial glen
- a croquet tournament
- a public dog park
- a PARKcycle
- a notebook to elected officials
- a chess tournament
- an open poetry reading
- a barbecue
- a lawn bowling course
- a marshland
- an art gallery
- a pirates' cove
- a hula
- a dinner party
- a public reading room
- a public beach
- a public picnic
- a chicken coop
- and your \_\_\_\_\_.

#### FIGURA 5

*Atividades realizadas durante as intervenções do Park(ing) Day ao redor do mundo entre 2005 e 2011.*

Fonte: *The Park(ing) Day Manual*, Rebar.

alargamentos de vias, por exemplo – em locais de reunião para os pedestres. A estas iniciativas, ainda, se somaram propostas de políticas de transporte e de melhorias no sistema de trânsito e na rede cicloviária.

Além disso, foram definidos dois projetos específicos em Nova York: o “*Plaza Program*”, que visava gerar espaços públicos criativos para a população, e o “*Summer Streets Program*”, que decretava a abertura de algumas ruas para caminhadas e ciclismo em determinados dias, no verão. Nestes espaços, por meio de parcerias sem fins lucrativos, eram promovidas atividades e eventos de ordem cultural, social e outras, que buscavam fomentar sua ocupação (COREY, 2014).

Estes novos espaços e práticas que passaram a surgir na cidade de Nova Iorque, bem como a própria estrutura organizacional dos programas criados, foram responsáveis por inspirar a construção de uma proposta específica para São Francisco, que ganhou forma em um projeto denominado “*Pavement to Parks*”<sup>34</sup>, idealizado no ano de 2009 e

---

<sup>34</sup> O programa *Pavement to Parks* realizou-se através de uma cooperação entre o Departamento de Planejamento da Prefeitura de São Francisco, o Departamento de

oficialmente iniciado em 2010. Assim como o programa nova iorquino, as iniciativas realizadas em São Francisco buscaram recuperar o uso das ruas e espaços públicos da cidade para seus pedestres e cidadãos.

Tendo em vista a aceitação já adquirida pelas instalações do *Park(ing) Day* ao longo dos anos anteriores na cidade, esta foi a proposta levada adiante pela governança municipal. Desse modo, foi criado na cidade de São Francisco um programa específico para os *parklets* – que apenas nesse momento passaram a ser chamados dessa forma –, no qual se incorporou a ação tática ao sistema institucional existente, que passou a regulamentá-la a partir de regras específicas e não mais em caráter experimental, como anteriormente.

Sendo assim, a regulamentação criada em São Francisco foi responsável por uma série de diretrizes que orientaram a produção dos *parklets* não apenas nesta cidade, mas que também foram exportadas à diversas outras, como São Paulo, por exemplo. No que se refere à participação dos agentes, definiu-se a responsabilidade pelo desenho, custos e

Obras Públicas e a Agência Municipal de Transportes (SF Public Works, 2010 apud COREY 2014).

manutenção dos *parklets* à iniciativa privada – pessoas físicas, jurídicas, organizações não governamentais ou outras entidades interessadas –; enquanto sua regulamentação, aprovação e inspeção se destinaram ao setor público – da mesma forma como se adotou em São Paulo, como veremos na sessão seguinte.







Dessa forma, se permitiu a qualquer cidadão a instalação de um *parklet* desde que este atendesse aos critérios estabelecidos pela normativa. Respeitando o modelo participativo original da proposta, foram desenvolvidas cartilhas com diretrizes para aqueles que desejassem ter uma instalação nesse novo modelo, dentre as quais estavam sugestões acerca dos locais de implantação e exigências técnicas, bem como os procedimentos necessários para sua solicitação e implementação. Em São Francisco optou-se pela concessão de licenças anuais de instalação, as quais poderiam ser renovadas desde que submetidas a um novo processo de avaliação de suas condições, ano a ano.

Além disso, uma determinação importante que surge já neste primeiro modelo institucional é a proibição da prestação de serviços comerciais no *parklet*. Apesar desta exigência,

entretanto, pesquisas realizadas em 2014 indicaram que 93% dos 51 *parklets* instalados na cidade eram sediados por estabelecimentos privados (COREY, 2014, p. 34) e 90% dos usuários dos *parklets* gastavam algum dinheiro ao visitá-lo (PANGABIBAN, 2014, p. 24). Isso deixa evidente que ainda que não houvesse venda direta na instalação, seu uso estava fortemente atrelado ao consumo em estabelecimentos privados.

Por fim, da mesma forma como ocorreu com as ações táticas do *Park(ing) Day*, o modelo institucionalizado dos *parklets* foi amplamente divulgado para outras cidades. Pode-se dizer, portanto, que a cidade de São Francisco foi pioneira tanto na criação e implantação do *parklet* enquanto ação tática, quanto na criação do modelo institucionalizado, ambos exportados a todo o mundo. Enquanto um grande laboratório, muitas das formas e apropriações tomadas pelos *parklets* em São Francisco foram também reproduzidas em outros lugares. Entretanto, cabe a este trabalho avaliar as especificidades dessa reprodução em São Paulo, cidade com características locais bastante distintas do modelo adotado.



-  *Parklet* Program. Pavement to Parks has provided support to many of these programs.
-  Individual *Parklet* Project
-  *Parklet* + Plaza Program. Pavement to Parks has provided support to many of these programs.
-  Individual Plaza Project
-  Program in Formation stakeholders who have received guidance, materials, and other support from Pavement to Parks.
-  Other temporary intervention of short-term demonstration project.

**FIGURA 6** - Mapa de parklets, praças, projetos e programas temporários para além de São Francisco. Fonte: Ground Play São Francisco.

## O ESPAÇO PÚBLICO PAULISTANO: ANTECEDENTES

Para que se entenda a singularidade da proposta direcionada aos espaços públicos da gestão responsável pela inserção dos *parklets* no quadro normativo da cidade de São Paulo, é preciso levar em conta alguns aspectos gerais apresentados pelos espaços públicos paulistanos até esse momento. Evidentemente não se trata de elaborar um estudo sobre o tema – que por si só já originaria outro trabalho –, mas sim trazer algumas perspectivas exploradas por outros autores que se dedicaram a estudar estes espaços paulistanos, de modo a traçar um panorama geral que ilumine a leitura que se faz dos períodos recentes. Embora não se tratem de características exclusivas de São Paulo, a sobreposição de processos e camadas urbanas e o modo como foram geridos ao longo do tempo dão aos espaços públicos da cidade os atributos que apresentam hoje.

Como muitos autores (VILLAÇA; 2011, MEYER, GROSTEIN, BIDERMAN; 2000, CALDEIRA, 2000; ROLNIK, 2001; MARICATO, 1996) apontam, São Paulo apresentou um crescimento fortemente baseado na segregação socioespacial,

o que culminou em um território caracterizado por cisões e descontinuidades. Uma vez que se entendem os espaços públicos como espaços de embate, do conflito e da alteridade, são nestes espaços que estas diferenças se fazem visíveis, quando do encontro entre os desiguais.

Como constrói Caldeira (1997), a cidade passou, ao longo do último século, por três principais formas de segregação, que incluem a segregação por tipo de moradia, quando dos cortiços urbanos; a conhecida segregação centro-periferia, com os ricos no centro dotado de infraestrutura urbana e os mais pobres na periferia precarizada; e a segregação por muros e mecanismos de segurança, que permite a reaproximação espacial ainda que se reforce completamente sua ruptura social. Todas estas formas, por sua vez, tiveram consequências imediatas tanto para os espaços públicos, que refletiram esses aspectos do planejamento urbano e das características assumidas por sua organização territorial e social; como para a sociedade urbana, que naturalizou essa segregação em suas práticas sociais e estilos de vida.



Direcionando o olhar diretamente àquilo que se consolidou na cidade, adotaremos como referência uma periodização elaborada por Calliari (2014) em sua abordagem ao espaço público paulistano, a qual dá conta de abarcar diversos marcos e circunstâncias essenciais para sua formação. A proposta do autor perpassa cinco períodos da relação da cidade de São Paulo com seus espaços públicos que são por ele denominados a *comunidade* (1554-1867), a *cidade burguesa* (1867-1930), a *cidade dos carros* (1930-1966), a *cidade dos muros* (1966-2002) e a *cidade hoje* (2002-2014), alcançando o ano em que os *parklets* foram propostos em São Paulo.

Como visto no trabalho deste autor, embora os dois primeiros períodos estejam distantes da realidade atual – não apenas temporalmente, mas também desde o ponto de vista social, institucional, e espacial –, eles já indicavam muitas das características adquiridas pela sociedade e pelo espaço público paulistano posteriormente, como os conflitos de classe e a segregação social. Nos períodos de formação e transformação da colônia e posteriormente da República, o espaço urbano que se constituía era o espaço de formação da

sociedade paulistana, e os espaços públicos eram aqueles onde a nova sociedade urbana ganhava visibilidade. No período da *cidade burguesa*, as ruas e calçadas imitando os boulevares franceses eram representativos das aspirações da elite, enquanto a existência dos resquícios da colônia e escravidão nestes mesmos espaços ocasionavam seus primeiros conflitos socioespaciais.

Não obstante a estes períodos precedentes, os três últimos períodos foram aqueles que atribuíram aos espaços públicos as características às quais a proposta delineada em 2013 faz frente. O período da *cidade dos carros* tem como marco principal a criação do Plano de Avenidas de São Paulo, em 1930, durante a gestão do prefeito Prestes Maias. Esse plano, elaborado em consonância com aquilo que vinha sendo debatido internacionalmente por Le Corbusier e outros urbanistas modernos, marca o momento em que se decidiu, no planejamento urbano de São Paulo, pelo privilégio do veículo automotivo em decorrência do pedestre.

Para compreender esse impacto rodoviarista nos espaços públicos da cidade, basta observarmos a transformação sofrida pelo Parque Dom Pedro II. Inaugurado

em 1922, o parque teve suas características originais completamente desfiguradas pela passagem da Avenida do Estado e de viadutos que o cortam em todos os sentidos, rompendo com sua continuidade espacial. Similar a este, outros espaços públicos também sofreram interferências em seus desenhos – mesmo aqueles já construídos –, mas uma das principais consequências dessas transformações se deu no modo como as pessoas se relacionavam e ainda se relacionam com estes espaços funcionalizados<sup>35</sup>.

A partir desse período, o sistema viário se fortaleceu enquanto elemento estruturante da cidade de São Paulo e a perspectiva do deslocamento acentuado entre lugares permitiu que se pensassem espaços que não apenas atenderiam à população local, senão à toda a cidade e até mesmo região. Parques e espaços livres, centralidades de bairros, equipamentos públicos e privados e outras espacialidades

---

<sup>35</sup> Um exemplo recente de recuperação dessas estruturas é o Elevado Presidente Costa e Silva, o Minhocão. Inaugurado em 1971 com função exclusiva de otimizar a circulação entre a zonal central e a zona oeste, o elevado criou diversos problemas atrelados à poluição sonora, do ar e visual, além de inúmeras zonas de insegurança que foram evitadas pela população até muito recentemente. Desde os anos 1970, entretanto, vêm-se buscando soluções para diminuir o impacto do tráfego na estrutura para as edificações e bairros lindeiros, e mais recentemente, desde o Plano Diretor Estratégico, existe a previsão de transformação do elevado em um

parque, com o intuito de ressignificar este espaço público para a população, incluindo seu fechamento para pedestres e a promoção de eventos e atividades que buscam inseri-lo em outras dinâmicas urbanas. Após autorizada a criação do Parque Municipal do Minhocão durante a gestão Dória – em 2018 –, atualmente estão sendo realizados testes para a construção do parque, em um trecho inicial que compreende a região entre a Praça Roosevelt e o Largo do Arouche.

puderam ser organizadas em sistemas escalares que objetivavam ao atendimento de todo o município e população, ampliando cada vez mais as conexões urbanas. Com a setorização dos sistemas de circulação e espaços livres, no entanto, consolidou-se um entendimento comum que, em certa medida, apartou as ruas da categoria de espaços públicos, mais fortemente associada às praças e parques da cidade. Nesse contexto, as ruas eram vistas antes como eixos viários, espaços de circulação de veículos e pedestres – com predomínio do primeiro –, e não de estar.

A este período em que se consolidou a funcionalidade viária das ruas – levada adiante nos períodos subsequentes –, se sucedeu o período da *cidade de muros*; datado por Calliari a partir da construção do primeiro *shopping center* de São Paulo<sup>36</sup>, em 1966. No momento em que a capital paulistana já havia se tornado uma importante metrópole nacional e

parque, com o intuito de ressignificar este espaço público para a população, incluindo seu fechamento para pedestres e a promoção de eventos e atividades que buscam inseri-lo em outras dinâmicas urbanas. Após autorizada a criação do Parque Municipal do Minhocão durante a gestão Dória – em 2018 –, atualmente estão sendo realizados testes para a construção do parque, em um trecho inicial que compreende a região entre a Praça Roosevelt e o Largo do Arouche.

<sup>36</sup> Shopping Iguatemi São Paulo, inaugurado em 28 de novembro de 1966.

internacional, espaços privados de sociabilização e consumo, como os *shoppings*, expunham interesses de uma classe média/alta constituída: a segregação social a partir de uma seletividade que se manifesta por meio da dificuldade de acesso e consumo e da vigilância privada, mecanismos que dissimulam as determinações privadas em um domínio público fortemente controlado.

Mas, esses *containers*<sup>37</sup>, grandes espaços coletivos privados como os *shopping centers* exercem esse papel de uma forma totalmente redutora, uma vez que pensados como processadores de cadeias de produção do capital imobiliário e mercantil. Em realidade, no caso dos shopping centers, a vitalidade dessas estruturas, na busca de uma hipotética 'urbanidade interior' - que supostamente

enriquece o espaço da cidade propiciando distintas experiências de vida -, almeja uma progressiva substituição de tradicionais espaços urbanos de vida social. (ALVES, 2007, p. 2)

Os condomínios residenciais (horizontais ou verticais), outra modalidade espacial que passou a existir por volta desse período, também expressavam esses mesmos interesses. Espacial e socialmente segregados, esses empreendimentos criam desde então condições e barreiras para o exterior visando proporcionar espaços de sociabilização que não são públicos e nem de domínio público, na maioria dos casos, no qual seus moradores podem usufruir de condições de lazer e comodidades entre uma comunidade predeterminada, sem o contato externo, com a cidade e todos os "fatores indesejáveis" que possa apresentar<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> De acordo com Alves (2007, p. 11), "*Containers: empreendimentos imobiliários que submetem o capital social (cultural, de lazer e comercial) às suas necessidades de acumulação; estruturas físicas representativas da cultura de massa contemporânea que tem como objetivo central o consumo, seja ele de bens e mercadorias (hipermercados e shopping centers), de lazer e cultura (museus e centros esportivos), de transportes (estações e aeroportos) ou de serviços (hotéis e complexos de escritórios)*". O conceito utilizado, por sua vez, faz referência aos *contenedores* de Solà-Morales (2002), conceito a ser retomado na página 188.

<sup>38</sup> Ao longo dos anos os condomínios criaram em São Paulo uma paisagem marcada por muros que os separavam fisicamente da cidade, que dão nome ao período caracterizado por Calliari (2014) e também ao livro de Caldeira (1997), "Cidade de Muros". Atualmente, esses empreendimentos se especializaram em outras tipologias, como por exemplo os chamados "condomínios club", que congregam em seu interior espaços de lazer, serviços e outras comodidades que permitem aos seus moradores realizarem algumas de suas atividades e necessidades cotidianas "sem sair de casa"; ou os megaempreendimentos compostos por edifícios residenciais, comerciais e corporativos e espaços públicos abertos, porém

Como se nota, o domínio espacial foi um fator explorado de diferentes formas neste período, afetando diretamente aos espaços públicos na medida em que negaram exatamente aquilo que é sua essência, a diversidade, e promoveram uma cultura que se baseia e desenvolve em espaços coletivos controlados e exclusivos para determinadas classes de pessoas (clientes, membros, usuários, moradores, entre outros). Como consequência direta, a criação destes espaços culminou no agravamento das condições da segregação socioespacial, que passaram a conhecer novas interfaces e mecanismos de exclusão, que em muitos casos se manifestaram nas formas de vigilância e ostensivas barreiras físicas de separação que buscavam evidenciar o lugar de cada sujeito na sociedade e no espaço urbano.

Com o afastamento de parte da população de certos espaços públicos, seguiram-se anos que para muitos representaram sua deterioração física e social, uma vez que ocupados prioritariamente por sujeitos marginalizados e negligenciados pelo poder público. Com o objetivo de

---

fortemente controlados pelos residentes e seus sistemas de segurança (ver figura 8).

recuperá-los, portanto, algumas propostas foram elaboradas pelo setor público buscando incorporar aquilo que vinha sendo debatido internamente, com a redemocratização, e internacionalmente, com a revisão da arquitetura e do urbanismo modernos.

Em relação a estes intentos, Abrahão (2008) destacou dois momentos compreendidos por este período em que as gestões municipais voltaram sua atenção aos espaços públicos: o primeiro deles quando da realização do Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais, em 1975; e o segundo, com o Seminário Internacional Centro XXI, em 1995. Como nos mostra o autor, ambos os eventos apresentaram objetivos comuns de conter a invasão dos automóveis aos espaços públicos e combater sua deterioração física, valorando as ruas e outros espaços como lugares de encontro fundamentais para a retomada da escala humana das cidades.

Como se nota, estas propostas originadas pelo alinhamento àquilo que vinha se debatendo no âmbito

internacional<sup>39</sup> concentravam-se prioritariamente na região central, como uma tentativa de romper com os estigmas construídos em torno deste espaço urbano tradicional. Dotando-o de valores políticos, as propostas para os espaços públicos neste período tinham como objetivo o incentivo à redemocratização, buscando caracterizá-los com os mesmos atributos que julgavam necessários para o exercício da cidadania e à manifestação da vida pública. Como consequência do primeiro evento, em 1978, foram entregues 60 mil m<sup>2</sup> de ruas da área central para a pedestrianização através de um projeto que ficou conhecido como “Operação Centro”. De acordo com Abrahão (2008, p. 42), “Essas transformações mostram como naquele período houve um grande esforço do poder público municipal em alterar o comportamento dos usuários do Centro através

---

<sup>39</sup> Cada vez mais se debatia, no cenário internacional, a necessidade de valorar os espaços públicos das cidades tradicionais, principalmente as ruas, como espaços de interação do homem político. Com o VIII Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (VIII CIAM), denominado “O coração das cidades”, e suas consequências nos projetos dos arquitetos e urbanistas que compunham o Team X, o ideário do centro cívico ganhou destaque como o espaço onde a dimensão política se justapõem à urbana.

<sup>40</sup> De acordo com Castro (2006), o termo “operações urbanas” apareceu pela primeira vez como instrumento de planejamento em textos escritos em meados da

fundamentalmente da reorganização espacial de suas ruas e praças.”.

Passando para o último período identificado por Calliari (2014), a *cidade hoje*, aquele que antecede o período de proposição dos *parklets*, nota-se a criação de uma variedade cada vez maior de formas de estabelecer relações entre as esferas públicas e privadas, as quais ao mesmo tempo em que se aproximam, demarcam suas diferenças e se distanciam. De modo geral, o período que vai de 2002 a 2013 foi marcado na cidade de São Paulo pelas intervenções decorrentes dos projetos das Operações Urbanas, que embora existissem desde 1988, foram quase totalmente definidas durante a década de 1990 e consolidadas a partir dos anos 2000<sup>40</sup>. De acordo com essa legislação federal, as Operações Urbanas Consorciadas se definem como um

década de 1970; mas se consolidou como tal a partir do projeto para o Plano Diretor de São Paulo elaborado em 1985 e promulgado em 1988, durante a gestão do prefeito Jânio Quadros, no qual se instituíram as Operações Interligadas. Durante a gestão de Luiz Erundina (1989-1992), as Operações Interligadas se mantiveram até a promulgação da Lei Orgânica do Município, em 1990, quando passaram a ser denominadas apenas Operações Urbanas. Apenas em 2001, com o Estatuto da Cidade, houve uma revisão do instrumento e definiram-se as Operações Urbanas Consorciadas.

“(...) conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental” (Estatuto da Cidade, Seção X, Art. 32, § 1º).

Como se observa, esse instrumento urbanístico fortaleceu, no planejamento urbano, um espaço de diálogo entre as esferas pública e privada, a fim de que ambas atuassem cooperativamente na construção do espaço urbano. Com efeito, as OUCs se caracterizaram enquanto legislações que buscavam a flexibilização do zoneamento urbano a fim de criar na cidade regiões com caráter de exceção nas quais se pudesse, dessa forma, alcançar os interesses e objetivo preestabelecidos para aquela área por meio de um amplo projeto urbano.

De modo geral, dentre as determinações das legislações das operações paulistanas haviam sempre diretrizes que tratavam da construção e qualificação dos espaços públicos, visando estabelecer um equilíbrio entre estes e o ambiente construído em prol dos interesses coletivos (ABASCAL; ALVIM, 2015, p. 2). Sem embargo, embora não houvesse nenhum tipo de hierarquia no interior dos projetos definidos, as operações desenvolvidas na cidade de São Paulo se caracterizaram por priorizar obras do sistema viário e as construções imobiliárias<sup>41</sup>, ficando as obras relativas aos espaços públicos relegadas e, muitas das vezes, inconcluídas por falta de recursos.

De fato e, diferentemente dos objetivos iniciais, as Operações Urbanas foram criadas para o financiamento de sistema viário, através da venda de derrogações do zoneamento. O balanço crítico em relação a elas aponta para a produção de um espaço público voltado para o automóvel, sem projeto compreensivo que

---

<sup>41</sup> O avanço da construção imobiliária era em grande medida o responsável por possibilitar fundos para a realização das obras de infraestrutura na área da operação. Para construir além das taxas permitidas pela legislação vigente, até certo

limite definido em cada operação, as incorporadoras adquiriam um Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), um título imobiliário cujo valor seria aplicado em obras públicas na área delimitada.

aumente efetivamente a qualidade urbana ou a inclusão social. (CASTRO, 2006 apud GAGLIOTTI e SOMEKH, 2013)

Desse modo, enquanto o setor público investia seus recursos nas obras viárias, a iniciativa privada tratava de construir empreendimentos que, efetivamente, orientavam a relação entre os espaços públicos e privados. Embora nos edifícios residenciais, na maioria dos casos, se tenha mantido as tipologias condominiais que interiorizavam a vida coletiva; surgiram novas interfaces que evidenciaram que não apenas em espaços privados de domínio público – como os shopping centers – ocorrem a exclusão e a fragmentação socioespacial, mas também em espaços que se definem públicos e que, por uma soma de atributos inerentes à sua propriedade, apresentam domínio privado.

É o caso de algumas áreas existentes entre torres de grandes empreendimentos privados (residenciais, corporativos ou mistos) que são cedidas ao uso público devido a uma diretriz da legislação das Operações Urbanas que prevê a “troca” desses espaços por um potencial adicional de construção. Espaços como o Parque da Cidade ou o Jardim

das Perdizes – figuras 7 e 8 –, que foram cedidos ao uso público atendendo a uma obrigatoriedade da legislação, são fortemente controlados por sistemas de segurança do empreendimento e apresentam uma atmosfera pouco convidativa para quem não reside ou desempenha alguma atividade no mesmo, o que reduz seu caráter efetivamente público e limita seus benefícios ao setor privado.



**FIGURA 7** - *Parque da Cidade, em São Paulo.* Alguns dos megaempreendimentos que surgiram em áreas de OUC criaram perspectivas de “cidades ideais” onde as pessoas podem morar, trabalhar, realizar seus serviços e compras e exercer suas atividades de lazer em um único lugar. Esse modelo leva ao extremo a negação do contato com a cidade real e busca criar uma cidade dentro de outra. Fonte: Odebrecht Realizações.



**FIGURA 8** - Parque Jardim das Perdizes, em São Paulo. A área se localiza no centro de 28 torres residenciais do empreendimento Jardim das Perdizes e, embora tenha sido aprovada como um espaço público, é um espaço com horário e normas de funcionamento fortemente controladas e definidas em regimentos próprios dos moradores. Fonte: Acervo pessoal, 2016.

Assim, como brevemente exposto, as diretrizes tomadas pelo poder público para a qualificação dos espaços públicos até a gestão iniciada em 2013 iam no sentido de inseri-los em grandes obras e projetos que se dedicavam a transformação de uma área urbana ou de sistemas estruturantes (de espaços livres, viários). Em paralelo, a iniciativa privada esteve, durante este período, no encargo de realmente direcionar os espaços de sociabilidade urbana e o fez em oposição aos espaços públicos.

Como consequência à funcionalidade das ruas ou à estratificação social proveniente dos distintos arranjos de propriedade e domínio dos espaços de sociabilização, os espaços públicos foram cada vez mais condenados à estigmas que interferiram no modo como foram apropriados pela população, justamente aqueles aos quais se fez frente na administração pública iniciada em 2013, como veremos no item a seguir. Além disso, destaca-se que a tentativa realizada pela gestão de retomada do espaço da rua e das calçadas como espaços públicos busca recuperar um conceito há muito existente na cidade, mas perdido com as transformações



decorrentes da adoção do modelo urbano modernista ao longo do século XX.

## **A CONSTRUÇÃO DA “CIDADE QUE QUEREMOS”: NOVAS POSSIBILIDADES SOBRE VELHAS BASES**

São Paulo foi a primeira cidade brasileira a adotar os *parklets* enquanto política urbana e devido à sua importância no cenário nacional foi também a responsável por sua rápida propagação por todo o Brasil. O processo de cooptação e absorção da proposta ao quadro de regulamentações urbanas paulistano, bem como à própria estrutura urbana consolidada, apresentou particularidades relevantes que resultaram em alterações que ultrapassaram o escopo da própria política, mas

que culminaram em um projeto amplo de reestruturação das instituições municipais e do próprio fazer urbanístico.

No que concerne à gestão do espaço urbano, São Paulo viveu em 2013 uma guinada que a colocou em posição de destaque dentro e fora do país, alinhando-se à projetos que vinham sendo desenvolvidos em importantes cidades internacionais e que traziam novas possibilidades para sua governança municipal. A gestão, liderada pelo então prefeito Fernando Haddad, destacou-se em diversos meios por enfatizar a questão urbana e por tratá-la de modo inovador para os padrões do momento, criando uma cidade “mais humana, jovem e coletiva”, que não à toa contou com a adesão e colaboração de diversos profissionais urbanistas e acadêmicos, além de receber prêmios internacionais que reconheceram tais atributos<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, de 2014, foi premiado pelo concurso Convocação Pública de Práticas Inovadoras da Nova Agenda Urbana, iniciativa desenvolvida pela ONU-Habitat, rede Marcociudades Federação Latino-Americana de Cidades, Municípios e Associações Municipalistas (FLACMA), governo da Espanha e Fórum Ibero-Americano de Melhores Práticas. De acordo com o ONU-Habitat o plano foi contemplado por “tornar a cidade mais humana, moderna e equilibrada, através do emprego e da moradia, para enfrentar as desigualdades socioterritoriais.”. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/plano->

[diretor-da-cidade-de-sao-paulo-vence-premio-de-agencia-da-onu/](https://nacoesunidas.org/plano-diretor-da-cidade-de-sao-paulo-vence-premio-de-agencia-da-onu/) >. Acessado em 24 de junho de 2018. Além disso, a gestão também venceu, em 2016, o desafio “*The Mayors Challenge*”, um evento realizado pela organização *Bloomberg Philanthropies* que premia iniciativas municipais que promovem o desenvolvimento sustentável em suas cidades. A gestão apresentou o projeto “Ligue os pontos”, no qual foi desenvolvida uma plataforma digital para potencializar a cadeia de agricultura local. A vitória resultou em um prêmio de 5 milhões para o desenvolvimento do projeto.

Levando em consideração a complexidade do ambiente urbano, a gestão atuou em diversas frentes, mas uma em particular ganhou bastante visibilidade e nos interessa: o enfoque dado aos espaços públicos da cidade. Como sugere Delgado (2011), estes espaços, de considerável pertinência ideológica, têm sido amplamente incorporados às agendas políticas ganhando relevância entre as administrações municipais enquanto elementos essenciais da estrutura urbana e foco de diversos tipos de intervenção. Ultrapassando possíveis divergências entre as esferas pública e privada, os espaços públicos se tornam territórios de exposição centrais para ambas, uma vez que trazem consigo aspectos políticos e sociais amplamente explorados pelas retóricas político-urbanísticas, em se tratando do espaço urbano mais democrático. Desse modo, ao mesmo tempo em que proporcionam um lugar propício à reprodução da vida social, o caráter comunicativo desses espaços possibilita um ambiente de troca favorável às negociações privadas.

Como delineado no item anterior, nos últimos anos a produção dos espaços públicos da cidade de São Paulo vinha sendo vinculada a projetos que se dedicavam à grandes

reformas urbanas – como as Operações Urbanas Consorciadas – e que, de modo geral, não apresentavam a construção dos mesmos como objetivo principal, ainda que a considerasse. Essa relação dependente com outras questões e obras fizeram com que as transformações dos espaços públicos muitas vezes permanecessem em segundo plano, uma vez que demandavam muitos recursos públicos para a execução de projetos que nem sempre se desenvolviam completamente.

Somado a isso, com a ascensão dos espaços privados de sociabilização – shopping centers, museus e galerias de arte, estabelecimentos comerciais, clubes e parques de recreação, áreas de lazer de condomínios, entre outros –, observou-se um enfraquecimento gradativo dos espaços públicos na promoção da sociabilidade urbana, bem como uma tendência de esvaziamento de muitos deles por uma parte da população, que passou a optar pelos espaços privados de domínio público. Como consequência, esta diferenciação entre os espaços públicos e privados e a população frequentadora de cada um deles ocasionou diversos estigmas que marcaram alguns dos espaços públicos de forma permanente, razão pela

qual tornaram-se, para a população e para o setor público, espaços passíveis de “recuperação”.

Foi justamente com base nesse fator que a gestão iniciada em 2013 pautou suas intervenções, de modo que buscou colocar o espaço público no centro das tratativas urbanas e criar condições para que suas circunstâncias fossem alteradas. Seu objetivo, para além de recuperar a importância desses espaços para a cidade e seus moradores, foi recuperá-la também no interior da administração pública, repensando o modo como vinham sendo efetuados (SÃO PAULO, 2016a).

Para isso, a gestão propôs um conjunto de regulamentações que romperam com a dependência entre os projetos e se dedicaram exclusivamente ao melhoramento dos espaços públicos. Diferente da maioria das intervenções realizadas até então, suas ações não se destinaram a criar espaços emblemáticos para toda a cidade e tampouco a pensá-los como meio de qualificação de uma área específica, mas sim a fazer um projeto de recuperação e qualificação dos espaços existentes, na escala local, visando dotá-los de novos usos e significados para aqueles que o utilizam. Isto é, antes de identificar áreas de intervenção, as propostas da gestão

identificaram problemas existentes nos espaços públicos da cidade, de modo que pudessem, sempre que verificados, atuar sobre eles por todo o território.

Visando detectar esses problemas, portanto, o setor público se dispôs a entender e priorizar as relações já constituídas nos espaços, bem como a rever alguns usos anteriormente definidos e a estimular o trabalho participativo, de modo a aliar as demandas da sociedade aos interesses da governança, com o objetivo de potencializar o domínio público. Por meio da conclusão do processo de revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE) da cidade, realizada em 2014, e das políticas públicas propostas, os órgãos públicos competentes deixaram evidente um posicionamento em prol da conversão dos espaços públicos da cidade em espaços de representatividade que fossem, sobretudo, democráticos, o que lhes outorga e recupera atributos políticos tão caros à população naquele momento.

Para compreender a afirmação anterior, é necessário recordar que no ano de 2013 houve, na cidade de São Paulo, uma série de manifestações públicas que culminaram no *impeachment* presidencial, em 2015. As Jornadas de Junho de

2013, que tiveram seu estopim em um fator vinculado ao urbano (o aumento das passagens do transporte público), culminaram em outras manifestações que encontraram no espaço público – as ruas – o seu lugar de expressão. Esses movimentos, iniciados em São Paulo e compartilhados com todo o Brasil, mostraram o desejo da população em participar ativamente das decisões de seu país e cidade, o que inclui, também, a produção do espaço.

Assim, as circunstâncias do momento – um período de crise política e econômica – e as intenções aparentes da gestão em atender, desde o ponto de vista urbanístico, às demandas da população; deixaram evidente a necessidade de se repensar as condições vigentes, responsáveis pela construção do cenário existente. A dificuldade para a realização desse projeto, entretanto, estava justamente na base institucional consolidada na cidade, cujos instrumentos urbanísticos e burocráticos não davam conta destes processos. Dito isto, pode-se afirmar que as ações da gestão foram além da proposta urbana, mas incorporaram também uma reestruturação dos mecanismos internos para que aquela se efetivasse. Como expressa Wisnik (2018), no que se refere

ao desempenho da gestão no espaço urbano, “[...] *advogado, Haddad produziu ações que não manipulam betoneiras, e sim leis, atuando sobre as formas de uso da cidade.*”.

Permeadas por um discurso baseado em princípios igualitários e democráticos, as medidas da gestão em direção aos espaços públicos se deram sobretudo por meio da mobilização de legislações anteriores e criação de novas políticas – como os *parklets* – que se propunham a potencializar seu domínio público e incentivar o processo participativo nas decisões urbanas. Lançando um olhar diretamente às soluções adotadas, o projeto de requalificação proposto aos espaços públicos de São Paulo teve início com a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE) do município.

A exemplo de importantes cidades internacionais, o documento sugeriu a adoção, em diversas agendas setoriais do município, de diretrizes que incentivassem o uso de transportes públicos e que pensassem a cidade a partir da escala do pedestre, como por exemplo a proposta dos Eixos de Estruturação baseado nas principais estações de transporte, as fachadas ativas, a fruição pública, entre outras. Para além de uma transformação espacial, entretanto, as

soluções apresentadas no PDE paulistano indicavam também para uma remodelação do próprio fazer urbanístico, visando fortalecer a adoção de um planejamento estratégico direcionado à cidade.

Dentre as medidas apresentadas por este documento encontraram-se a incorporação de diversos agentes, a integração de políticas e setores e a realização de ações em áreas específicas a partir da análise dos atributos próprios daquele lugar, capazes de interferir em seu desenvolvimento urbano. Embora essas soluções já existissem em normativas anteriores do município, o modo como foram concebidas e desenvolvidas pela gestão se alteraram, como vamos tratar.

Não obstante, para além da revisão do Plano Diretor, a gestão também foi responsável pela criação de um conjunto de políticas urbanas baseadas em relevantes experiências internacionais relacionadas às ações de urbanismo tático, as quais vem ganhando cada vez mais representatividade entre as gestões municipais de importantes cidades mundiais. Dado o cenário econômico, político e social delineado no país, a ideia de uma comunidade ativa e participativa, defendida pelos urbanistas dessa vertente, mostrou-se condizente com a noção

igualitária e democrática que se desejava atribuir aos espaços públicos paulistanos nesse período; assim como as propostas de pequenas intervenções que não demandassem um elevado investimento de recursos públicos ou que pudessem contar com a cooperação privada pareceu atraente em meio a uma crise econômica onde dificilmente se justificaria a aplicação de recursos em obras além das infraestruturas básicas.

Desse modo, parte do conjunto de propostas desenvolvidas nesse período incorporou ideias e ações provenientes de coletivos urbanos que vinham intervindo em espaços da cidade e outra parte foi desenvolvida dentro do próprio setor público de projetos urbanos, estimulado a pensar através de outro viés e com novos agentes, tendo como referência projetos internacionais concluídos ou em desenvolvimento em relevantes cidades ao redor do mundo – como Nova Iorque e São Francisco, por exemplo.

A proposta elaborada pela gestão para repensar os usos e funções dos espaços públicos da cidade se desenvolveram a partir de três ações complementares, que orientaram e subdividiram as políticas em conjuntos menores de acordo com o arranjo proposto (SÃO PAULO, 2016a, p. 8). A primeira delas

consistiu na criação de um programa de atividades que passaram a ocorrer em espaços considerados subutilizados ou até mesmo fechados para o uso naquele momento, com o objetivo de renová-los e de revelar sua importância no cotidiano urbano. A principal proposta desenvolvida nessa frente foi o programa Centro Aberto, o qual buscou atribuir caráter de permanência a espaços centrais que vinham sendo evitados pela população como um todo, ficando reservados principalmente para pessoas em situação de rua e outros sujeitos marginalizados socialmente.

A segunda ação se deu na revisão dos modos de regulamentação e cooperação entre a administração pública e a sociedade civil, no sentido de possibilitar novas formas de ocupação das ruas da cidade. Os *parklets* foram a proposta mais expressiva dessa ação, enquanto uma política de resgate de um espaço destinado a outro uso e qualificação, o qual reforça o predomínio do veículo individual, por meio da cooperação público-privada. Neste caso, a retirada da vaga de estacionamento não apenas recupera este espaço e o dispõe

para uso coletivo, mas ao mesmo tempo qualifica as calçadas e a permanência dos pedestres.

A terceira e última ação, por sua vez, objetivou efetivar a transformação dos espaços públicos por seu meio físico, de modo que novas paisagens surgiram com o uso de infraestruturas capazes de dar suporte às atividades previstas para os espaços recuperados. São parte dessa última ação os projetos de reurbanização do Vale do Anhangabaú<sup>43</sup>, da Avenida Santo Amaro, do Largo da Batata e dos calçadões da cidade, que ganharam novas qualificações espaciais e usos.

Além desses, outros projetos foram desenvolvidos, como o Programa Ruas Abertas, que previu a abertura para pedestres e o fechamento para o trânsito de veículos de 29 ruas do município, com incentivo de ocupação por meio de atividades recreativas e artísticas – do qual a principal expoente foi a Avenida Paulista –; a instalação de 120 pontos de Wi-fi em praças, visando incentivar a permanência nas

---

<sup>43</sup> A obra do Vale do Anhangabaú foi concluída em 2020 durante a gestão do então prefeito Bruno Covas, havendo sido concedida para a iniciativa privada logo em seguida, em outubro de 2020. A concessão realizada previu a manutenção, gestão

e exploração comercial do espaço, incluindo a revitalização da área através de atividades culturais, educacionais, esportivas e recreativas promovidas gratuitamente e a exploração de quiosques alugados para comércio e alimentação.

mesmas; a regulamentação do Carnaval de Rua, ao qual se dotou com a infraestrutura e logística necessária; entre outros.

De modo geral, portanto, as propostas voltadas aos espaços públicos realizadas pela gestão Haddad tiveram em comum a priorização de meios não motorizados de deslocamento – principalmente pedestres e ciclistas –, o incentivo e suporte à permanência das pessoas nos espaços públicos, e a promoção de novos usos e atividades para estes espaços (SÃO PAULO, 2016a, p. 16). Não à toa estes projetos foram acompanhados de novas propostas de infraestrutura urbana que corroboraram com o conjunto de intervenções, como projetos de pavimentação, iluminação e mobiliário urbano, por exemplo; além de outras intervenções de maior porte no setor do transporte público, como o aumento expressivo de ciclofaixas e de faixas exclusivas ou prioritárias para a circulação de ônibus municipais.

Sem embargo, para além das possibilidades que se abriram para a construção da paisagem paulistana, uma das mais importantes alterações dessa gestão se deu em sua própria estrutura interna que, diferente das anteriores, passou a assumir novos arranjos e riscos, consequentemente. De

modo geral, os projetos criados para os espaços públicos durante esse período compartilharam a característica de serem viabilizados a partir de medidas relativamente simples – como alterações de mobiliários ou da rota de veículos, por exemplo –, que não demandavam grandes investimentos e que, em caso de insucesso, poderiam ser revertidos facilmente.

A adoção de “projetos-piloto”, como a própria Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano denominou aos primeiros intentos de cada proposta, trouxe ao poder público a possibilidade de experimentar soluções contando com um ônus relativamente baixo, de modo que fosse possível concentrar os investimentos públicos em obras de infraestrutura. Além disso, a inclusão de outros agentes no processo de produção desses espaços também diminuiu os riscos antes assumidos integralmente pelo setor público; ainda que em um movimento inversamente proporcional, entretanto, o poder de negociação e decisão desses agentes sobre o



**FIGURAS 9-14** - Paisagem paulistana após intervenções nos espaços públicos propostas pela gestão Haddad (2013-2016). Fonte: SMDU.



governo tenha aumentado, uma vez que passam a assumir um papel mais participativo na estrutura consolidada<sup>44</sup>.

Vale ressaltar que essa participação social proposta pela gestão se dá em diferentes níveis, a depender de cada política. Houveram casos de consulta pública, onde a população auxiliou no refinamento da política proposta; assim como também existiram casos de cooperação público-privada, como os *parklets*, em que a iniciativa privada efetivamente investiu seus recursos e participou ativamente da construção e manutenção daquela espacialidade. Em todos os arranjos, entretanto, é significativa a diversificação dos agentes incorporados pelos processos participativos promovidos pela gestão, incluindo organizações sociais, membros da sociedade civil, empresas de diferentes ramos, entre outros; diferentemente das parcerias realizadas com grandes incorporadoras ou construtoras quando das Operações

---

<sup>44</sup> O compartilhamento da gestão e produção do espaço público urbano entre os setores público e privado é tema central a este estudo, razão pela qual perpassa e se destaca nas análises das políticas urbanas abordadas. Apresentados os objetos empíricos, retoma-se esta questão e faz-se uma explanação acerca desse modelo e suas consequências nas considerações finais da dissertação.

<sup>45</sup> As cartilhas e guias lançadas pela Prefeitura de São Paulo se dedicaram a tratar da qualificação dos espaços públicos e de seus projetos realizados. Para sua

Urbanas – dado que seus projetos demandavam vultuosos investimentos.

Assim sendo, tendo em vista a continuidade das propostas e deixar um legado das experiências adquiridas, a então Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) lançou uma série de cartilhas nas quais sintetizaram as ações realizadas pela gestão no que concerne aos espaços públicos<sup>45</sup>. Duas delas, “Espaços públicos e a cidade que queremos” e o “Guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo”, lançadas em 2016 já ao final da gestão, expuseram mais do que resultados obtidos, mas também o ideário que orientou suas ações na concepção do espaço público.

realização, contaram com parcerias estreitas entre as equipes dos órgãos competentes ao espaço urbano com universidades nacionais e outras importantes instituições, como por exemplo a UNESCO, a *National Association of City Transportation Officials* (NACTO), o *Institute of Transportation and Development Policy* (ITDP), e o escritório Gehl Architects.

Em suma, a concepção adotada e exposta pela gestão se baseou, sobretudo, na recuperação do aspecto político dos espaços públicos inserindo-os em um projeto que abrangia toda a cidade e suas formas de uso. Utilizando-se de uma ideologia cidadanista (Delgado, 2011), a gestão procurou atribuir certas características morais e éticas ao uso do espaço que configuravam uma atmosfera de consenso tanto entre seus agentes produtores, quanto entre a população que o pratica.

Esse consenso, entretanto, ignora uma dimensão crucial dos espaços públicos, a alteridade, que tradicionalmente se materializa em distintas formas de disputas espaciais – como por exemplo nas formas de segregação e exclusão socioespaciais ou como fragmentação do território. Embora nenhuma das cartilhas realizadas tratem desses aspectos, eles existiram em todas as políticas e não os considerar em sua continuidade seria o equivalente a propagar as estruturas anteriores, dado que contraria o ideal de melhoramento contínuo existente quando se substitui o projeto,



**FIGURAS 15-16** - Cartilhas desenvolvidas no âmbito da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano durante a gestão Haddad, em 2016. Fonte: PMSP.

generalizante, por um planejamento estratégico que se desenvolve a partir de experimentações (o que de fato ocorreu com a troca da gestão)<sup>46</sup>.

A existência desses conflitos, é claro, não diminuem os esforços da gestão Haddad em transformar os antigos paradigmas urbanísticos; mas antes caracterizam um processo em desenvolvimento, iniciado nesse período. Dito isso, uma análise posterior que saia do nível do discurso e abarque aquilo que efetivamente foi realizado é importante para que se construa um olhar crítico sobre as falhas e acertos, tendo em vista desdobramentos já conhecidos – ao que esse trabalho se dedica, em relação aos *parklets*. No caso dessa gestão específica de São Paulo, destaca-se sua relevância ao colocar em evidência uma alteração em curso nos procedimentos da máquina pública no que se refere à produção espacial. Nesse momento, o papel da administração pública na mediação dos processos se sobressai aos demais, tanto no que se refere à sua função de regulador desses processos e dos variados

---

<sup>46</sup> A revisão dos procedimentos e políticas adotados pela gestão Haddad foi prevista, de modo a prosseguir em direção a uma governabilidade cada vez mais próxima daquela que conceberam. A interrupção da gestão quando das novas eleições, entretanto, fizeram com que muitos dos esforços realizados não se completassem

agentes atuantes, quanto à de criador de condições capazes de manter a estrutura e os interesses vigentes.

Ainda assim, antes de expressarem uma mudança em direção a um “novo urbanismo”, como em alguns casos se concebe, estas questões podem vir a acentuar aspectos já observados no projeto neoliberal de produção do espaço urbano, como seu empresariamento, o acirramento do cenário de concorrência entre as cidades e a construção especulativa do lugar. Como veremos no caso dos *parklets*, por exemplo, o fortalecimento da participação de determinados setores privados na produção do espaço urbano – sobretudo dos espaços públicos – podem fazer com que se reforcem processos em voga, como a privatização e outros decorrentes da mesma.

Assim, a gestão do ex-prefeito Haddad marcou na cidade de São Paulo um período de representação daqueles que Dardot e Laval (2016) identificam como “esquerda moderna”<sup>47</sup>; ou seja, foi uma gestão que, embora tenha feito

na nova gestão, de modo que as experiências adquiridas com cada uma das políticas, e sua consequente integração, foi perdida.

<sup>47</sup> De acordo com Dardot e Laval (2016, p. 238): “A política da esquerda moderna deve ajudar os indivíduos a ajudar a si mesmos, isto é, a “dar a volta por cima” numa

alterações substanciais nos dispositivos e diretrizes assumidos pelo Estado e governança, não se opôs às condições neoliberais estruturantes, admitindo-as e atuando a partir delas. Como mediador da produção, atuou gerindo os atores e as instâncias existentes para que a construção da “cidade que queremos” fosse alcançada e, com isso, fortaleceu o princípio da concorrência neoliberal ao adotar em São Paulo uma imagem preconcebida de cidade, utilizada como *marketing* urbano tanto internamente, aos próprios moradores em busca de adesão; como externamente, às demais cidades, com o intuito de afirmar um posicionamento urbano forte e claro.

Em virtude das leis coercivas da concorrência, as coalizões locais, para sobreviverem, não tem opção, exceto se conseguirem se manter na dianteira no jogo, engendrando saltos de inovação em estilos de vida, formas culturais, combinações de produtos e serviços e, inclusive, formas institucionais e políticas. O resultado é um turbilhão estimulante, ainda

---

*competição geral que não é questionada em si mesma. Isso se traduz num discurso amparado na reintrodução das categorias típicas do esquema concorrencial do vínculo social: o capital humano, a igualdade de oportunidades, a responsabilidade*

que destrutivo, de inovações culturais, políticas, de produção e consumo de base urbana. (HARVEY, 1996, p. 182-183)

Nesse sentido, embora tenham havido esforços em abarcar a participação social em todo o processo urbanístico, nota-se que houve uma concepção prévia de um projeto de cidade e dos instrumentos a serem utilizados em sua construção que já traziam em si instâncias que reforçam a neoliberalização do espaço ao determinar às cidades a função principal de atrair investimentos e, conseqüentemente, inserir-se em circuitos econômicos mundiais – ainda que esse não fosse o objetivo expresso pela gestão, mas sim uma racionalidade anterior que permeia todos os processos. Algumas das políticas adotadas, trazidas de contextos sociais totalmente distintos de São Paulo, não representaram exatamente uma demanda real da população, chamada pelo Estado a ser ouvida e a construir sua própria solução; mas sim um movimento inverso, *top-down*, em que primeiro se criou a solução e posteriormente, a necessidade – momento em que

*individual etc, em detrimento de uma concepção alternativa do vínculo social que se basearia em uma maior solidariedade e em objetos de igualdade real.*

se passou a buscar espaços na trama urbana que, desde o ponto de vista daqueles que propunham as intervenções, deveriam ter seu uso recuperado ou alterado.

Não apenas em São Paulo, mas mundialmente, a replicabilidade do conjunto de ideias e soluções expressas pela vertente do urbanismo tático podem, na maioria dos casos, serem questionadas desde sua dimensão participativa, central para seus idealizadores. Afinal, como uma solução desenhada para uma demanda específica de uma comunidade local atende integralmente às necessidades de outras? Uma vez que se apoiam em argumentos consolidados no urbanismo como um todo – a necessidade de recuperação de espaços considerados degradados ou subutilizados pelo planejamento urbano, das ruas como espaço social, a atribuição de novos usos à espaços representativos da cidade, entre outras – o discurso atribuído às propostas faz com que ascendam como um vocabulário capaz de aplicar-se a qualquer cidade e a

---

<sup>48</sup> Os *parklets* são bons exemplos dessa replicabilidade indistinta, uma vez que se apresentam como uma solução com forma e conteúdo pré definidos e passíveis de aplicação em qualquer contexto socioespacial em que esteja inserido (seja uma cidade norte americana, bairros nobres ou periferia paulistana). Esta reprodução,

qualquer realidade, excluindo, efetivamente, a necessidade da participação social em sua construção<sup>48</sup>.

Assim, no caso de São Paulo, a participação da sociedade civil se deu sobre um projeto de cidade previamente concebido pela expertise de profissionais do espaço urbano e defendido pelo Estado por meio de um discurso que reproduz condições que não necessariamente se aplicam integralmente à sua realidade, mas que de alguma forma o fazem, na medida em que se apoiam em instrumentos ideológicos com uma capacidade de adaptação bastante versátil (DELGADO, 2011, p. 5). A construção desse discurso se dá de tal forma que aspectos já desvelados e abordados em outros momentos retornam como elementos novos, revisitados sob novas perspectivas que cada vez mais homogeneizam as soluções e os espaços, ainda que não seja o objetivo de quem o promove.

Tomadas por uma mesma racionalidade que se expressa por lógicas semelhantes, diversas administrações públicas reproduzem soluções que de tanto serem aplicados

por sua vez, é consequência de um *indiferentismo espacial* proveniente da produção banal do território (MUÑOZ, 2008), assuntos a serem tratados adiante, na sessão 4 desta dissertação.

de modo genérico e universal já não apresentam necessariamente um compromisso com a realidade social de cada lugar, mas sim com o processo de neoliberalização, a nível mundial. A título de exemplo, vejamos como Delgado (2011) já predizia aquilo que foi expresso pela Prefeitura de São Paulo cinco anos depois:

Lo que antes era una calle es ahora escenario potencialmente inagotable para la comunicación y el intercambio, ámbito accesible a todos en que se producen constantes negociaciones entre copresentes que juegan con los diferentes grados de la aproximación y el distanciamiento, pero siempre sobre la base de la libertad formal y la igualdad de derechos, todo ello en una esfera de la que todos pueden apropiarse, pero que no pueden reclamar como propiedad; marco físico de lo político como campo de encuentro transpersonal y región sometida a leyes que deberían ser garantía para la equidad. (DELGADO, 2011, p. 7)

Entre os diversos tipos de espaços públicos livres existentes, as ruas de São Paulo são o tipo com maior área e oferta na cidade. Tem como principal função comportar os diferentes modos de deslocamento viário e servir de suporte para toda a infraestrutura necessária à vida urbana, como o saneamento, a energia e as telecomunicações. Abrigam também diversos elementos que qualificam a cidade como a arborização, o mobiliário, a sinalização e a relação com os edifícios, suas fachadas e seus acessos. Ao mesmo tempo é também um local de fruição, lazer, cultura, manifestação e ócio. É o lugar onde as pessoas se encontram e compartilham informações, trabalho e mercadorias. É notadamente um espaço público por excelência. As políticas públicas de incentivo à mobilidade e ao fomento a novos modais de transporte, notadamente os corredores de ônibus e o sistema ciclovitário, vêm causando uma mudança de paradigma nas ruas de São Paulo. (SÃO PAULO, 2016b, p. 9)

Assim, apesar da descontinuidade da gestão, não se pode negar que o enfoque dado aos espaços públicos e à mobilidade alternativa durante este período deixaram heranças para a cidade de São Paulo, sejam elas marcadas em sua paisagem ou em sua estrutura institucional. A estas, por sua vez, se sobrepueram novas circunstâncias que, juntamente com as anteriores, tiveram consequências diretas no modo como cada política foi produzida espacialmente, à continuidade da gestão. Os avanços e retrocessos na tentativa de tensionar as estruturas neoliberais vigentes na produção espacial

deixam evidente como essa racionalidade ainda é hegemônica e capaz de apropriar-se das mais diversas formas de organização políticas, sociais e econômicas. O capítulo a seguir trata de mostrar como esse processo de destruição criativa das estruturas vigentes se manifesta na política dos *parklets*, em São Paulo, de modo a possibilitar a construção de explicações que identifiquem algumas das lógicas aplicadas em seu desenvolvimento, bem como as consequências decorrentes ao espaço urbano.

# **SESSÃO 2**

## **POLÍTICA EM FOCO: A EVOLUÇÃO DA POLÍTICA DOS *PARKLETSEM* SÃO PAULO**

A cidadania não é mais definida como participação ativa na definição de um bem comum próprio de uma comunidade política, mas como uma mobilização permanente de indivíduos que devem engajar-se em parcerias e contratos de todos os tipos com empresas e associações para a produção de bens locais que satisfaçam os consumidores. (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 239)



Logo que os *parklets* passaram a compor o quadro de regulamentações urbanas de São Paulo com a publicação do Decreto N° 55.045 em 16 de abril de 2014, muito rapidamente já puderam ser vistos na paisagem da cidade. Mais do que apontar a existência de uma demanda privada por esse tipo de instalação, sua rápida incorporação expressou também os resultados do projeto desenvolvido pela gestão aos espaços públicos da cidade, que vinha avançando em diversas propostas paralelamente a fim de evidenciar a viabilidade do imaginário urbano idealizado.

Além de uma condição específica, a evolução dos *parklets* em São Paulo também se molda a partir de condições políticas, econômicas e sociais do próprio município. Tendo isso em vista, torna-se possível estabelecer alguns marcos capazes de delimitar a política urbana em períodos cujas diretrizes e orientações tomadas em sua produção foram distintas, seja por parte do poder público ou do setor privado.

Visando estabelecer um percurso capaz de apreender as especificidades do desenvolvimento da política, essa

periodização foi adotada enquanto recurso narrativo. Ainda assim, destaca-se que os períodos aqui identificados não se constituem, na prática, por momentos de rupturas ou descontinuidades, mas sim como um processo contínuo de constituição da política urbana, que culmina em seus desdobramentos mais recentes.

Sendo assim, o primeiro período identificado refere-se ao momento de concepção da proposta, sua apresentação ao poder público e, a partir deste, para a população. Como trataremos, caracteriza-se pelo alinhamento da gestão municipal da cidade à debates e projetos que vinham sendo realizados no âmbito internacional – urbanos e de governança –, responsáveis por acentuar, ainda que indiretamente, um processo neoliberal de empresariamento urbano<sup>49</sup> que recupera a centralidade do Estado sob moldes mercadológicos ao mesmo tempo em que reforça a delimitação de sua atuação ao papel de regulador, dado que incentiva a participação direta do setor privado na produção do espaço urbano.

---

<sup>49</sup> HARVEY (2016).

A construção efetiva desse cenário, ou seja, o período em que o projeto de reestruturação institucional e urbanístico da gestão urbana foi desenvolvido, constitui o segundo período da evolução da política. No caso dos *parklets*, essa consolidação, que ocorreu entre 2014, quando da vigência do Decreto, e o final de 2016, quando se encerra a gestão proponente, resultou em um número crescente de termos de cooperação firmados entre as iniciativas pública e privada e em uma tentativa, por parte do poder público, de democratização da proposta frente aos resultados observados em uma primeira avaliação da política<sup>50</sup>.

O terceiro período, por sua vez, teve início com a troca da gestão municipal e com a consequente mudança de diretrizes voltadas aos espaços públicos da cidade. Durante os anos de 2017 e 2020 a política pública dos *parklets* marcou-se por uma queda no número de instalações devido ao término de muitos dos termos de cooperação firmados no momento anterior, assim como a um desincentivo temporário por parte do poder público, que incorporou em sua agenda projetos de

privatização massiva a serem tratados no item “A consolidação da política pública”, adiante. Sem o devido acompanhamento e revisão do cumprimento dos interesses públicos, o período resultou na consolidação de uma política pública orientada pelo mercado.

O quarto e último período, iniciado em meados de 2020, é marcado temporalmente pelas condições da reabertura comercial posterior ao isolamento social demandado pelo evento da pandemia do COVID-19 que tomou as cidades brasileiras e de todo o mundo. Novamente à exemplo de iniciativas internacionais, este período se distingue pelo aceleração do processo de privatização já identificado nos períodos anteriores, e tem seu desfecho com a completa conversão dos *parklets* em ocupações comerciais privadas, neste momento devidamente regulamentadas.

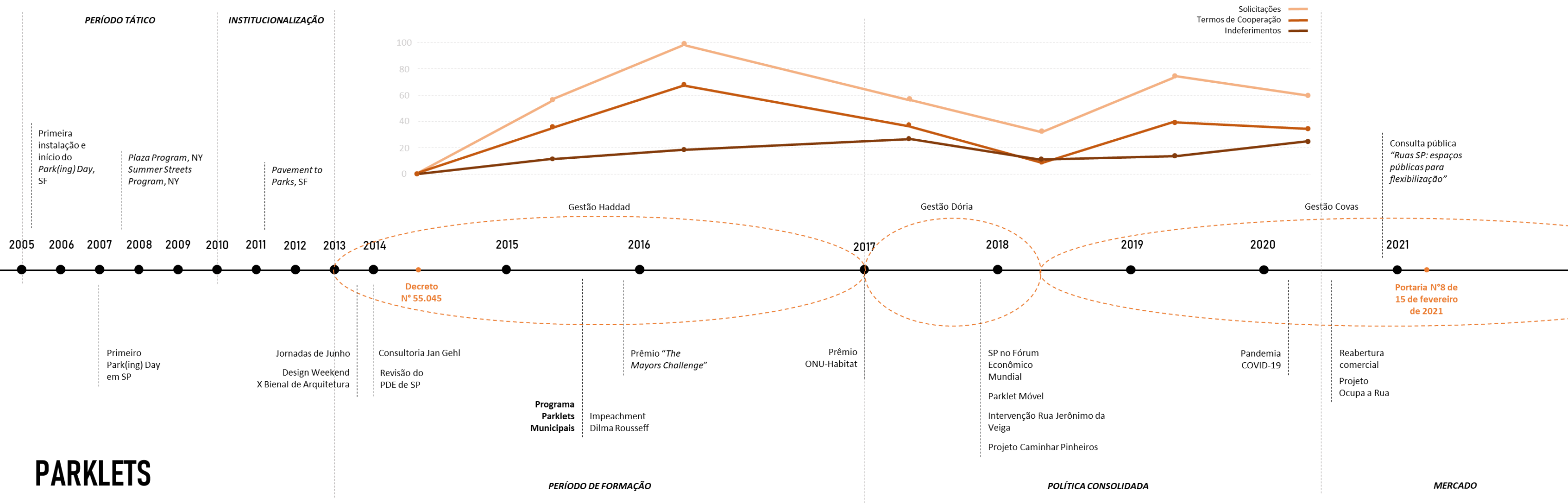
À continuação da narrativa iniciada no primeiro capítulo, os itens a seguir tratam de abordar a formação e evolução da política dos *parklets* em São Paulo a partir de quatro períodos

---

<sup>50</sup> A democratização da política proposta pelo setor público se dá como um intento de popularizá-la e torná-la viável em todo o território. Ver item “O programa de *parklets* municipais, na página 101.

identificados como de formação do instrumento urbanístico, de consolidação da política e de redefinição da proposta. Por meio destes, espera-se colaborar para a compreensão do modo como a política se desenvolveu em São Paulo, incluindo aspectos de sua territorialização, da participação de seus agentes e de seus desdobramentos socioespaciais.

# PARKLETS



**FIGURA 17**  
 Linha do tempo com eventos e marcos importantes para o desenvolvimento da política dos parklets em São Paulo. Elaboração própria.

## DECRETO MUNICIPAL N° 55.045

Assim como ocorreu nas cidades norte americanas e em diversas outras ao redor do mundo a partir da primeira iniciativa do *Park(ing) Day*, São Paulo e outras cidades brasileiras passaram a promover anualmente intervenções como as realizadas em São Francisco. Denominadas “Vagas Vivas” ou “Zonas Verdes”, esta nomenclatura adotada no cenário nacional fazia alusão à “Zona Azul”, cobrança habitual pelo estacionamento de veículos, dado que nas Zonas Verdes, em vez de carros, se acomodavam nas vagas uma instalação e um grupo de pessoas, que juntos destinavam aquele espaço a outro uso.

A primeira Vaga Viva brasileira foi instalada na cidade do Rio de Janeiro em 12 de setembro de 2006, e alguns dias depois outra foi promovida em São Paulo. Com duração de um dia, as intervenções tinham o mesmo propósito da iniciativa realizada em São Francisco: mostrar outra possibilidade de uso do espaço e trazer ao debate a questão das cidades pensadas aos automóveis e não às pessoas. Devido à temática, desde 2006, as datas escolhidas anualmente para a ação no Brasil



**FIGURAS 18-20** - Zonas verdes realizadas em São Paulo. Acima, a primeira, de 2006 e; abaixo, 2010 e 2012, respectivamente. Fonte: Vadebike.org

foram o dia 22 de setembro, quando se comemora o Dia Mundial sem Carro ou, eventualmente, outras vinculadas ao tema do meio ambiente (CRUZ, 2013).

Ao contrário do que já ocorria em cenário internacional, as ações que ocorreram no Brasil neste período ainda se mantinham bastante interiorizadas entre seus promotores – um grupo de arquitetos, *designers* e outros estudiosos e ativistas do espaço urbano – dado que eram atividades pontuais, de apenas um dia, que não tinham tempo suficiente para que seu debate se ampliasse ao restante da população. Em função disso, em 2011, quando algumas das pessoas envolvidas com a promoção das Vagas Vivas estiveram em um programa de visitas às cidades norte americanas – visando construir um referencial através das ações desenvolvidas nas mesmas – surpreenderam-lhes as propostas espaciais e a aceitação obtida pelos *parklets* nestas cidades, nas quais já haviam sido institucionalizados (informação pessoal)<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> As informações sobre os primeiros contatos com a política dos *parklets*, bem como das primeiras iniciativas realizadas em eventos nacionais foram fornecidas por Lincoln Paiva em entrevista dedicada a esta pesquisa, realizada no dia 07 de dezembro de 2018. Lincoln Paiva é presidente e fundador do Instituto Mobilidade Verde e responsável por uma série de iniciativas que buscam pensar diretrizes

A partir de então, com o retorno deste grupo ao Brasil, deu-se início a um diálogo entre estes e os órgãos públicos competentes com o objetivo de desenvolver atividade semelhante em São Paulo. A oportunidade esperada surgiu em 2013 com a realização de dois eventos que tratavam de questões urbanas e que propunham a instalação de elementos distribuídos pela cidade: a *Design Weekend* e a X Bienal de Arquitetura de São Paulo, cujo tema era “Cidade: modos de fazer, modos de usar”. As intervenções realizadas nos eventos, embora ainda fossem denominadas “Zonas Verdes” – buscando relacionar-se com a prática existente na cidade –, já anunciavam a proposta dos *parklets* norte americanos.

Assim, as primeiras experiências de *parklets* paulistanos ocorreram no evento *Design Weekend*, em 2013, quando foram realizadas duas instalações, uma na rua Amauri, número 255, e outra na rua Maria Antônia, 294, que permaneceram por quatro dias (de 15 a 18 de agosto de 2013). A iniciativa se deu

sustentáveis para as cidades e o transporte alternativo. De acordo com o entrevistado, o arquiteto esteve nos Estados Unidos em 2011 e participou do processo de institucionalização da política na cidade de São Paulo, razão pela qual o Instituto Mobilidade Verde esteve à frente das primeiras iniciativas de *parklets* na cidade.



**FIGURAS 21-24** - Zonas Verdes instaladas nos eventos Design Weekend e X Bienal de São Paulo. Acima, Rua Amauri, 255, e Maria Antônia, 294; e abaixo, Rua Padre João Manuel. O parklet com detalhes em azul, situado no mesmo lugar que o parklet temporário da X Bienal, foi o primeiro parklet instalado após o Decreto N° 55.045. Fonte: Vitruvius.

a partir de um grupo de arquitetos e escritórios de arquitetura em parceria com a Prefeitura<sup>52</sup> e foi seguida de atividades de esclarecimento da ação à população. A partir disso, logo em seguida ao evento ocorreu a X Bienal de Arquitetura, entre os dias 28 de setembro a 24 de novembro de 2013, e outro *parklet* foi instalado na rua Padre João Manuel, ao lado do Conjunto Nacional<sup>53</sup>, com realização do mesmo grupo.

Embora apresentasse projeto similar ao anterior, o projeto piloto desenvolvido para a Bienal permaneceu instalado por maior tempo – um mês –, de modo que o impacto de sua instalação pôde ser monitorado e avaliado, dando base à política desenvolvida posteriormente. Como destacou Lincoln Paiva, vale ressaltar o fato de que estas instalações ocorriam em meio a um relevante momento do país – as Jornadas de Junho de 2013, como ficou conhecido –, no qual muitas manifestações políticas tomavam as ruas; sendo a Avenida Paulista (na esquina da qual o *parklet* da rua Padre João Manuel foi instalado), um dos principais locais de manifestação da cidade (informação pessoal)<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> Ver figura 25, nesta página.

<sup>53</sup> Ver figuras 21-24, página 86.

## ZONAS VERDES

✓ R. Amauri, 255.

✓ R. Maria Antônia, 294.

De 15 a 18 de agosto, 24 horas.  
15 de agosto, às 11h, haverá um debate público com autoridades e realizadores na zona verde da Maria Antônia. Entrada gratuita.



### REALIZAÇÃO

Instituto Mobilidade Verde  
Design Ok  
Gentilezas Urbanas  
H2C Arquitetura  
Zoom Arquitetura

### AUTORES DAS INTERVENÇÕES

Helena Camargo  
Guilherme Ortenblad  
José Marton  
Pedro Useche  
Paulo Alves  
SuperLimão  
André Cruz

### PATROCÍNIO

Summit Promo  
Secovi  
Vitacon

### APOIO

Prefeitura de São Paulo  
X Bienal Internacional de Arquitetura  
Instituto Soluções para Cidades/ABCP  
Concresteel  
Concretodecor  
Takeda Paisagismo  
Marton Estúdio  
Bus TV

**FIGURA 25** - Responsáveis pela realização dos *parklets* pilotos em São Paulo, no evento *Design Weekend*. Fonte: Guia da Design Weekend 2013.

<sup>54</sup> Informação pessoal fornecida por Lincoln Paiva em entrevista dedicada a esta pesquisa. Ver nota de rodapé 51.



Por essa razão, muitos cuidados se tomaram em torno da instalação, temerosos de que a mesma pudesse ser alvo de protestos. O que ocorreu, no entanto, foi o contrário, de modo que o resultado vislumbrado durante o monitoramento foi considerado bastante positivo, tanto por aqueles que lhe propuseram como pelo próprio setor público. A pesquisa realizada durante a instalação dos protótipos indicou que duas vagas de estacionamento, ocupadas por 30 a 40 carros em um dia, podiam abrigar cerca de 300 a 400 pessoas durante o mesmo período. Ainda de acordo com a mesma, observou-se no *parklet* da rua Padre João Manuel que a maior parte de seus usuários era constituída por trabalhadores da região, de baixa renda, que tinham pouca ou nenhuma vivência nos espaços públicos da cidade ou naquilo que consideravam ser esses espaços (praças e parques; excluindo a rua).

Decorridos os trinta dias de instalação, ao final do prazo do *parklet* da rua Padre João Manuel, houve a realização de

---

<sup>55</sup> A ideia da permanência da solução espacial apresenta vários pontos de vista. Para Lincoln Paiva, um dos propositores principais, o *parklet* deveria ser uma solução temporária, em caráter de teste, capaz de mostrar que a remoção das vagas e o redesenho do passeio público era uma alternativa possível para o planejamento urbano. A gestão que o propôs, por sua vez, adotou essa diretriz experimental ao adotar o período de 3 anos para as instalações. De acordo com o arquiteto Andre Andreis, um dos agentes públicos responsáveis pela política dos *parklets*, a ideia da

um abaixo assinado pela população local que pedia pela permanência do *parklet*. Assim, enquanto aqueles instalados na *Design Weekend* se responsabilizaram por apresentar efetivamente a ideia à população – ainda que já existissem as Vagas Vivas anteriormente –; o *parklet* instalado na X Bienal de Arquitetura foi aquele que trouxe à cidade – e à iniciativa pública – a ideia de que as Zonas Verdes poderiam se tornar uma intervenção definitiva no espaço público<sup>55</sup>.

Devido ao projeto de incentivo ao uso dos espaços públicos que vinha se desenvolvendo no âmbito do setor público durante a gestão 2013-2016, esta foi uma ideia facilmente acolhida pelo setor público. Logo a partir desta iniciativa, portanto, o órgão público responsável (representado pela São Paulo Urbanismo, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, àquela época) iniciou o projeto de desenvolvimento da política pública dos *parklets* da cidade de São Paulo, que

temporalidade se pautava na possibilidade de monitoramento dos resultados e reavaliação da política, cujos dados poderiam ser utilizados para a criação de outras políticas de desenho urbano, se assim se mostrasse pertinente. Nas gestões subsequentes, entretanto, a temporalidade tornou-se apenas um prazo contratual, na medida em que já se apresentava nenhuma perspectiva de alteração da política decorrente desse aspecto.

culminou no Decreto N° 55.045, publicado no Diário Oficial em 16 de abril de 2014<sup>56</sup>.

O lançamento do Decreto municipal foi seguido pela instalação do primeiro *parklet* institucionalizado do Brasil, localizado na rua Padre João Manuel, número 47, a exemplo e semelhança do projeto piloto instalado anteriormente<sup>57</sup>. Este projeto, que foi utilizado como referência à maioria dos posteriores, foi elaborado a partir dos resultados das primeiras iniciativas, aos quais se incorporaram avanços nas soluções técnicas e construtivas, assim como em seu layout. Os responsáveis pela construção do primeiro *parklet* institucionalizado no Brasil foram aquele mesmo grupo de arquitetos que já havia participado da realização dos projetos pilotos e que viriam a se envolver muito rapidamente com a produção dos elementos na cidade. A exemplo da cidade de São Francisco e tendo em conta as experiências nacionais anteriores, foi elaborado um manual de instalação<sup>58</sup> que orientou a produção de *parklets* pela cidade de São Paulo

---

<sup>56</sup> Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf>>.

<sup>57</sup> Ver figura 24, página 86.

através de orientações à população sobre as prerrogativas do Decreto municipal realizado.

Assim, à semelhança do programa norte-americano, dentre as determinações do Decreto elaborado em 2014 encontrou-se a definição de que qualquer pessoa física ou jurídica interessada pode obter aprovação para instalação de um *parklet* pelo período de até três anos, em endereço que atenda a determinados pré-requisitos de localização – distância mínima entre *parklets*, distância até a esquina, limitações para não obstruir outras determinações, entre outros. Além disso, somam-se a estes critérios outras exigências técnicas e operacionais, das quais destacam-se duas mais relevantes a este estudo, por tratarem-se do caráter público da instalação: 1) a proibição do uso dos *parklets*

<sup>58</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. Manual Operacional para Implantar um *Parklet* em São Paulo. Disponível em: <[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL\\_PARKLET\\_SP.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf)>. Acesso em: 14 jul. 2019.



**FIGURA 26** - Placas obrigatórias nos parklets de São Paulo de acordo com a Resolução SMDU.CPPU/017/2014. Rua Oscar Freire, 957. Fonte: Acervo pessoal, 2018.

<sup>59</sup> Embora a Resolução SMDU.CPPU/017/2014 delimite a publicidade a uma única placa, veremos adiante que alguns patrocinadores encontraram formas de conceder ao *parklet* a identidade visual da marca sem infringir diretamente a Resolução, posto que esta não abrange estas especificidades. Ver figuras 27-29, página 97.

enquanto espaço de publicidade<sup>59</sup>; e 2) a obrigatoriedade de que permaneça assegurado seu uso público, sendo vedado seu uso exclusivo, mesmo que pelo mantenedor<sup>60</sup>.

Em função dessas duas últimas, criou-se no âmbito regulador a Resolução SMDU.CPPU/017/2014, em que se define a possibilidade de instalação, nos *parklets*, de uma placa de publicidade máxima, limitada à 0,15 m<sup>2</sup>; e a obrigatoriedade de uma placa em que se indica “Este é um espaço público acessível a todos. É vedada, em qualquer hipótese, sua utilização exclusiva, inclusive por seu mantenedor.”. Tendo em vista a instalação e manutenção privada do elemento, as determinações para as comunicações visuais tinham o objetivo de resguardar o caráter público da espacialidade.

De acordo com o Decreto, para a solicitação de instalação de um *parklet* o interessado deve dar entrada com os documentos exigidos na Prefeitura Regional responsável por sua jurisdição, de modo que cabe a esta a realização de todo o processo de análise e aprovação do novo *parklet*, bem

<sup>60</sup> Essa definição é central para este trabalho, uma vez que é ela que deveria garantir o caráter público do *parklet*, mas que foi frequentemente descumprida em prol do uso privado pelo mantenedor.

como sua fiscalização depois de instalado. Do mantenedor privado, por sua vez, se exige a manutenção do espaço em boas condições de uso e conservação, bem como se sugere que procure desenvolver relações entre a instalação e a comunidade local, de modo a garantir a ativação de seu espaço público por meio de eventuais atividades a que este possa dar suporte. Passados os três anos, ao final da cooperação, o proponente tem a opção de entrar com nova solicitação, cumprindo novamente a todas as etapas, ou de removê-lo, ficando a remoção sob sua exclusiva responsabilidade.

Passados sete anos de política, o Decreto Municipal relativo aos *parklets* da cidade de São Paulo permanece inalterado, embora cada Prefeitura Regional tenha tido liberdade para acrescentar algumas exigências em portarias específicas, de acordo com necessidades que identificassem em seu território<sup>61</sup>. Devido ao desenvolvimento desigual da política pela cidade – do qual trataremos adiante – pode-se dizer que o preparo das Prefeituras Regionais com o tema também é variado, de modo que enquanto algumas

---

<sup>61</sup> Embora o Decreto N° 55.045 se mantenha inalterado até o presente momento, durante os anos de 2020 e 2021 criaram-se novos decretos e portarias relacionadas

apresentam um setor interno destinado exclusivamente aos trâmites relativos aos *parklets*, devido à alta demanda, outras sequer receberam uma solicitação ou fizeram um processo de aprovação durante todo esse período.

Além disso, desde a criação do Decreto, o modelo de regulamentação adotado na cidade de São Paulo – importado de São Francisco – foi também exportado para todo o Brasil, de modo que após a experiência paulistana os *parklets* foram incorporados às legislações de muitos outros municípios. Essa expansão da proposta às demais cidades brasileiras se deu em alguns dos casos devido a uma demanda existente – por haverem *parklets* implantados irregularmente no aguardo de uma regulamentação –; e em outros a partir de uma intenção da própria governança de que fossem implantados na cidade, ainda que não houvesse nenhum exemplar anterior ou demanda real por parte da população, bem como nunca tenham tido, posteriormente, um *parklet* instalado em seu território.

ao decreto original e capazes de alterar o uso dos *parklets*. Ver item “Ruas SP: a redefinição mercadológica da proposta dos *parklets*”, página 142.

2015		2016		2017		2018		2019		2020	
CIDADE	ESTADO	CIDADE	ESTADO	CIDADE	ESTADO	CIDADE	ESTADO	CIDADE	ESTADO	CIDADE	ESTADO
Belo Horizonte	MG	Araras	SP	Balneário Camboriú	SC	Campinas	SP	Alegrete	RS	Bagé	RS
Brotas	SP	Barra Bonita	SP	Bauru	SP	Campo Grande	MS	Campo Mourão	PR	Cariacica	ES
Fortaleza	CE	Blumenau	SC	Bocaina	SP	Cascavel	PR	Catanduva	SP	Cotia	SP
Goiânia	GO	Curitiba	PA	Campo Grande	MS	Caxias do Sul	RS	Foz do Iguaçu	PR	Itararé	SP
Guaíba	RS	Jundiá	SP	Farroupilha	RS	Cubatão	SP	Jaboticabal	SP	Lins	SP
Itabira	MG	Manaus	AM	Florianópolis	SC	Fernandópolis	SP	Jacareí	SP	Porto Ferreira	SP
Poços de Caldas	MG	Ponta Grossa	RS	Garibaldi	RS	João Pessoa	PB	Jaguarão	RS	São Luís	MA
Ribeirão Preto	SP	Salvador	BA	Guarujá	SP	Lajeado	RS	Juiz de Fora	MG		
Rio de Janeiro	RJ	São Jose do Rio Preto	SP	Londrina	PR	Marília	SP	Mirassol	SP		
Varginha	MG	São José dos Campos	SP	Maringá	PR	Niterói	RJ	Nova Prata	SP		
		Sorocaba	SP	Mogi das Cruzes	SP	Pederneiras	SP	Novo Hamburgo	RS		
		Vila Velha	ES	Nova Lima	MG	Pedro Osório	RS	Olímpia	SP		
		Vitória	ES	Pelotas	RS	Rio Grande	RS	Santa Maria	RS		
				Penápolis	RJ	Santa Cruz do Sul	SC	Santo André	SP		
				Piracicaba	SP	Santo Ângelo	RS	São Caetano	SP		
				Porto Alegre	RS	Serra	ES	São Jerônimo	RS		
				Santos	SP	Uberaba	MG	Sarandi	PR		
				São Vicente	SP	Venâncio Aires	RS	Vacaria	RS		
				Sete Lagoas	MG			Viamão	RS		
				Tatuí	SP						
				Uruguaiana	RS						
				Viana	ES						

**QUADRO 1** - Exemplos de cidades brasileiras que regulamentaram os parklets. Elaboração própria.

Em todos os municípios, entretanto, a regulamentação dos *parklets* se deu por influência da cidade de São Paulo sobre as demais e pela associação de suas recentes estratégias urbanas a um imaginário de cidade progressiva como a que marcou São Paulo naquele período. Acreditava-se, portanto, que a reprodução de suas formas, práticas e padrões de desenvolvimento urbano pudesse ser capaz de conceder-lhes tais atributos, o que não ocorreu na maioria dos casos visto que a apropriação da política isolada de outras ações não resultou em mudanças tão enraizadas como naquela.

Assim, o que se observou nessa reprodução dos *parklets* na maioria dos municípios brasileiros foi o fato de que a replicabilidade da instalação descontextualizada do debate que propunha esvaziou-a de seu sentido primordial, de ser um espaço público, e em muitos casos foi distorcido e a ponto de contradizê-lo, tornando-se mera instalação privada. Não obstante, veremos à continuidade que esse efeito de descontextualização da proposta não ocorreu apenas nestes municípios, mas também na própria cidade de São Paulo, na qual, com os desdobramentos da política, se nota a tendência

a uma apropriação direcionada ao atendimento de interesses privados, distinta daquela prevista quando de sua proposta.

## O PERÍODO DE FORMAÇÃO DO INSTRUMENTO URBANÍSTICO

Tendo em vista o processo de destruição criativa caracterizado por Brenner, Peck e Theodore (2009, p. 9), São Paulo estaria passando, a partir de 2013, por um período por eles denominado como de “*reconfiguração da infraestrutura dos Estados locais*”. De acordo com os autores, trata-se de um momento do processo de urbanização neoliberal em que ocorre o desmantelamento das estruturas preexistentes da administração pública local – agora consideradas burocráticas e hierárquicas –, em prol da formação de um novo cenário institucional no qual se contemplam associações público-privadas, organizações não-governamentais e uma “nova administração pública”, responsável por corroborar com a

incorporação das demandas das elites empresariais nas políticas de desenvolvimento local<sup>62</sup>.

Se avaliado o discurso ideologicamente atribuído aos *parklets* – política criada a partir de uma demanda da sociedade civil, que se constrói com base na cooperação público-privada e que se insere em um modelo urbanístico integrado e estratégico –, vê-se que este incorpora completamente tais diretrizes neoliberais, à despeito de qualquer tensão entre estas e as noções do urbanismo tático. Não obstante ao discurso, o próprio desenvolvimento da política dos *parklets* paulistanos indicou uma clara absorção de sua proposta sob os moldes neoliberais de produção do espaço urbano.

Os primeiros três anos da política constituíram o período com maior número de registros de *parklets* na cidade e já nestes se podiam ver algumas características que seriam

reforçadas ao longo dos anos seguintes e que resultariam em uma nova intercessão por parte da gestão pública. No caso específico da gestão Haddad, é válido ressaltar que ainda que esta reservasse ao setor privado grande capacidade de decisão e produção no quadro de políticas públicas que propunha, todavia buscava afirmar seu poder de gerenciamento sobre este setor no novo cenário institucional que visava construir, de modo que a maioria de seus projetos foram desenvolvidos no interior dos próprios órgãos públicos, com sua equipe técnica<sup>63</sup>.

Com efeito, dentre as políticas propostas pela gestão, os *parklets* foram aqueles que mais contaram com a participação do setor privado, dada a necessidade de inversão direta de capital em sua construção. Se por um lado a política propunha – e segue propondo – a possibilidade de que qualquer pessoa física ou jurídica pudesse efetivar uma

---

<sup>62</sup> De acordo com Dardot e Laval (2016, p. 273), “O Estado foi reestruturado de duas maneiras que tendemos a confundir: de fora, com privatizações maciças de empresas públicas que põe fim ao “Estado produtor”, mas também de dentro, com a instauração de um Estado avaliador e regulador que mobiliza novos instrumentos de poder e, com eles, estrutura novas relações entre governo e sujeitos sociais”.

<sup>63</sup> Característica do empresariamento urbano neoliberal (HARVEY, 1996), a gestão compartilhada do espaço urbano resulta em uma reestruturação hierárquica e escalar: enquanto os grandes projetos são gerenciados pela esfera central do

governo municipal, a gestão dos lugares passa a ser coordenada por uma coalizão local que admite novos agentes urbanos. No caso dos *parklets*, ainda que a ideia tenha sido trazida por arquitetos e urbanistas que não compunham o corpo técnico municipal, e as instalações possam ser propostas por membros da sociedade civil em geral; são as equipes das Prefeituras Regionais que as avaliam e aprovam de acordo com aquilo que foi estabelecido no Decreto N° 55.045, criado pela SP Urbanismo, a atual Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

instalação; por outro lado é preciso considerar que a mesma já não ocorria, naquele momento, sob os moldes do urbanismo tático, no qual se podia pensar em ações mais improvisadas e de baixo custo cuja finalidade era resistir e tensionar aquilo que se fazia hegemonicamente. Após regulamentado, ao contrário, a instalação dos *parklets* deveriam seguir regras que provinham desta estrutura institucional vigente, as quais minimamente condicionavam sua construção espacial ao atendimento de um trâmite burocrático.

Dentre as novas condições para a instalação de um *parklet* após o Decreto N° 55.045 estava o investimento de recursos<sup>64</sup>, o que por si só tratou de limitar os agentes participantes, dado que já se expressava nas cidades norte-americanas quando do desenvolvimento da política nacional. Em São Paulo, à exemplo desses casos, a adesão predominante à política se deu por parte de setores comerciais e empresariais, os quais encontraram na espacialidade uma

---

<sup>64</sup> A responsabilidade de instalação, manutenção e remoção de um *parklet* é de seu proponente. Além dos custos financeiros (que podem variar entre 15 e 80 mil para instalação, sem contar com os serviços de manutenção), ainda se faz necessária a

oportunidade a seus interesses de negócio – particulares, portanto, e não necessariamente condizentes com os públicos.

Ao observarmos os agentes propositores de *parklets* ao longo do desenvolvimento da política paulistana nota-se que são, majoritariamente, bares e restaurantes que se concentram em regiões específicas da cidade e que vislumbram no *parklet* uma oportunidade de extensão de suas atividades de consumo interna. Em menor número, mas igualmente importantes, somam-se empresas de determinados segmentos que patrocinam instalações em áreas onde se concentram seu público-alvo, a fim de ampliar o alcance de suas marcas por meio da incorporação de novos ambientes de divulgação – o ambiente urbano, neste caso.

Não ao acaso, em São Paulo, estas regiões são coincidentes. De modo bastante simplificado e sem considerar a complexidade do processo de produção do espaço urbano paulistano, pode-se dizer que o centro expandido e o setor sudoeste do município têm sido, atualmente, as regiões que

realização de todo o trâmite burocrático de aprovação do *parklet* e assinatura do Termo de Cooperação, processo que pode durar em média de 6 a 8 meses (informação obtida em entrevista ao escritório Soul Urbanismo, de São Paulo).



mais concentram investimentos públicos e privados em obras que alteram sua paisagem muito rapidamente – muitas delas decorrentes de projetos amplos de reestruturação urbana, como por exemplo os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana que visam orientar a produção imobiliária ao longo dos eixos de transporte público e criar novas formas de relação entre os espaços públicos e privados; ou as Operações Urbanas Consorciadas, que incentivam o adensamento populacional e construtivo para determinadas áreas da cidade. Como em um processo cíclico, tais transformações atraem novos investimentos e conferem um elevado poder econômico dessa área sobre as demais.

Ainda que tais questões econômicas não houvessem sido incorporadas ao discurso construído sobre os *parklets*, os desdobramentos da política indicam a relevância das mesmas sobre sua produção e apropriação. Conforme dados levantados no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, nos 3 primeiros anos da política (entre abril de 2014 e abril de 2017), 91% dos *parklets* implementados foram construídos e mantidos por estabelecimentos comerciais privados – sendo 93% destes

bares e restaurantes – localizados sobretudo nas subprefeituras de Pinheiros, Sé e Vila Mariana.

Tendo isso em vista, nota-se que apesar de apresentar uma proposta totalmente aberta à sociedade civil em geral, a tipologia espacial atendeu principalmente a um setor específico, que se apropriou da mesma também de modo característico. Entre o setor do comércio alimentício, os *parklets* constituíram mais do que o imaginário urbano delineado pela administração pública, mas sobretudo uma oportunidade de negócio que se expressou de diferentes formas: por seu uso direto para atividades comerciais, como uma extensão das atividades comerciais internas, ou como meio de publicidade de marcas e dos próprios estabelecimentos.

A possibilidade de exposição em um elemento novo no espaço urbano – naquele momento – fez com que muitas empresas fossem atraídas para o patrocínio de *parklets*, seja por interesse próprio e associação com escritórios de arquitetura e empresas de mobiliários urbanos; ou por serem cooptados pelos mesmos. Empresas de bebidas alcoólicas (Heineken, Brahma, Jameson, Tanquery, entre outras) e outros

produtos comumente consumidos nos estabelecimentos comerciais se responsabilizavam pelos gastos de instalação e manutenção da instalação em troca de expor sua marca ou identidade visual nos mobiliários constituintes dos *parklets*<sup>65</sup>.

Além dessas, outros ramos empresariais aderiram à novidade, como por exemplo o banco Santander, empresas promotoras de projetos de impacto social, de tecnologia voltada à mobilidade urbana – Uber, Waze – e do setor imobiliário. Destas últimas, destacam-se a participação das incorporadoras Vitacon e Tegra, havendo sido a primeira responsável pelo patrocínio das primeiras instalações, realizadas nos eventos paulistanos, e a segunda pelo patrocínio de quatro *parklets* nos bairros dos Jardins, Pinheiros e Vila Leopoldina; áreas que vêm sendo alvo de recentes transformações imobiliárias nas quais estas empresas atuam ativamente.



**FIGURAS 27-29** - *Parklets patrocinados pelas marcas Ben&Jerry, Heineken e Jameson.* Rua Oscar Freire, 957 (sorveteria); Rua Aspicuelta, n° 524 (bar); Rua Isabel de Castela, n° 529 (restaurante), todos na Subprefeitura Pinheiros. Além deste, a Heineken patrocinou outros 2 *parklets* na cidade (um no bairro Jardins e outro na Vila Madalena, ambos localizados em frente a famosos restaurantes). Fonte: *Parklet Brasil*.

<sup>65</sup> Embora a Resolução SMDU.CPPU/017/2014 limite as dimensões para exposição da marca dos cooperantes, ela não faz referência ao uso da identidade visual em

sua estrutura. Dessa forma, algumas empresas fizeram uso desse recurso como meio de exposição, deixando a marca exposta apenas no espaço delimitado.



Mais do que morar bem, a Vitacon quer  
que você **viva bem.**

A vida também acontece fora de casa e precisamos construir uma cidade melhor para os pedestres.

Em 2013, a Vitacon fez questão de patrocinar os primeiros parklets temporários de São Paulo, transformando vagas de carros em espaços de convívio coletivo. Uma ação que foi um sucesso e abriu caminho para os demais parklets definitivos da cidade nos anos seguintes. Hoje, Vitacon adota os parklets na entrada de alguns de seus prédios e entende que deve oferecer isso à cidade como uma gentileza urbana.

Juntos somos capazes de mudar São Paulo para melhor.

Reinventar a cidade é um compromisso para todos os dias.

## Tegra **Veste SP**

O que é vestir a camisa de uma cidade?

A TEGRA acredita que é fazendo o possível para  
ela ser um lugar melhor para todos.

Não apenas criamos empreendimentos com  
alma e personalidade, mas assumimos espaços  
públicos com revitalizações e respeito ao meio  
ambiente. Tudo isso para gerar mais valor para a  
cidade e conectar pessoas por meio de  
gentilezas urbanas e humanas.

E é observando uma cidade em constante  
transformação que a Tegra descobre novos jeitos  
de vestir a camisa de São Paulo há 43 anos.

Conheça abaixo as dezenas de espaços públicos  
adotados por toda cidade.

**FIGURAS 30-31** - Publicidades dos parklets nos sites das incorporadoras Vitacon e Tegra. A empresa Vitacon foi uma das patrocinadoras e incentivadoras dos primeiros *parklets* de São Paulo; enquanto a Tegra é responsável por uma série de ações nos espaços públicos, incluindo a instalação de quatro *parklets* em áreas nobres da cidade (Lapa, Pinheiros e Jardins). Como se nota, o imaginário urbano atrelado a determinado estilo e qualidade de vida fora da residência tornam-se atrativos comerciais. Fonte: Vitacon e Tegra Incorporadora.

Ressalta-se, entretanto, que mesmo entre os *parklets* patrocinados por estes demais setores, a maioria quase absoluta das instalações foi realizada em frente à estabelecimentos comerciais, sendo poucos os exemplos de instalações em circunstâncias distintas a esta. Dentre as instalações patrocinadas pelo setor imobiliário, um único termo de cooperação foi assinado para instalação de um *parklet* em frente ao próprio edifício residencial<sup>66</sup>, ao passo que todos os outros apresentaram localizações estratégicas tanto para a divulgação da marca para possíveis clientes, quanto para qualificar o entorno imediato de seus empreendimentos, o que lhes valoriza indiretamente.

Dessa forma, não obstante a estes interesses que se colocam entre os agentes envolvidos na política, as circunstâncias atribuídas às instalações realizadas em São Paulo nesse momento são as responsáveis por dar-lhes um caráter distinto daquele previsto pela legislação. A construção de *parklets* em frente à estabelecimentos comerciais, com

---

<sup>66</sup> O Termo de Cooperação 03/2019 foi firmado entre a empresa Camargo e Corrêa (CCDI 03 Empreendimento Imobiliário - SPE – LTDA) e pela Subprefeitura de Campo Limpo no ano de 2019 tendo como finalidade a instalação de um *parklet* na Rua Itajará, número 107, Vila Andrade, bairro com recente e acelerado crescimento

aspectos físicos semelhantes a estes e com uso – direto ou indireto – por parte do mesmo, dão a ideia de uma propriedade privada do espaço que contraria a noção de espaço público a que se propõem.

### Restaurante proíbe uso de parklets e causa confusão na zona oeste de SP



**FIGURA 32** - Reportagem sobre restrição ao uso público de *parklet* em São Paulo. Fonte: Jornal R7.

imobiliário. Durante atividades de campo realizadas no início de 2020 e pesquisas via Google Street View, entretanto, o *parklet* não foi encontrado no referido endereço.

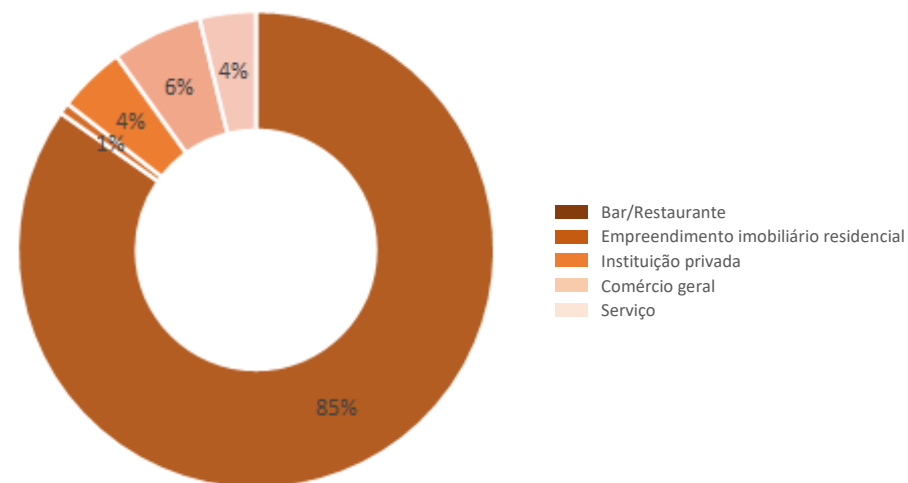
Passado o primeiro ano, a partir da constatação da predominância da apropriação comercial privada dos *parklets* e de sua concentração territorial em áreas de maior poder aquisitivo, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e a SP Urbanismo lançaram, em 2015, um programa de *parklets* municipais<sup>67</sup>, ou seja, de *parklets* que seriam construídos e mantidos pelo setor público. O projeto, que foi desenvolvido internamente a este setor, consistiu em instalações por todo o território municipal – incluindo, portanto, regiões que até então não haviam atraído o interesse do capital privado –, e em diversas condições urbanas, visando incentivar possibilidades distintas daquelas já adotadas.

Dessa forma, para além de um incentivo direto à disseminação da política, a formulação do programa expressou também um exemplar da capacidade de monitoramento dos dados e revisão do quadro de regulamentações urbanas proposto pela gestão. Acompanhada pela publicização de dados e de uma avaliação da evolução das instalações privadas no território, o programa dos *parklets* municipais

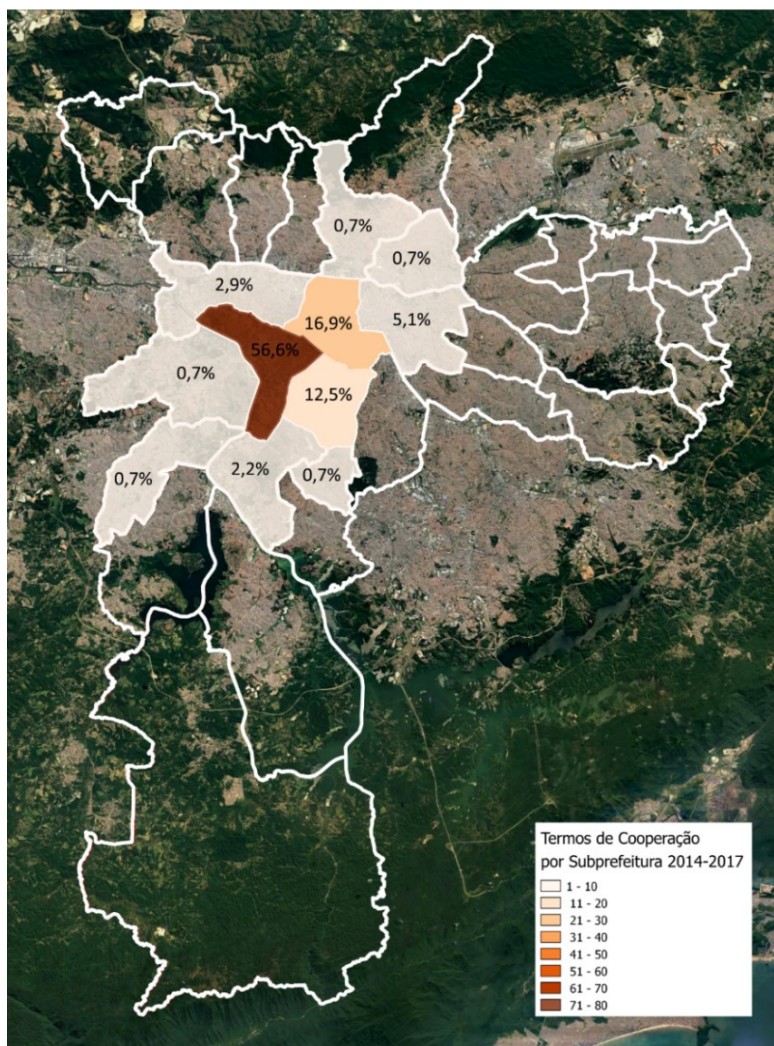
<sup>67</sup> Ver mapeamento dos *parklets* municipais implementados na figura 36, página 115.

colaboraram para o fortalecimento das diretrizes do planejamento estratégico que vinha sendo estruturado pela gestão, evidenciando os esforços de gerenciamento dos agentes e políticas urbanas por parte do setor público.

TERMOS DE COOPERAÇÃO POR TIPO DE EDIFICAÇÃO FRONTEIRIÇA 2014-2017



**GRÁFICO 01** - Gráfico de distribuição dos Termos de Cooperação firmados entre 2014 e 2017, por tipo de edificação fronteira. Elaboração própria.



**FIGURA 33** - Distribuição dos Termos de Cooperação por Subprefeitura entre 2014 e 2017. Elaboração própria.

## O programa de *parklets* municipais

O programa dos *parklets* municipais foi um projeto desenvolvido no âmbito da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano com o objetivo de difundir a política pública dos *parklets* pelo território urbano a partir da observação, após o primeiro ano de desenvolvimento, da concentração das instalações em áreas específicas do centro expandido da cidade. Efetivamente, o programa contou com a implementação de um conjunto de 32 *parklets* financiados pela iniciativa pública e destinados um a cada subprefeitura do município; e com uma sequência de atividades de capacitação do corpo técnico das Prefeituras Regionais. Embora a proposta do programa tenha sido elaborada pela SP Urbanismo, toda sua implementação se deu em conjunto com as últimas.

Desse modo, uma vez que o programa visava a difusão da política pelo território, a primeira parte de seu desenvolvimento correspondeu à capacitação dos agentes públicos regionais para que tomassem conhecimento de todas as prerrogativas do Decreto e dos procedimentos necessários

para a instalação de um *parklet* de iniciativa privada. Nestas atividades, membros da SP Urbanismo e também da Prefeitura Regional de Pinheiros – a que mais havia realizado instalações até então – puderam transmitir suas experiências obtidas aos demais técnicos.

A segunda parte, por sua vez, correspondeu à implementação de um modelo em cada subprefeitura, com o objetivo de que o mesmo incentivasse a iniciativa privada atuante em cada região a realizar suas próprias solicitações. Para que isso ocorresse, seria importante e necessário que o *parklet* municipal instalado em cada jurisdição tivesse êxito em seu propósito e se tornasse um modelo atrativo, razão pela qual se deu especial atenção ao local de implantação e às circunstâncias urbanas de inserção do conjunto de *parklets* a serem instalados.

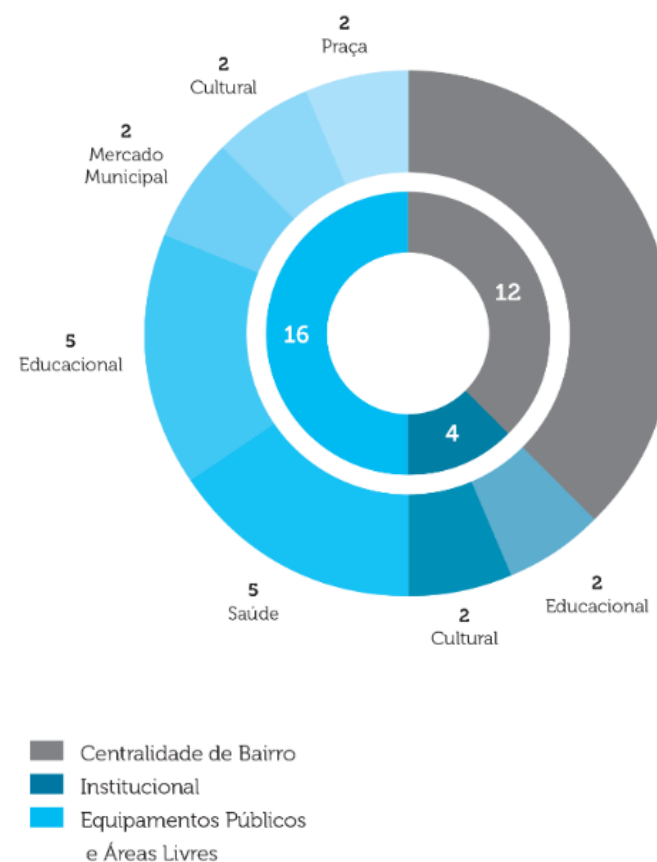
Dentre as características desejáveis para o local de implantação estavam a existência de calçadas movimentadas ou de centralidades comerciais; a proximidade a equipamentos públicos ou a lugares onde houvesse a possibilidade de comer ao ar livre; e a existência de vistas interessantes, sombras ou ciclovias. O auxílio da comunidade local aos agentes públicos

na construção e manutenção das instalações também era desejável, de modo que a localização em uma área de centralidade de bairro era também um atributo interessante.

Levando em conta estes critérios preestabelecidos, a escolha do local em cada subprefeitura se deu através da indicação, por membros de cada Prefeitura Regional, de 3 locais possíveis de implantação, entre os quais se escolheu aquele que melhor atendesse ao intuito do programa. Dado que estes agentes tinham mais conhecimento de suas condições locais do que os membros do órgão municipal – SP Urbanismo –, considerou-se que esta seria a estratégia mais adequada para atingir aos objetivos do programa. É importante ressaltar, ainda, que os *parklets* municipais não foram propostos com a finalidade de suprir uma possível demanda de espaços públicos das subprefeituras ou de requalificação dos mesmos. O fato de este critério não haver sido considerado para a seleção reforça a condição estratégica das instalações.

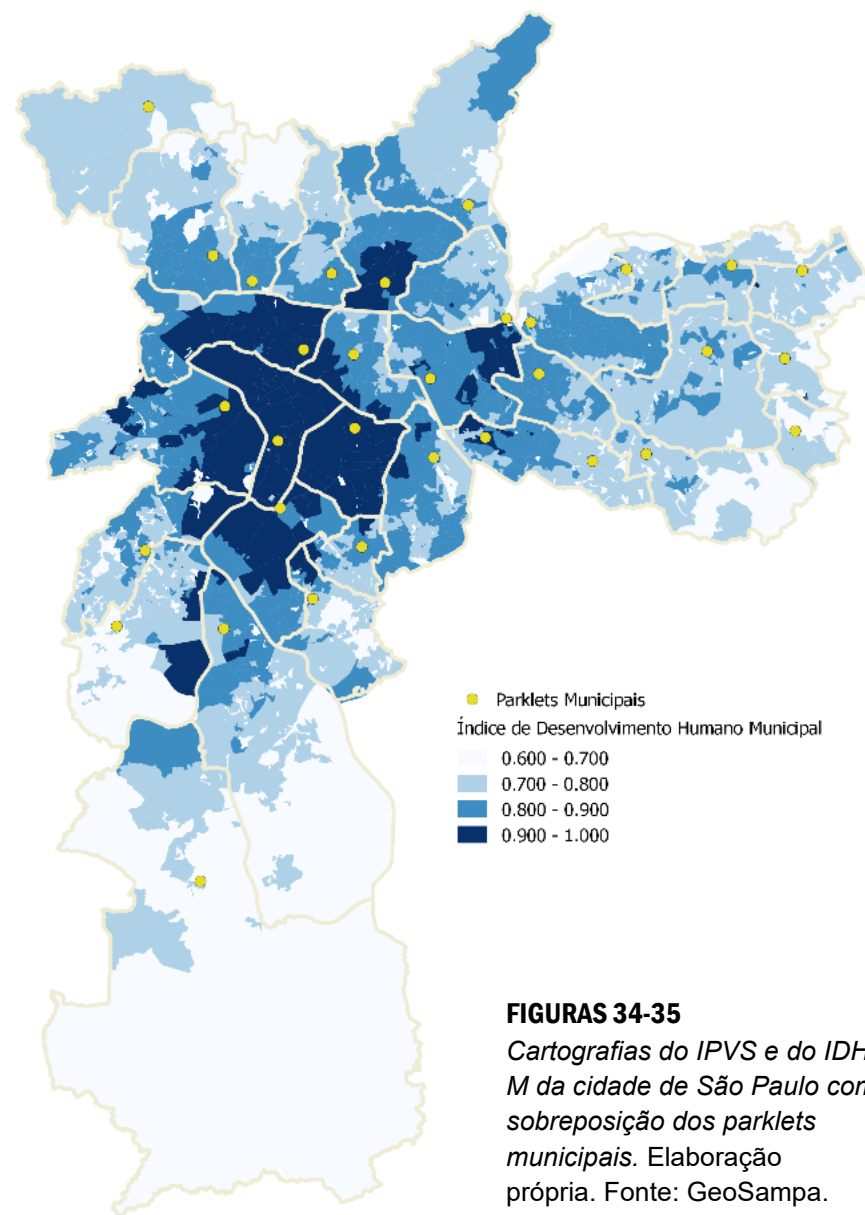
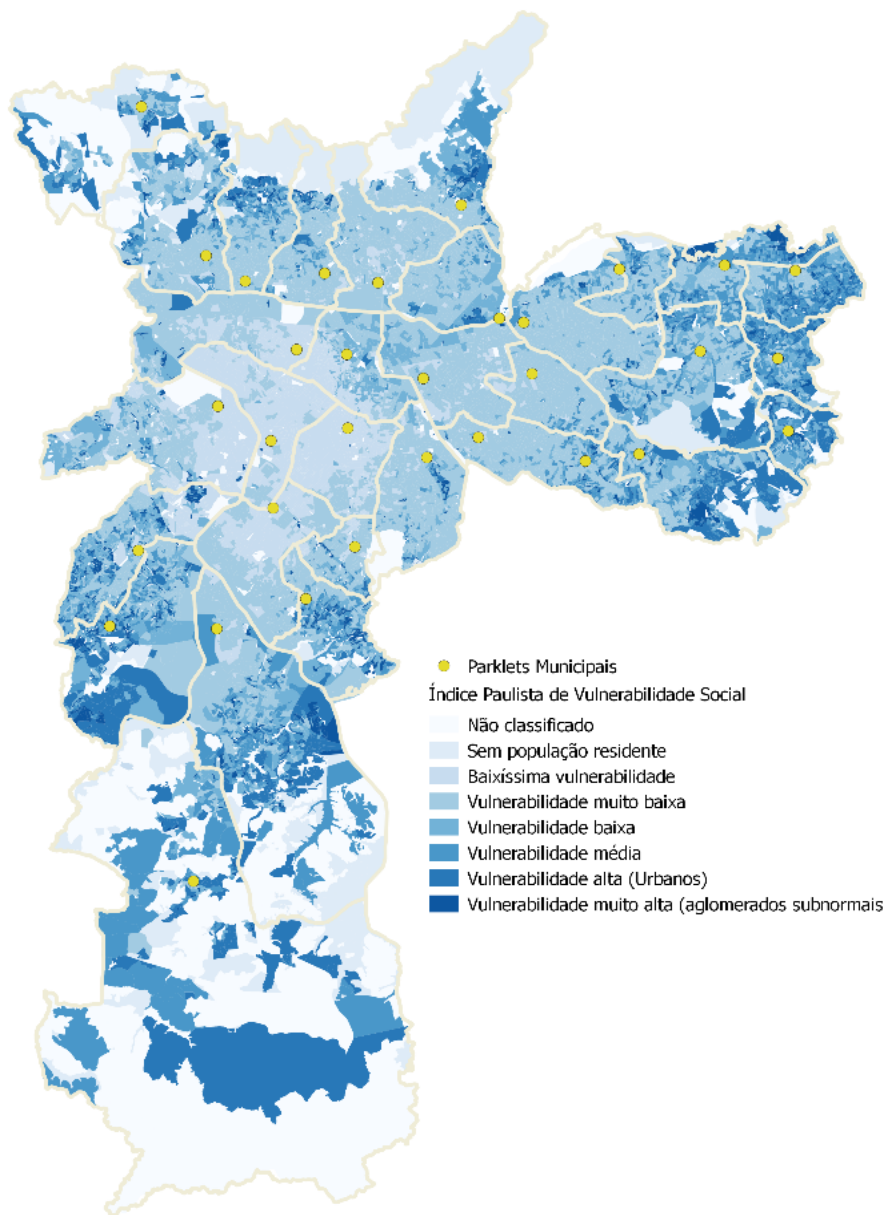
Além disso, observando dados socioeconômicos do município – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e Índice Paulista de Vulnerabilidade Social –, nota-se que os *parklets* municipais foram situados, sempre que possível, em locais que não apresentavam condições sociais extremamente precárias, dado que neste caso não atenderiam ao seu critério de promoção à iniciativa privada. Em virtude da soma desses fatores, portanto, a maioria dos lugares escolhidos foram áreas em que já existia uma estrutura urbana bastante consolidada.

Assim sendo, consideradas essas prerrogativas e a diversidade urbanística e socioeconômica que há entre as subprefeituras da cidade de São Paulo, o programa dos *parklets* municipais abarcou uma gama mais variada de circunstâncias urbanas do que aquela que ocorreu nas propostas privadas. Dentre elas, incluíram-se situações de instalação em frente a instituições públicas, como escolas, hospitais e mercado municipal; e até mesmo a praças públicas, ainda que esta solução pareça redundante dado que estas já deveriam ser, por si só, espaços de sociabilidade urbana com estrutura adequada e que dispensam a instalação de um *parklet* em sua proximidade.



**GRÁFICO 2** - Situações urbanas dos *parklets* municipais implementados. Fonte: SMDU





**FIGURAS 34-35**  
 Cartografias do IPVS e do IDH-M da cidade de São Paulo com sobreposição dos parklets municipais. Elaboração própria. Fonte: GeoSampa.

Ao final do processo de escolha dos locais, ficou a cargo da SP Obras o compromisso de construção dos 32 *parklets*, que se deu por meio da abertura de um processo de licitação em que a empresa vencedora<sup>68</sup> se comprometeu a construí-los no prazo de 1 ano. De acordo com a homologação publicada no Diário Oficial da Cidade de São Paulo<sup>69</sup>, os *parklets* municipais tiveram um custo de R\$ 949.993,15 (novecentos e quarenta e nove mil, novecentos e noventa e três reais e quinze centavos), sendo o valor unitário de cada *Parklet* de R\$ 29.687,29 (vinte e nove mil, seiscentos e oitenta e sete reais e vinte e nove centavos), pagos com recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), ou seja, recursos provenientes da arrecadação da Outorga Onerosa do Direito de Construir do município (ITDP, 2020). Após construídos, cada *parklet* foi então doado à sua Regional correspondente, que a partir desse momento passou a ser responsável por sua manutenção.

Em suma, o programa dos *parklets* municipais apresentou propósitos específicos de promoção da política

---

<sup>68</sup> GP Comércio e Distribuidora de Mobiliário Urbano LTDA-EPP.

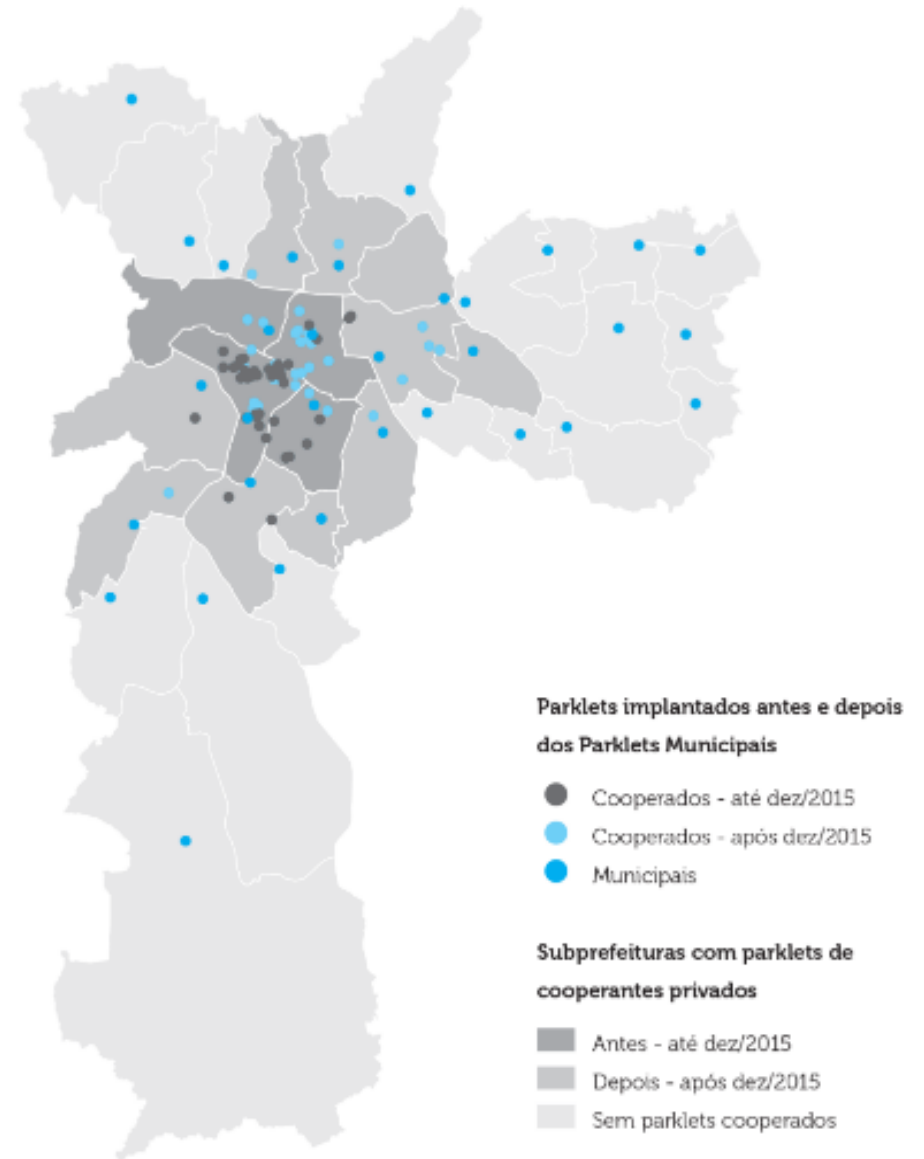
<sup>69</sup> Diário Oficial Cidade de São Paulo publicado no dia 01 de setembro de 2015.

urbana e capacitação do corpo técnico em um dado momento de sua constituição. Devido ao entendimento da especificidade e objetivos do programa em resposta às circunstâncias ocorridas até aquele momento, considerou-se injustificável, no âmbito do poder público, a realização de nova proposta similar (informação pessoal)<sup>70</sup>, além de não haver sido realizada qualquer alteração na legislação em decorrência dessa iniciativa, mantendo-se a proposta da cooperação público-privada.

Ainda assim, considerando esse intento particular, a observação da produção posterior à instalação dos *parklets* municipais deixa evidente que, embora não tenha sido alterada a concentração territorial da política, o objetivo de disseminação da proposta apresentou resultados. A partir de meados de 2016, ainda que pontualmente, novas propostas começaram a surgir sob jurisdição de subprefeituras menos centrais da cidade que até então não contavam com a

<sup>70</sup> Informação obtida em entrevista à Andre de Paula Andreis, arquiteto da SP Urbanismo que participou de todo o processo de formação e desenvolvimento dos *parklets* até a data da entrevista, realizada em 03 de julho de 2018.

instalação de nenhum *parklet*<sup>71</sup>. No que se refere à variedade de circunstâncias de implementação, entretanto, o programa não alcançou o mesmo êxito. Como os períodos seguintes da política trataram de mostrar, mesmo quando em áreas menos centrais, os *parklets* de iniciativa privada seguiram sendo instalados sob o mesmo padrão identificado anteriormente, isto é, em frente à estabelecimentos comerciais privados.



**FIGURA 36**  
*Parklets instalados e subprefeituras participantes da política antes e depois do programa dos parklets municipais.* Fonte: SÃO PAULO, 2016d.

<sup>71</sup> Ver mapeamento dos *parklets* e subprefeituras participantes da política a partir de 2017 na figura 41, página 114.

## A CONSOLIDAÇÃO DA POLÍTICA URBANA

À sequência dos anos de incentivo e estímulo à política dos *parklets* encontra-se um período de recessão seguido de uma queda e posterior retomada do número de instalações. O que esse período deixa evidente é, por um lado, a redução de interesse na política por parte da governança pública, e por outro lado, a participação mais ativa de outros agentes – privados – que passaram a orientar seu processo de produção, acentuando características já expressas no período anterior.

O período que vai de 2017 a 2020 é demarcado por duas gestões urbanas muito similares, em termos de suas propostas: a do ex-prefeito João Dória, de 2017 à abril 2018, e do ex-prefeito Bruno Covas, de abril de 2018 à 2021<sup>72</sup>. No que se refere aos espaços públicos, tema central a este trabalho, pode-se dizer que a primeira delas assumiu diretrizes opostas à anterior, as quais foram continuadas de maneira mais branda pela gestão subsequente.

---

<sup>72</sup> Bruno Covas, vice-prefeito de João Dória, assumiu a Prefeitura de São Paulo em abril de 2018 quando o então prefeito se afastou de sua função para concorrer ao governo do Estado. Em 2020 Covas concorreu ao cargo de prefeito e foi eleito para

Diferentemente da gestão Haddad, que visava reforçar o caráter público da cidade, as novas gestões se basearam em um intenso projeto de privatização de seus espaços, levando ao extremo a racionalidade neoliberal e as noções de empresariamento urbano, como aponta Sartori (2019). Nesse sentido, os recursos destinados a promoção de uma cidade “mais humana” passaram a ser aplicados em projetos que dessem à São Paulo uma imagem competitiva – sobretudo a nível do alto mercado financeiro –, visando atrair o interesse e investimento do capital internacional e alterando, novamente, o modo de se pensar a cidade.

Nesse contexto político, propostas como os *parklets*, que repensam a qualidade dos espaços públicos locais e seu uso pela população, foram postas em segundo plano em prol de projetos voltados aos grandes e importantes espaços públicos da cidade, que nesse momento eram “vendidos” à

o próximo quadriênio, no entanto o político faleceu em maio de 2021 devido a um câncer, de modo que a Prefeitura foi assumida por seu vice, Ricardo Nunes.

iniciativa privada internacional<sup>73</sup>. Frente a isso, ainda que algumas das políticas anteriores tenham sido continuadas após a troca de gestão, sofreram um desincentivo por parte do poder público.

O que nos parece central extrair destas leituras, é que a analogia cidade-empresa não se esgota numa proposta simplesmente administrativa, ou, como muitas vezes pretendem apresentar seus defensores, meramente gerencial ou operacional. Na verdade, é o conjunto da cidade e do poder local que está sendo redefinido. O conceito de cidade, e com ele, os conceitos de poder público e de governo da cidade são investidos de novos significados, numa operação que tem como um dos esteios a transformação da cidade em sujeito/ator econômico (...) e, mais especificamente, num sujeito/ator cuja

natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados. (VAINER, 1999, p.7)

Findados os monitoramentos, as políticas remanescentes à troca de gestão perderam sua dimensão de melhoramento contínuo e passaram a ser um elemento consolidado e, nesse caso, inoperante para o desenvolvimento de outros projetos, como se propunha no desenvolvimento estratégico – e integrado – da cidade. Como evidenciou um profissional do setor público entrevistado<sup>74</sup>, a maior perda do conjunto de propostas com a mudança de gestão foi relativa à unidade dos projetos que se desenvolviam no âmbito do poder público – a qual se tentou construir na gestão anterior –, de modo que sem a avaliação das políticas e integração dos

---

<sup>73</sup> Durante o mandato de João Doria, em janeiro de 2018, o então prefeito participou do Fórum Econômico Mundial que ocorreu em Davos, na Suíça, no qual apresentou um plano de privatização de espaços e serviços públicos de São Paulo a possíveis investidores estrangeiros. Dentro do pacote de concessões e privatizações se encontravam 108 parques, incluindo entre eles o parque do Ibirapuera e outros do mesmo porte e relevância; o Estádio do Pacaembu; o Complexo do

Anhembi/SPTuris, juntamente com o Sambódromo; o Autódromo de Interlagos; os 16 mercados municipais de São Paulo, incluindo o Mercadão da região central; e alguns serviços como a gestão do Bilhete Único de transporte da cidade; 27 terminais de ônibus; a iluminação pública; 22 cemitérios, 18 funerárias e 1 crematório; e vantagens no setor imobiliário, com ativos públicos em áreas estratégicas.

<sup>74</sup> Andre de Paula Andreis, arquiteto da SP Urbanismo, entrevistado em 03 de julho de 2018.

setores, portanto, não se pôde avançar em direção ao planejamento estratégico.

No caso dos *parklets*, especificamente, a fragilidade na integração entre os órgãos resultou na perda de controle da política por parte da gestão mais central<sup>75</sup>, de modo que sua operacionalização passou a ser feita diretamente entre as Prefeituras Regionais e os agentes privados solicitantes. Esse fator, sem embargo, atribuiu maior poder de negociação aos últimos, que nesse momento se amparavam em um nicho de mercado já bastante consolidado e com interesses próprios.

Parte daqueles agentes envolvidos nos projetos pilotos seguiram com a realização de *parklets* no período pós-decreto, no entanto a principal produção se deu por novos atores que se integraram à política posteriormente. A partir do Decreto N° 55.045, que permanece vigente neste período, surgiram em São Paulo escritórios especializados na produção desses elementos, os quais oferecem àqueles que desejam ter um *parklet* vantagens e ofertas diversificadas, que vão desde sua

---

<sup>75</sup> Conforme entrevista realizada na Secretaria de Urbanismo e Licenciamento (SMUL, antiga SMDU) em 2019, constatou-se que após o início da gestão Dória, as informações a respeito das instalações de *parklets* em cada Prefeitura Regional já

construção à remoção, incluindo a realização de todo o trâmite burocrático, restando aos mantenedores apenas o pagamento pelos serviços.

Assim, se inicialmente os *parklets* não eram vistos como uma solução urbanística em si, mas como um elemento capaz de fomentar um debate acerca do modelo urbano que prioriza o veículo automotivo; em pouco tempo essa concepção foi alterada transformando-os em um produto fechado e circunscrito por discursos esclarecidos. Recorrendo a características distintas que vão desde sua dimensão pública até suas vantagens econômicas, estes discursos colocaram os *parklets* na condição de mercadoria vendável; ou seja, os ascenderam como uma alternativa interessante a clientes e patrocinadores que desejassem ampliar seus alcances empresariais ao espaço urbano.

Essa coalizão de agentes privados mostrou-se particularmente importante para a continuidade da política quando da mudança de gestão, momento em que esta se viu

não retornavam para a SMUL, de modo que a mesma não tinha nenhum dado ou controle sobre os Termos de Cooperação firmados desde então.

ameaçada pelos novos projetos criados e pela própria necessidade de afirmação da ruptura entre as gestões, prática comum no meio político. Durante um período marcado pela morosidade dos processos relativos aos *parklets* e pela dificuldade de aprovação – sobretudo na Prefeitura Regional de Pinheiros, aquela de maior interesse até o momento –, houve um período de negociação entre os novos agentes do mercado de *parklets* e o setor público, no qual se sobressaíram os interesses dos primeiros.

Entretanto, até que a negociação houvesse sido resolvida, a queda do número de termos de cooperação em 77% entre os meses de abril de 2016 e abril de 2017 – 87% no caso de Pinheiros – resultou em uma solução alternativa por parte de um dos escritórios ativos nesse setor. Ao final de 2017, o escritório Soul Urbanismo criou o primeiro *parklet* móvel da América Latina, ou seja, um *parklet* sobre rodas que pode ser contratado por qualquer interessado e levado a qualquer lugar, sem a necessidade da aprovação municipal.



**FIGURA 37** - *Parklet* móvel desenvolvido pelo escritório Soul Urbanismo em 2017. Fonte: Soul Urbanismo.

Este projeto, que foi levado às cidades do interior paulista apoiado pelo Governo do Estado de São Paulo<sup>76</sup>, trouxe à iniciativa privada uma alternativa às condições definidas pelas próprias prefeituras municipais quando da inclusão – ou eventual exclusão – dos *parklets* aos

---

<sup>76</sup> Projeto realizado em uma parceria entre a Soul Urbanismo e a Bunkka junto ao Governo do Estado de São Paulo – Programa de Ação Cultural da Secretaria de

Cultura e ao Instituto CPFL, no qual foram realizadas apresentações gratuitas de música instrumental e popular em 33 cidades do interior do Estado de São Paulo, durante os meses de março e abril de 2018.

## Os principais benefícios dos Parklets para você investidor, para o local e para pessoas



Cria mais um ambiente para as pessoas vivenciarem uma experiência diferente



Incentiva outros meios de transporte, ajudando na mobilidade urbana



O Parklet pode conter elementos tecnológicos como Wifi e carregadores



Acrescenta uma área verde, ligada a natureza e a sustentabilidade



Pode ser utilizado como palco cultural para eventos do seu estabelecimento



Pode ser utilizado como um espaço de qualidade para fila de espera



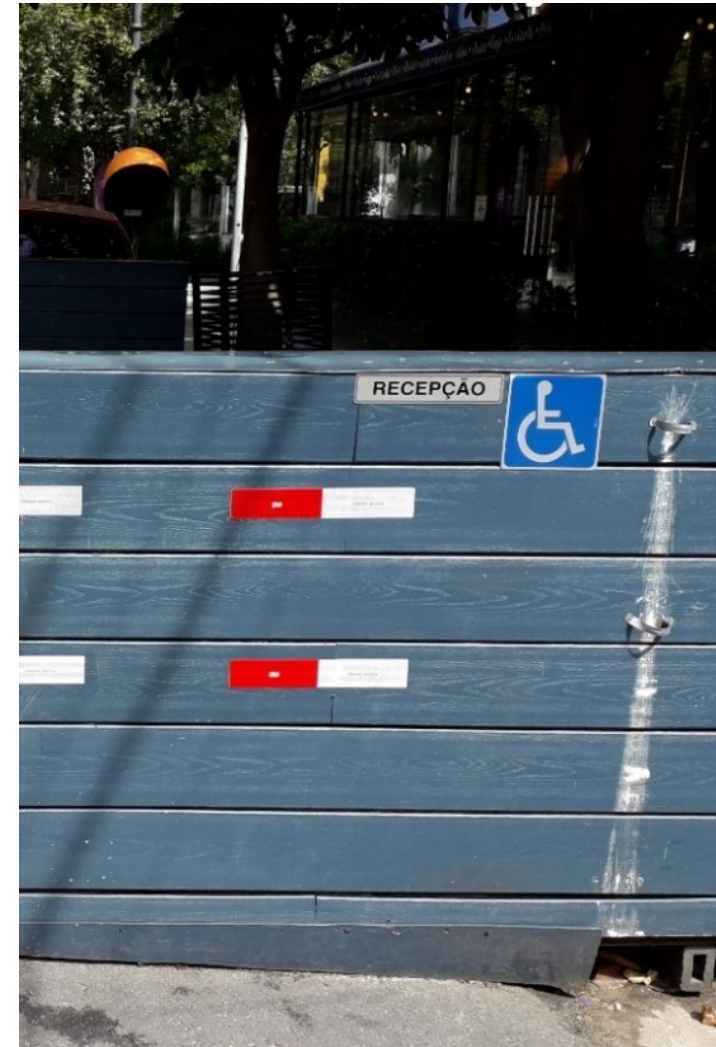
Agrega valor à cidade doando um espaço público de qualidade



Pode ser usado como um espaço de qualidade para fumantes



Gera maior visibilidade e crescimento ao local que fez o investimento



**FIGURAS 38-39** - Publicidade e placa de sinalização que indicam parklet como espaço de espera de estabelecimento privado. Na primeira imagem, os benefícios expostos pela publicidade misturam aspectos da qualidade urbana às vantagens comerciais. O escritório responsável, Neoparklet, apresenta também um setor voltado para a construção de restaurantes e bares, o Neogourmet. Na segunda imagem, parklet instalado na rua Domingos Leme, 687, em frente a um restaurante. Fonte: Neoparklet e acervo pessoal, 2020.

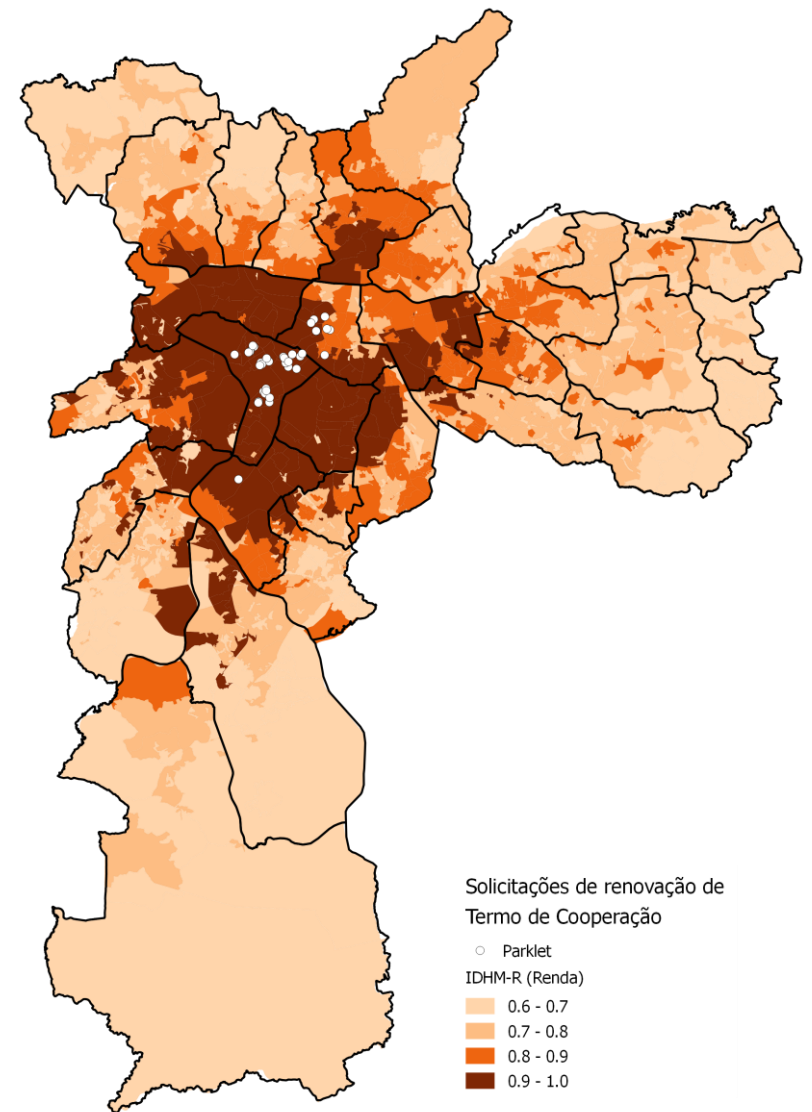


instrumentos urbanísticos da cidade. Não obstante, com a retomada dos processos e aprovações e com a nova troca de gestão em abril de 2018, seguiram-se as instalações dos *parklets* tradicionais enquanto o protótipo móvel desenvolvido permaneceu reservado à eventos particulares.

Este período da política, para além do conflito político inicial, também adquire um novo fator de análise: a renovação de termos de cooperação firmados nos anos anteriores. Dado que os termos previram quase exclusivamente períodos de instalação de 3 anos – o máximo permitido pela legislação –, a partir do ano de 2017 abriu-se essa opção para aqueles que desejassem mantê-los instalados. Uma análise dos dados levantados indica que aproximadamente 30% dos *parklets* removidos até abril de 2020 solicitaram um novo termo de cooperação, sendo quase exclusivamente aqueles localizados sob jurisdição das Regionais de Pinheiros e Sé.

**FIGURA 40**

*Termos de cooperação de parklets renovados após o cumprimento dos 3 primeiros anos de instalação. Elaboração própria. Fonte: Diário Oficial de São Paulo.*

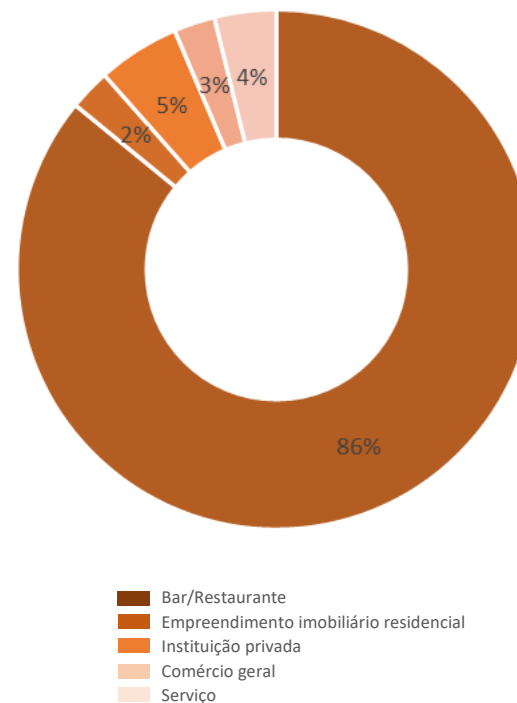


Por um lado, tal dado indica que embora tenha havido, a partir de 2018, uma retomada no número de termos de cooperação firmados frente à queda de 2017, esse número não necessariamente indica um aumento de novas instalações no município, dado que parte delas são apenas manutenção do cenário existente. Por outro lado, a renovação de determinados *parklets* permite uma análise dos desdobramentos da própria política, uma vez que sugere o êxito de determinadas instalações – e áreas – frente à outras, de modo que se faz possível observá-las e traçar considerações sobre suas formas de apropriação.

O período entre 2017 e 2020, portanto, marcou-se na política dos *parklets* enquanto um período de estabilização. Diferente do anterior, em que a estes ainda se atribuía certo caráter experimental de um intento que contava com forte incentivo público e avaliação; neste período os *parklets* foram consolidados enquanto uma política urbana à qual o poder público já não destinou esforços além dos necessários para sua manutenção. Somado à consolidação urbanística, o fortalecimento dos agentes e do mercado privado que se constituiu em torno da produção dos *parklets* neste período

criou a conjuntura necessária para que a política avançasse em direção à sua próxima fase, que indica a mercadorização completa desse elemento urbano.

TERMOS DE COOPERAÇÃO POR TIPO DE EDIFICAÇÃO FRONTEIRIÇA  
2014-2017

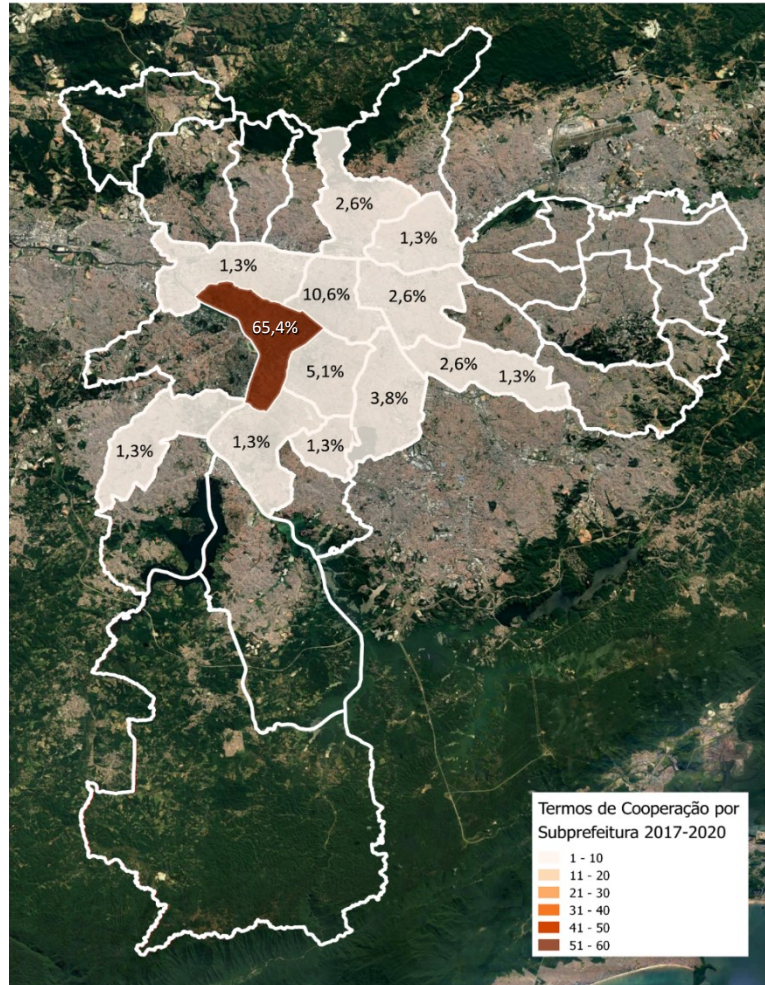


**GRÁFICO 3** - Gráfico de distribuição dos Termos de Cooperação firmados entre 2017 e 2020, por tipo de edificação fronteira. Elaboração própria.

## PARKLETS DE SÃO PAULO: CENÁRIOS EXISTENTES

Tendo em vista o que foi exposto até então acerca da política dos *parklets* em São Paulo, nota-se que a mesma apresentou um desenvolvimento caracterizado pelo visível predomínio de determinadas áreas sobre as demais, bem como por uma tendência à homogeneização das formas de apropriação destes elementos no espaço urbano. Ao longo dos seis anos compreendidos pelos dois períodos abordados anteriormente – que vão de 2014 a 2020<sup>77</sup> – foi possível averiguar como a inserção destes elementos na paisagem se deu de forma similar, seja nas áreas mais centrais e principais para a política ou em áreas onde sua presença foi menos expressiva.

Partindo desta constatação, foi proposta uma observação mais atenta a como os *parklets* foram efetivamente apropriados quando inseridos em contextos urbanos reais, uma vez que se entende que estes contextos o conformam



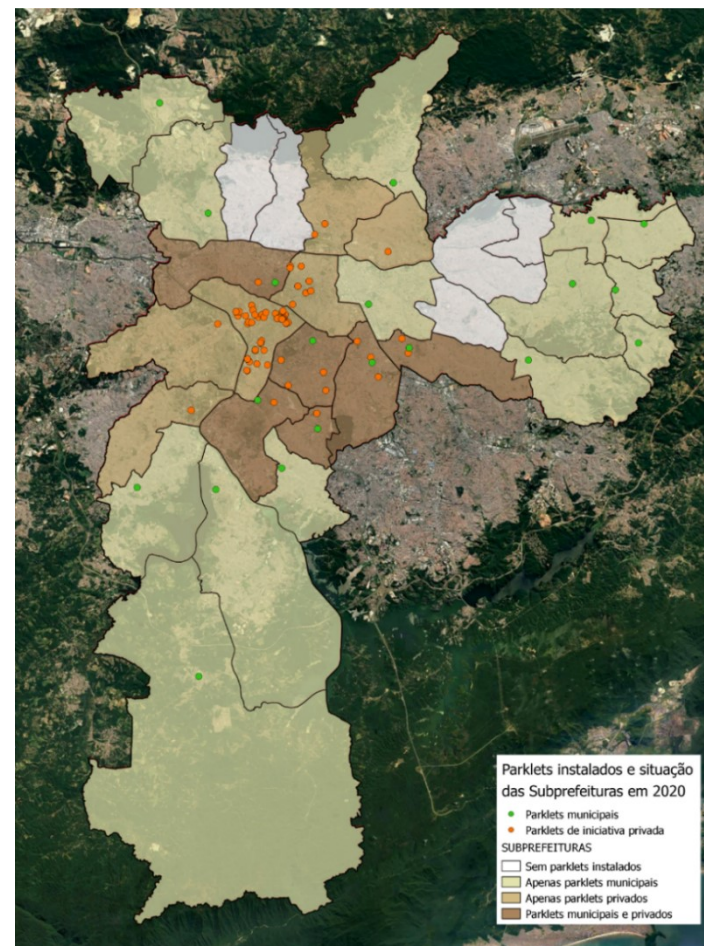
**FIGURA 41** - Distribuição dos Termos de Cooperação por Subprefeitura entre 2017 e 2020. Elaboração própria.

<sup>77</sup> Período compreendido pelo levantamento de dados sistematizado; complementado por visitas a campo circunstâncias entre 2018 e 2020.

mais do que qualquer outro critério preestabelecido pela normativa. Para isso, alguns *parklets* privados e municipais foram acompanhados ao longo da pesquisa<sup>78</sup>, resultando em análises que contam alguns dos desdobramentos de sua inserção na paisagem urbana.

Dado que as instalações se encontram distribuídas pelo vasto território paulistano, o trabalho se atenta a dois cenários principais: primeiramente, a concentração dos *parklets* privados na subprefeitura Pinheiros, aquela que em todos os anos e momentos da política esteve a frente nas iniciativas e com um número de instalações superior às demais; e em segundo lugar, a um panorama geral dos *parklets* municipais, considerados aqueles ainda remanescentes durante a pesquisa, mas também aqueles que já haviam sido removidos anteriormente por diversas causas. Embora cada instalação tenha condições específicas que interfiram em sua apropriação, entende-se que os cenários a seguir abarcam realidades da maioria dos *parklets* paulistanos instalados.

<sup>78</sup> Diversos *parklets* e regiões da cidade foram visitadas ao longo da pesquisa com a finalidade de verificar as informações levantadas nas pesquisas eletrônicas e de constatar a situação realmente existente na cidade passados 4 anos da política.



**FIGURA 42** - *Parklets instalados e situação das subprefeituras em 2020.* Elaboração própria. Fonte: Diário Oficial de São Paulo.

Dessa forma, as instalações e informações aqui abordadas foram aquelas consideradas representativas e relevantes dentro do conjunto de *parklets* da cidade.

## Subprefeitura Pinheiros: o sucesso dos *parklets* de iniciativa privada

Como a análise dos dados relativos aos *parklets* nos indica, a evolução da política em São Paulo durante seus 6 primeiros anos de desenvolvimento sugere que esses elementos tiveram particular êxito em determinadas áreas e entre agentes urbanos específicos. O quadrante sudoeste, região onde se concentra a maior parte dos *parklets* de iniciativa privada e a população de rendas mais elevadas da cidade, congrega também muitos dos investimentos públicos e privados destinados à melhoria do espaço urbano e da qualidade de vida de seus moradores.

Como Villaça (2011) nos mostra, essa confluência de recursos nessa região não é desinteressada, senão construída como dispositivo de manutenção das desigualdades que promovem o processo de dominação por meio do espaço urbano. Essa região, que atende a todas as necessidades cotidianas de seus moradores pertencentes às classes mais altas sem que precisem se deslocar intensivamente pelo território, é também o local de trabalho de muitas outras

pessoas das mais diversas classes sociais, o que faz com que seja uma área em evidência para os mais variados tipos de investimentos privados.

Localizada dentro desse quadrante e sede das mais importantes avenidas nas quais se localiza o alto escalão do setor terciário da cidade – Faria Lima e Berrini, além da Av. Paulista no limite com a Sé – a região compreendida pelo limite administrativo da subprefeitura de Pinheiros recebe diariamente uma grande quantidade de pessoas que fazem um uso temporário do espaço e, por isso, são dependentes dos serviços e condições de abrigo que este possa lhes oferecer durante sua permanência. A frequente demanda, por sua vez, faz com que áreas como as proximidades da rua Oscar Freire ou Avenida Paulista, ou bairros como a Vila Madalena, Pinheiros e Itaim Bibi apresentem uma expressiva oferta de serviços e comércios, variados naquilo que propõem, mas direcionados sobretudo a um público consumidor com alto poder aquisitivo e cada vez mais exigente com suas experiências de compra.

Em virtude disso, estas áreas são reconhecidas em toda a cidade por proporcionar diversos espaços de interação social

– privados, sobretudo –, que representam o estilo de vida das classes mais altas de São Paulo, o qual se desenvolve principalmente em torno do consumo de produtos e experiências. Este estilo de vida, por sua parte, encontra no ambiente urbano um meio de reprodução; uma vez que mais do que espacializar as práticas de consumo, os espaços também as tornam visíveis socialmente, fazendo com que sua apropriação seja entendida como uma forma de inclusão social. Dito isto, cada vez mais se nota como frequentar determinados espaços ou adotar certas categorias de consumo são características que permitem que as pessoas se reconheçam entre grupos sociais, dotados de estilos próprios. Neste sentido, estar ou ser parte de um determinado ambiente e estilo urbano pode tornar-se, por si só, um objeto de desejo.

Esse fator se faz bastante visível ao observarmos campanhas publicitárias imobiliárias de alguns dos bairros da subprefeitura Pinheiros: a possibilidade de desfrutar do clima ameno e sofisticado dos Jardins, o acesso facilitado às lojas de grife e a gastronomia de luxo paulistana, e a proximidade com importantes empresas nacionais e internacionais se tornam alguns dos atrativos tanto para aquele que deseja morar na

área, como para aqueles que desejam investir seu dinheiro no ramo imobiliário. Ao que indica o marketing destes empreendimentos, para além de um retorno financeiro garantido, ao fazer parte dos bairros de Pinheiros você adquire mais do que um imóvel, mas um estilo de vida que tem como benefício o desfrute das experiências e vantagens urbanas provenientes do fato de você estar na área com mais oportunidades, infraestrutura e dinamismo urbano da cidade de São Paulo.

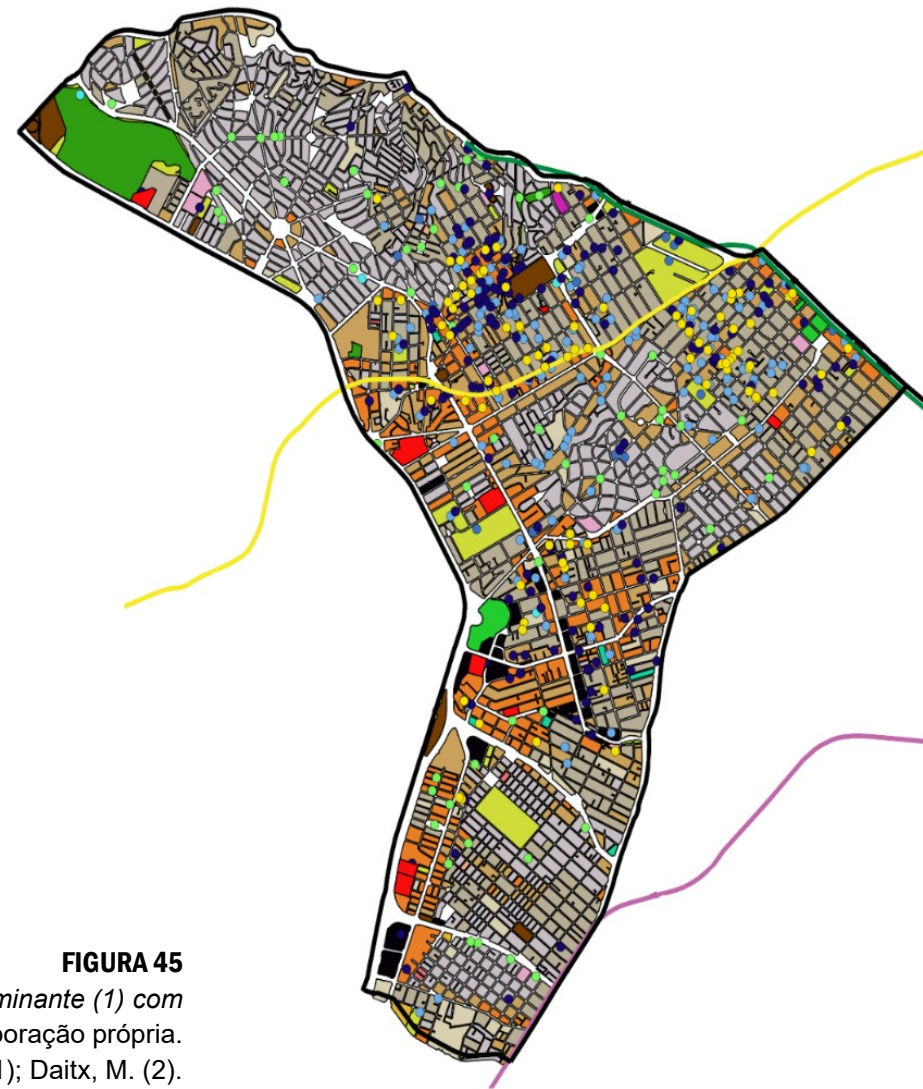
Em se tratando de uma das áreas mais densamente construídas e povoadas da cidade, com os melhores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) e uma das que mais tem acesso à parques, equipamentos de esporte e cultura; os bairros da subprefeitura Pinheiros concentram uma das

mourato 111



**FIGURAS 43-44**  
*Publicidades de lançamentos imobiliários recentes do bairro Pinheiros que incorporam parklets, restaurantes, serviços e intervenções temporárias no espaço público como benefícios da localização. Fonte: Mourato 111 e White 2880.*

maiores ofertas de equipamentos públicos e privados do município. Isso quer dizer que para além dos equipamentos básicos de saúde e educação, Pinheiros concentra também muitos espaços culturais, de consumo, lazer e entretenimento, responsáveis por exercer grande influência sobre o estilo de vida e as formas de sociabilização dos bairros em questão.



**FIGURA 45**

*Mapeamento de equipamentos culturais, áreas verdes e uso predominante (1) com sobreposição de praças adotadas (2) e parklets da subprefeitura Pinheiros. Elaboração própria.*

Fonte: GeoSampa (1); Daitx, M. (2).





O primeiro fator que se observa nestes bairros, no que se refere às recentes formas de apropriação socioespacial, é uma intensificação nas relações público-privadas. Sejam elas fisicamente constituídas – em que os limites físicos de cada esfera se dissolvem, tornando-se um espaço contínuo – ou criadas a partir da gestão espacial, como por exemplo a promoção de eventos e intervenções privadas em espaços públicos ou vice-versa – nos quais a apropriação e o domínio espacial independem da propriedade –; a dissolução entre as esferas ocasiona circunstâncias em que interesses distintos tornam-se coexistentes espacialmente, podendo mostrar-se opostos ou complementares. Não obstante às diversas formas de manifestação possíveis, na maioria dos casos essa coexistência representa um incentivo ao avanço da esfera privada sobre os espaços públicos, criando situações em que os desejos do consumidor privado sejam elevados à mesma categoria das necessidades dos cidadãos, quando não são postos em um patamar superior.

---

<sup>79</sup> São exemplos destas matérias: “Calçadas abandonadas e abusos de bares deixam o pedestre sem passagem” (Gazeta de Pinheiros, 10 de maio de 2019); “Na guerra ao barulho, vizinhos miram *parklet* e até fecham rua em Pinheiros” (Estadão, 21 de junho de 2019); “Prefeitura não tem fiscalização e barulho continua

É este o cenário em que se inserem e que caracteriza os *parklets* de iniciativa privada instalados em bairros como Pinheiros, Vila Madalena ou Itaim Bibi: localizados em áreas altamente especializadas no setor terciário e promovidos por bares e restaurantes que atendem a um público atraído por seus serviços e disposto a pagar por conveniências, os *parklets* acabam por tornar-se mais um produto do estabelecimento que o sedia, na medida em que proporcionam espaços agradáveis aos clientes para o período de espera ou de consumo ao ar livre – por “agradáveis” entenda-se livre de condições indesejadas.

Em função desses usos, é comum encontrar queixas da população local em redes sociais ou matérias de jornais do bairro<sup>79</sup> que considerem os *parklets* áreas de uso externo e exclusivo destes estabelecimentos, e não extensões do passeio público, finalidade à qual foram propostos. Em sua maioria direcionadas à apropriação dos espaços públicos pelos diversos bares e restaurantes da região, as queixas

incomodando toda a comunidade” (Gazeta de Pinheiros; 5 de julho de 2019). Embora a população manifeste reclamações nas redes sociais ou nos jornais, entretanto, são raras as denúncias registradas no Diário Oficial.

mencionam ocupações irregulares, ruídos excessivos e fora de horário permitido, e problemas de circulação aos pedestres, uma vez que as atividades internas destes estabelecimentos se estendem ao exterior. Tais circunstâncias geram, em alguns casos, resistência por parte da população local a estas propostas mais recentes de intervenção espacial no bairro. Um exemplo deste tipo de denúncia foi um abaixo-assinado criado por alguns dos moradores dos bairros de Pinheiros, no qual relatam o desvio do uso público dos *parklets* e a falta de ação da Prefeitura Regional frente às manifestações realizadas durante as reuniões públicas<sup>80</sup>.

Dessa forma, a relação construída entre a espacialidade do *parklet* e o estabelecimento comercial privado que o sedia se mostrou, nestes bairros, crucial para a apreensão que se tem desses espaços. Embora possam ser observados outros usos para além do comercial, nota-se que sua existência está atrelada aos horários de atendimento dos estabelecimentos, ou seja, ocorrem quando não há atividade comercial. Assim, durante os horários de almoço ou pela noite, quando os restaurantes estão em pleno funcionamento, os *parklets* são

tomados por clientes com um perfil social bastante homogêneo, que utilizam esse espaço como um suporte da atividade de consumo praticada no estabelecimento. Em alguns casos, surgem nas instalações mobiliários temporários e garçons dedicados exclusivamente para atender aos clientes da área externa; enquanto em outros essa extensão do uso se dá mais disfarçadamente, quando certos estabelecimentos com pouco espaço interno comercializam para uma quantidade de clientes maior que sua capacidade interna e fornecem embalagens descartáveis para que estes possam consumir no exterior (no *parklet*), ou quando utilizam esses espaços como local de espera.

Em todos os casos, entretanto, nota-se que a extensão das atividades internas faz com que se coíba outro tipo de uso, seja pelo fato de haver uma limitação na ocupação (dado que as instalações são relativamente pequenas), ou pela própria relação que se estabelece entre os clientes e aqueles que estão usufruindo do espaço gratuitamente, na qual os primeiros parecem ter maior “direito ao uso” por estarem pagando por

---

<sup>80</sup> Ver anexo 2, página 255.

algo que entendem como um produto do estabelecimento, e não como um espaço público de livre acesso.

Em outros períodos do dia, entretanto, essa dinâmica se altera e é possível vislumbrar um uso menos direcionado das espacialidades, que inclui outras formas de apropriação. Nestes momentos de menor demanda comercial, portanto, os *parklets* assumem a função de mobiliário urbano, oferecendo um lugar de descanso e sociabilização para os transeuntes que caminham pelo lugar. A existência destes outros usos, entretanto, se vê atrelada principalmente à localização e situação de inserção dos *parklets*, ou seja, às condições de seu entorno. Quando em áreas com um fluxo considerável de pessoas – aquelas dotadas de vitalidade urbana<sup>81</sup> – o uso da instalação é maior do que naquelas inseridas em ruas com baixa diversidade, isto é, ruas que não atraem uma movimentação de pessoas ao longo do dia. Nestes últimos casos, nota-se que o único atrativo ao uso dos *parklets* torna-se o consumo no estabelecimento, razão pela qual seu domínio

---

<sup>81</sup> As noções de vitalidade urbana e urbanidade e suas manifestações nos *parklets* serão retomados adiante na Sessão 04, na qual se busca relacionar os resultados teóricos e empíricos obtidos ao longo da pesquisa desenvolvida.

privado se acentua perante um uso público inexistente antes mesmo da instalação do elemento urbano.



**FIGURAS 47-48** - Pessoas consumindo em *parklet* de restaurante no Itaim Bibi. Imagens como essa são recorrentes nas redes sociais do estabelecimento e o consumo no *parklet* é utilizado como atrativo de *marketing*. Fonte: Instagram.



**FIGURAS 49-54** - Exemplos de intervenções e espacialidades existentes nos bairros de Pinheiros. Salas multiuso House of All (1); Largo da Batata (3); Bar Pitico, em estacionamento (3); Food Park Panela na Rua, na praça Benedito Calixto (4); Festival Pinheiros(5); Rua Guaicuí, fechada para circulação de veículos (6). Fontes: (1) Google Street View; (2) Acervo pessoal; (3) spcity.com; (4) Economia Barbara; (6) Estadão.

No mesmo cenário, quando já não há atividade comercial, os *parklets* podem ganhar uma terceira função: a de abrigo de pessoas em situação de rua ou entregadores de aplicativos que utilizam o mobiliário para descanso. Essas pessoas, aparentemente indesejadas na vivência urbana que se constrói na região, fazem uso desses espaços em última instância, quando não há competição com outros usos ou quando estão invisibilizados por outras dinâmicas (ou pela ausência delas). Essa segmentação no uso dos *parklets* de iniciativa privada deixa evidente uma hierarquia no que se refere ao seu domínio espacial: em primeiro lugar, os clientes têm “direito” a utilizar o espaço; em segundo, têm-se os usos públicos considerados “aceitáveis” e; por último, aqueles considerados um “problema social”.

Es decir, a la segregación territorial que siempre acompañó a la ciudad cabe añadir también una segregación temporal que determina que, dependiendo del momento del día o del día de semana, el contenido humano de un territorio puede ser

sensiblemente diferente. (MUÑOZ, 2008, p. 44)

Assim, os *parklets* de iniciativa privada atendem a usos e públicos determinados, a depender daquilo que ocorre em seu entorno. Sem embargo, na grande maioria dos casos tanto estes elementos, como os demais espaços públicos destas áreas, vêm passando por um processo de homogeneização que se preocupa antes em transformá-los em espaços que atendam a uma dinâmica de consumo privado do que em promover o domínio público, efetivamente.

Devido a isso, a ideia concebida dos *parklets* enquanto um elemento que resgata um espaço subutilizado por veículos automotivos para o uso das pessoas esbarra em outra que é a própria concepção dos espaços públicos enquanto espaço de convívio da diversidade, da alteridade. Embora consistam em uma proposta capaz de beneficiar mais pessoas do que a anterior – um grupo determinado de pessoas, e não a totalidade –, a apropriação dos *parklets* de iniciativa privada amplifica os modos de privatização dos espaços públicos ao atingir aquele que pode ser considerado o primordial deles, a rua.



**FIGURAS 55-58** - *Apreensões socioespaciais: uso comercial do espaço dos parklets.* Da esquerda para a direita: Rua Padre João Manuel, 100; Rua Padre João Manuel, 47; Rua Aspicuelta, 644; Rua Bianchi Bertoldi, 147. Fonte: Acervo pessoal, 2020.



**FIGURAS 59-62** - *Apreensões socioespaciais: hierarquia social no uso dos parklets.* Da esquerda para a direita: Rua Oscar Freire, 720; Rua Martin Francisco, 529; Rua Mateus Grou, 152; Rua Padre João Manuel, 47. Fonte: Acervo pessoal, 2020.



Assim, em suma, o predomínio dos *parklets* em bairros como os que aqui se tratam não é uma coincidência espacial e tampouco responde a um processo particular destes elementos. Sua existência nestas áreas, em conjunto com outros fatores – a especialização no setor terciário, a concentração de investimentos privados, a presença de uma população flutuante atraída pelas ofertas da região – contribuem para que se construa uma paisagem urbana que se dedica mais a explorar os fatores econômicos e socioespaciais da área do que os urbanísticos. Isso não quer dizer, entretanto, que estas áreas não estejam entre aquelas onde mais se desenvolvem parcerias público-privadas destinadas à produção dos espaços públicos; mas se relaciona ao fato de que as mesmas, muitas das vezes, se dão mais por interesses econômicos especulativos – da parte do setor privado – do que por interesses sociais ou urbanísticos.

Considerando esse aspecto e a política dos *parklets*, destacam-se duas propostas decorrentes, indiretamente, da

experiência adquirida com a política ao longo de sua existência, que se desenvolveram no âmbito da Prefeitura Regional de Pinheiros a partir de iniciativas privadas. Tendo como base a ideia de que os *parklets* se apresentam como soluções temporárias que podem converter-se em projetos definitivos de redesenho do passeio público, esses dois projetos exemplificaram como essa concepção foi apreendida nestes bairros no decorrer da evolução da política.

A primeira ação ocorreu em 2018, durante a gestão de Covas, quando foram removidas as vagas de estacionamento da rua Jerônimo da Veiga, no bairro do Itaim Bibi, em um de seus quarteirões onde antes haviam *parklets*<sup>82</sup>, visando ampliar a calçada. A obra, idealizada por um grupo de restaurantes existentes na rua e patrocinada pela empresa Elo (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018), contou com o alargamento do passeio e com a instalação de mobiliários públicos como bancos e floreiras, sob justificativa de qualificar a circulação de pedestres e, conseqüentemente, dos clientes dos

---

<sup>82</sup> O trecho onde houve a intervenção se situa entre as ruas Manoel Guedes e João Cachoeira.



**FIGURAS 63-66** - Ocupação comercial em calçadas alargadas na rua Jerônimo da Veiga (acima) e intervenções temporárias prealizadas pelo projeto Caminhar Pinheiros, na Rua dos Pinheiros. (abaixo). Fonte: Acervo pessoal, 2018.

estabelecimentos, aos quais a calçada anterior não oferecia o suporte necessário.

Desenvolvido o projeto, entretanto, notou-se um expressivo aumento da área de atendimento externo dos estabelecimentos. Toda a área fronteira da calçada anterior foi ocupada, restando apenas a faixa de expansão para circulação pública. Essa prática dos restaurantes permite questionar quais eram seus reais interesses na intervenção, uma vez que a expansão da área de atendimento ocasiona o mesmo problema de circulação pública que a circunstância anterior, se não maior. Sem embargo, a possibilidade de aumento do número de clientes, bem como a valorização dos empreendimentos pertencentes à nova rua qualificada, é favorável economicamente aos seus responsáveis.

Outro projeto desenvolvido no bairro Pinheiros, bastante polêmico entre os moradores, foi o Caminhar Pinheiros, desenvolvido também aos finais de 2018 e início de 2019.

---

<sup>83</sup> A intervenção foi realizada na Rua dos Pinheiros no trecho entre as ruas Cônego Eugenio Leite e Joaquim Antunes e permaneceu desde os dias 05 de novembro de 2018 até 15 de fevereiro de 2019, devido à extensão do prazo inicial de 35 dias.

<sup>84</sup> O projeto, realizado em parceria entre o poder público, escritórios de arquitetura, um coletivo da região (o Coletivo Pinheiros) e a Companhia de Engenharia de

Diferentemente do anterior, que efetuou uma alteração permanente no passeio público, esse projeto previu uma intervenção temporária na qual se ampliaram as calçadas de dois quarteirões da rua Pinheiros<sup>83</sup>, inserindo em sua paisagem uma nova pintura de piso e mobiliários urbanos.

Dentre os objetivos da intervenção, conforme determinado por seus organizadores<sup>84</sup>, estavam a consolidação de esquinas ampliadas visando reduzir a travessia do pedestre e, conseqüentemente, caminhar em direção à consolidação do Estatuto do Pedestre do município; e a criação de espaços de convivência entre os frequentadores do bairro. Embora a avaliação final do projeto realizada pela Prefeitura tenha indicado melhorias na circulação dos pedestres, o mesmo foi bastante questionado pelos moradores do bairro em virtude dos problemas de tráfego de veículos gerados e também por privilegiar, ainda que indiretamente, determinados estabelecimentos comerciais em detrimento de

Tráfego (CET), contou com o patrocínio da Vou de 99, empresa de transporte por aplicativo, e apoio da iniciativa *Bloomberg Philanthropies* para a Segurança Global no Trânsito.

outros; o que resultou em sua descontinuidade pelo poder público.

De modo geral, portanto, estas intervenções demonstraram que embora essas iniciativas funcionem como um atrativo para muitas pessoas – sobretudo aos potenciais clientes –, também podem ocasionar um conflito de uso com os moradores e comunidades locais; assim como acontece com os *parklets*. Em todos os casos, no entanto, nota-se que o problema identificado não está naquilo que dizem ser o propósito da instalação – o alargamento e a qualificação do passeio público –, senão na apropriação que a iniciativa privada faz da mesma, desvirtuando seu uso em prol de benefícios a particulares.

Desse modo, observa-se que os *parklets* em Pinheiros adquirem características que se expressam também em outros tipos de intervenções da área, com as quais compartilham ideais e objetivos comuns. Embora esses elementos apresentem condições que podem incentivar apropriações muitas vezes conflitivas – devido ao arranjo proposto entre os

---

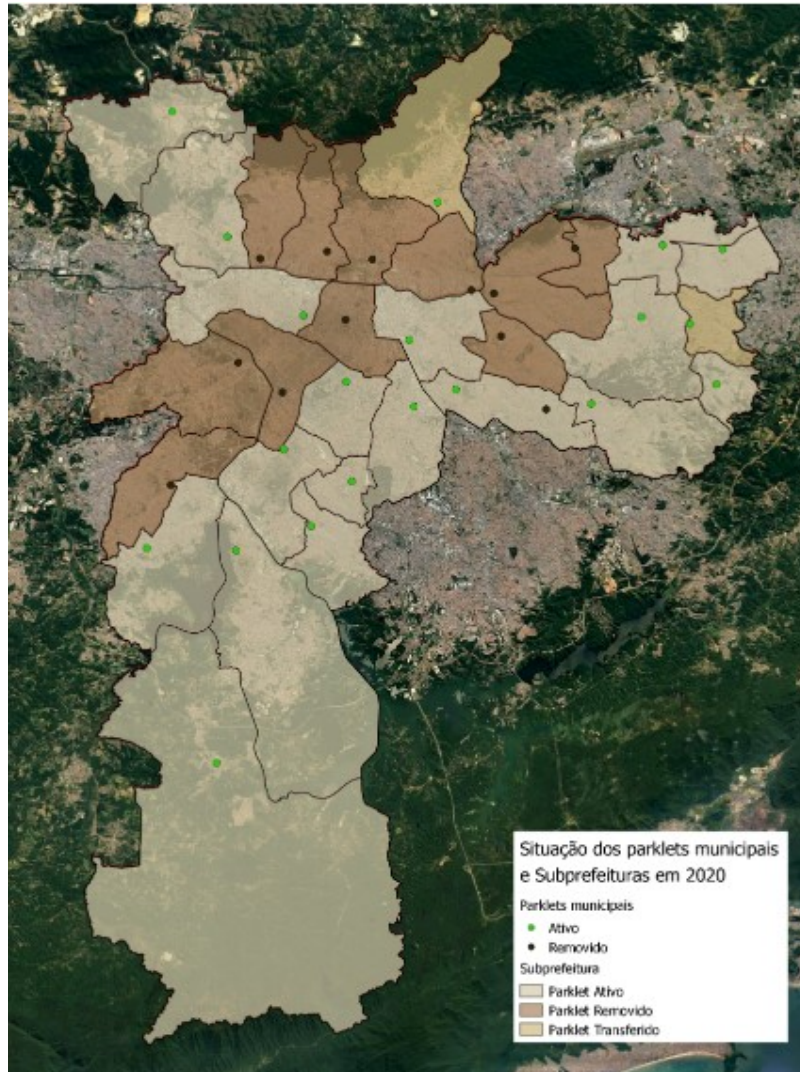
<sup>85</sup> A produção do espaço público urbano a partir das lógicas neoliberais tem como consequência processos que o condicionam e conformam, como por exemplo a

setores público e privado –, essas condições não são inerentes a eles, mas ocorrem a partir de sua apropriação por lógicas externas que encontram nesses elementos uma circunstância favorável de reprodução<sup>85</sup>.

### ***Parklets* municipais: público para quem?**

A existência de *parklets* de iniciativa pública nos permite estabelecer um paralelo comparativo entre estes e aqueles de iniciativa privada, a fim de verificar o quanto essa responsabilidade assumida pelos atores pode interferir na apropriação desses elementos. Somado a isso, a própria diversidade de contextos urbanos em que são inseridos também nos possibilita visualizar cenários distintos de inserção, o que auxilia em pensarmos sua aplicabilidade separada da dimensão do consumo, principal entre os *parklets* de iniciativa privada.

banalização espacial, a privatização e sua instrumentalização; tratados adiante na sessão 04.



**FIGURA 67 - Situação dos parklets municipais por subprefeitura, em abril de 2020.** Elaboração própria. Fonte: e-SIC São Paulo.

Dado o número e a dispersão dos *parklets* municipais pela cidade, a abordagem aos mesmos se deu, em grande medida, por meio do contato com as Prefeituras Regionais do município. Como já mencionado, uma vez construídos pela SP Obras a partir do projeto definido pela SP Urbanismo em parceria com as Regionais, a manutenção dessas instalações ficou a cargo desta última instância, com a finalidade não apenas de mantê-los fisicamente, mas também de promover vínculos entre estes e a comunidade local, visando obter seu auxílio no cuidado aos *parklets*.

A partir desse contato estabelecido com as Regionais, algumas constatações puderam ser obtidas. A primeira delas foi o impacto resultante sobre o programa em função da mudança de gestão; ou seja, os resultados da saída da gestão proponente e a entrada da consecutiva, ambas com características e diretrizes tão distintas no tocante ao espaço urbano. Ao contatar o corpo técnico já em 2019, notou-se que em alguns casos os profissionais desconheciam a existência de uma instalação sob sua jurisdição, e em outro, mais

extremo, o responsável contatado sequer sabia o que era um *parklet*<sup>86</sup>.

Essa dificuldade de obtenção de dados e informações evidenciou alguns aspectos sobre os *parklets* municipais. Por um lado, permite questionar a efetividade do programa, que visava difundir a política espacialmente ao mesmo tempo que qualificar o corpo técnico para execução dos *parklets* em todas as subprefeituras. De acordo com os dados levantados, a maioria das subprefeituras permaneceu, após 2016, sem tramitar um processo de assinatura de Termo de Cooperação (apenas 13, das 32 subprefeituras, efetuaram termos para a instalação de *parklets* de manutenção privada<sup>87</sup>). Isso quer dizer que mais da metade do município permaneceu distante da proposta, não tendo outro contato ou referência que não o *parklet* municipal instalado em 2015 ou 2016. Por outro lado,

---

<sup>86</sup> Os contatos foram estabelecidos em dois momentos da pesquisa, ambos nos meses de maio do ano de 2019 e 2020. As consultas se deram por telefone, e-mail e pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC), havendo sido este último o mais eficiente para contatar todas as Prefeituras Regionais e obter informação.

<sup>87</sup> Dado atualizado em abril de 2020, quando do cumprimento dos 6 anos da política pública.

<sup>88</sup> Dado atualizado em março de 2021, em consulta às subprefeituras através do Serviço de Informação ao Cidadão de São Paulo. De acordo com as informações

levanta dúvidas também quanto à manutenção dos *parklets* implementados, ainda que não tenham havido outros posteriormente: o desconhecimento da instalação evidencia que, ao se alterar a gestão e conseqüentemente os profissionais ou pautas das Prefeituras Regionais houve, em alguns casos, a falta de manutenção adequada ou do incentivo de atividades previsto quando da proposta.

Além disso, outra informação obtida pelas Prefeituras Regionais se trata da remoção de dezoito dos trinta e dois *parklets* instalados pelo programa (quatorze removidos definitivamente, dois transferidos de lugar – um deles por duas vezes – e dois sem informação)<sup>88</sup>. Destas, com exceção de cinco subprefeituras que não souberam informar a razão da remoção, todas as demais se justificaram a partir da solicitação dos moradores e/ou comerciantes da área, que consideravam

obtidas, até esta data haviam sido removidos os *parklets* das subprefeituras Aricanduva/Vila Formosa/Carrão, Butantã, Campo Limpo, Casa Verde, Cidade Ademar, Ermelino Matarazzo, Freguesia do Ó/Brasilândia, Penha, Pinheiros, Santana/Tucuruvi, São Mateus, Sapopemba, Sé, Vila Maria/Vila Guilherme. Os *parklets* transferidos foram os das subprefeituras Jaçanã/Tremembé e Guaianases (por duas vezes), ambos por reclamações de uso do espaço por pessoas em situação de rua. Em busca através do Google Street View em julho de 2021, ainda, notou-se a remoção de mais dois *parklets* na zona leste do município, nas subprefeituras de São Miguel Paulista e Cidade Tiradentes.



**FIGURAS 68-70** - *Transferências do parklet municipal de Guaianases (para calçamento pavimento, sem vaga de estacionamento) e remoção em Aricanduva devido à sua apropriação noturna pela população jovem. Fontes: e-SIC São Paulo e SPJornal.*

que o uso estabelecido nas instalações eram indevidos e desvirtuavam sua proposta. Assim, as queixas da comunidade local para a solicitação da retirada contemplam situações de “bagunça”, “sujeira”, “vandalismo”, “insegurança”, “uso de drogas ilícitas” e até mesmo por ser uma “instalação que atrapalha o uso da calçada”. A mais comum entre todas as causas expostas, entretanto, foi o uso dos *parklets* como abrigo de pessoas em situação de rua que, segundo mencionado pelos profissionais competentes, eram expressos como importunos ao uso da área onde se inseriam os *parklets* (informação pessoal)<sup>89</sup>.

De modo geral, portanto, as causas de remoção dos *parklets* municipais se deram por conflitos de interesse no uso do espaço, por práticas ou circunstâncias que já existiam na área e que passaram a ocupar também as instalações. Estas práticas, realizadas em sua maioria por pessoas em situação de rua ou sujeitos marginalizados socialmente (usuários de

<sup>89</sup> Informações obtidas em resposta às solicitações realizadas pelo Sistema Eletrônico de Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC), sobre as causas das remoções dos *parklets* municipais.

drogas, ex-presidiários), foram consideradas ilegítimas ou degradantes para o espaço, de modo que a população residente se voltou contra a instalação por acreditar que o mobiliário favorecia estas ocupações. A aceitação da queixa e remoção dos *parklets* pelos órgãos públicos responsáveis, por sua vez, corroboraram com estes julgamentos permitindo que se questione o caráter público dos *parklets* construídos (para quem?).



#### **FIGURAS 71-72**

*Carta enviada por morador em processo de solicitação de retirada do parklet municipal da subprefeitura Jaçanã-Tremembé e foto do parklet reinstalado na rua São Luís Gonzaga, 45, com a face de acesso voltada para a rua.*  
Fonte: Consulta à Processos Eletrônicos (SEI) e e-SIC.

Ilmo Sr Prefeito do Município de São Paulo

Prefeito Bruno Covas

Prezados Senhor

Moro na Rua Michel Ouchana 41 Jaçanã há 45 anos, e no final de 2017 a Sub Prefeitura Do Jaçanã /Tremembé juntamente com o candidato a vereador Anibal, mandaram colocar um banco em frente a igreja e hospital São Luiz Gonzaga na RUA MICHEL OUCHANA. Diziam eles que "trata-se de mobiliário social", onde os munícipes possam descansar, (de que?). muitos dos moradores desta rua foram contra e tem ate um abaixo assinado pedindo para que não se coloque tal banco, PORQUE este banco será usado por desocupados que vem dormir e ate fazer necessidades aqui na rua. Além de, nos dias das mães e dos pais, quando há a liberação dos presos, estes acabam vindo dormir aqui no banco.

Os desocupados reúnem-se no banco e ficam até alta madrugada conversando em voz alta, O que acaba incomodando os que trabalham e precisam do descanso. E já se vê roupas, cobertores e outas tralhas colocados ali, desvirtuando a finalidade.

Esta rua, MICHEL OUCHANA, enche de agua quando chove, há 40 anos, pois a mecânica da rua foi mal feita, e com tubulação insuficiente para escoar a agua das chuvas. Inúmeras vezes pedimos para que se acabasse este transtorno das chuvas, Mas a prefeitura dizia sempre que não tinha dinheiro para corrigir este mal. Até parece que não tem engenheiro capacitado para tal serviço na prefeitura de São Paulo.

Na época em que foi colocado o tal banco questionamos o candidato Anibal, que fora já eng de obras da Sub e também Administrador sub prefeito, aqui mesmo no Jaçanã/ Tremembe, e os funcionários da subprefeitura com o argumento que "A PREFEITURA NÃO TEM DINHEIRO PARA ACABAR COM A ENCHENTE DESTA RUA , MAS TEM PARA COLOCAR ESTE BANCO QUE SO NOS TRARÁ DISSABORES"

É o teor do nosso pedido e questionamento para que se retire este banco e também acabem, com as enchentes.

Atenciosamente



Os casos das subprefeituras Pinheiros e Butantã, entretanto, apresentam justificativas particulares que envolvem a iniciativa privada. O primeiro deles, o de Pinheiros, logo que doado para a Prefeitura Regional sob aceite temporário foi ofertado para cooperação com a iniciativa privada. De acordo com os responsáveis, a subprefeitura não teria condições financeiras de arcar com a manutenção e conservação do mesmo sem que fosse realizada uma parceria, sendo necessário colocá-lo à disposição da iniciativa privada, como os demais *parklets* da subprefeitura. Durante a escolha do cooperante, entretanto, o *parklet* esteve envolvido em um acidente de trânsito que resultou em seu desmonte, razão pela qual seus responsáveis acharam melhor solicitar sua remoção definitiva, ainda em 2015 (informação pessoal)<sup>90</sup>.

O *parklet* do Butantã, por sua vez, instalado em frente a alguns estabelecimentos comerciais (bares e restaurantes) e ao lado de uma universidade privada, foi removido para dar lugar a uma instalação privada. O novo *parklet*, patrocinado pelo aplicativo Waze, foi resultado de uma parceria entre a

empresa de navegação no trânsito e a Prefeitura de São Paulo, visando dar publicidade e testar um novo modelo para seu aplicativo de caronas compartilhadas, o Waze Carpool, que conta com cinco “pontos de encontro” espalhados pelo território de São Paulo (o *parklet* do Butantã e quatro totens instalados em bairros como Itaim Bibi, Vila Nova Conceição, Barra Funda e Jardim Paulistano, sempre em localizações estratégicas para o negócio).



**FIGURAs 73-74** – *Parklet municipal do Butantã, em 2019 e ponto de encontro da empresa Waze, em 2020. A substituição do parklet se deu através de uma parceria da empresa com a Prefeitura de São Paulo. Fonte: Acervo pessoal e Waze.*

<sup>90</sup> Informações obtidas em resposta às solicitações realizadas pelo Sistema Eletrônico de Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC), sobre as causas das remoções dos *parklets* municipais.

Devido ao fato de não estarem diretamente conectados a estabelecimentos privados, os *parklets* municipais apresentam um uso público maior do que aqueles de iniciativa privada. Por situarem-se em áreas de intenso uso comercial ou em proximidade a equipamentos públicos que também apresentam uma certa rotatividade de pessoas (escolas, hospitais, mercado municipal), atendem à importante função de mobiliário urbano, quase sempre escassos nessas regiões. Sem embargo, esse predomínio público não exclui totalmente casos em que as atividades de consumo de bares e restaurantes próximos (quando há) se estendam, em determinados momentos, para a instalação<sup>91</sup>. O controle espacial por um estabelecimento específico, entretanto, não ganha as mesmas dimensões nestes como nos privados.

Desse modo, da mesma forma como expresso nos *parklets* de iniciativa privada, a sociabilidade do entorno imediato detém um grande controle sobre aquilo que acontece nos *parklets* municipais. Ainda assim, estas instalações de ordem pública evidenciam possibilidades de uso desses

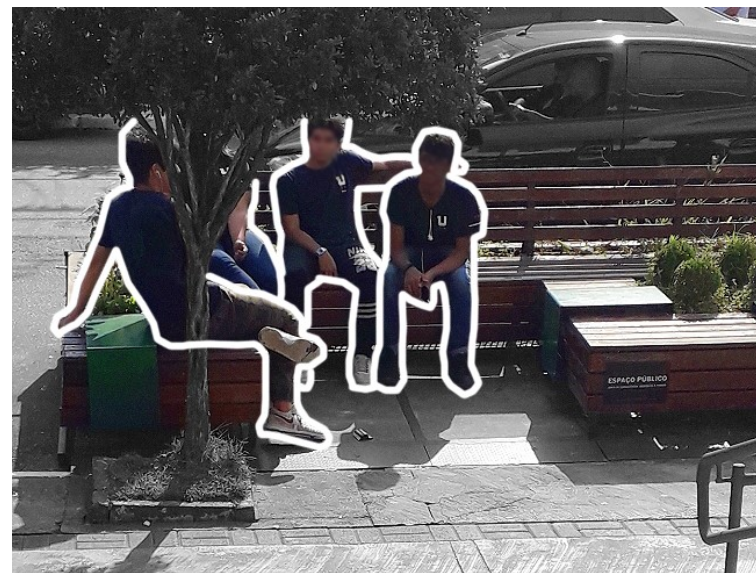
---

<sup>91</sup> Como expresso em conversas informais durante visitas de campo aos *parklets* municipais de Santo Amaro e Mooca, situados em frente a uma galeria comercial

elementos que não atendem a um interesse privado e oferecem um espaço à população que efetivamente cumpre aquilo a que se propõe, um espaço de descanso e sociabilização, desvinculado da esfera do consumo e do domínio privado.

Ainda assim, a limitada participação de algumas subprefeituras na política, mesmo com o incentivo municipal, indica que a adoção da proposta comum para todo o território não foi muito efetiva, salientando a necessidade de, dentro do planejamento estratégico, dispor de soluções mais adequadas à realidade social de cada região. Isso se faz necessário a partir da constatação de que o interesse de mercado não é o mesmo em toda a cidade, e que vincular a produção do espaço público a esse setor resultará na produção desigual do mesmo.

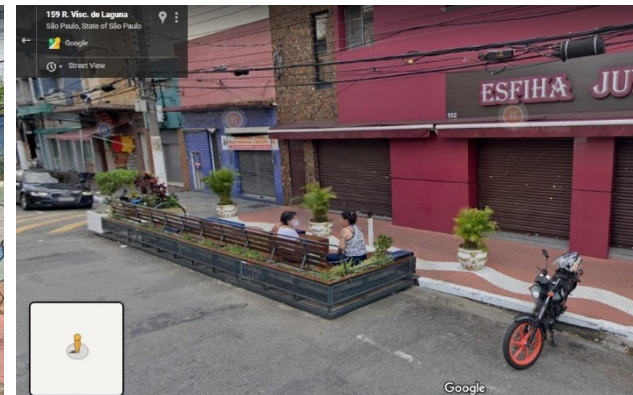
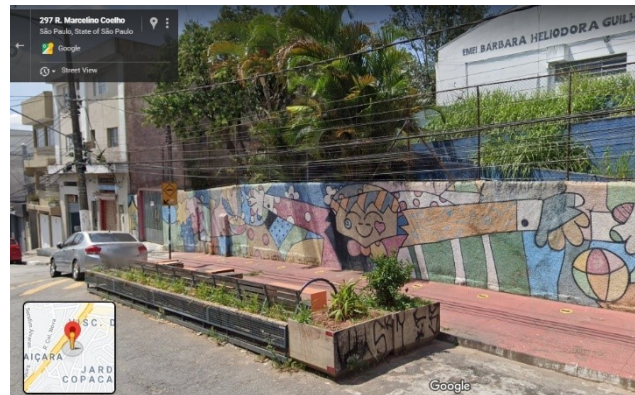
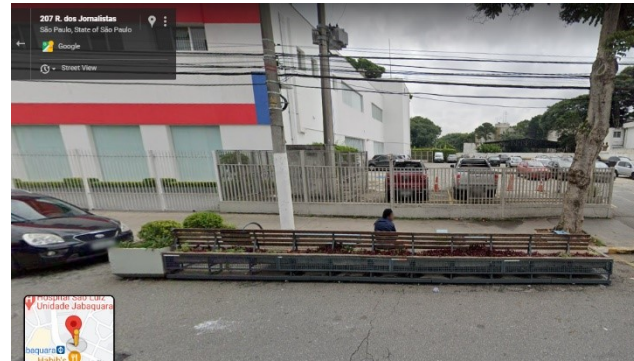
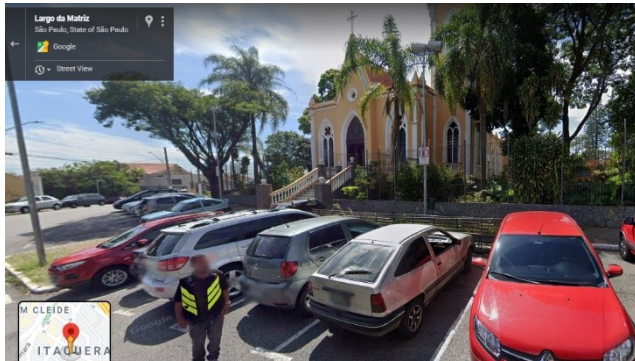
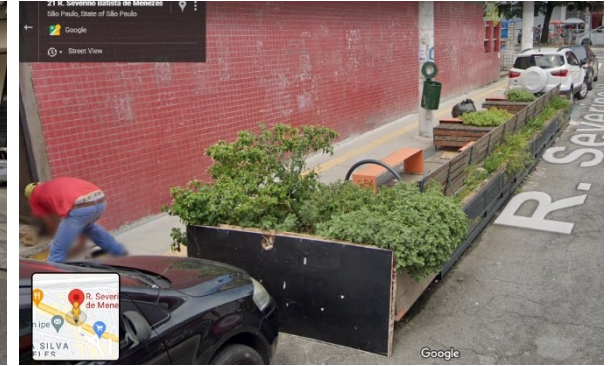
com um bar e a uma esfiharia, respectivamente, que fazem uso noturno da instalação.



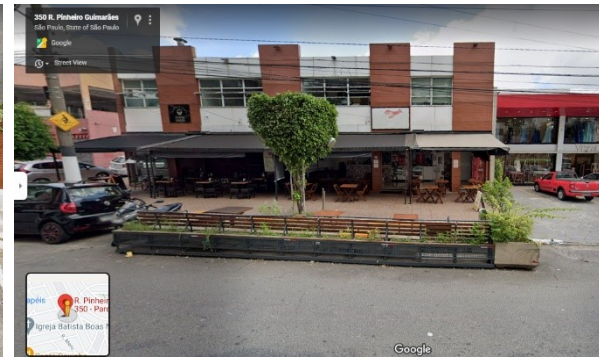
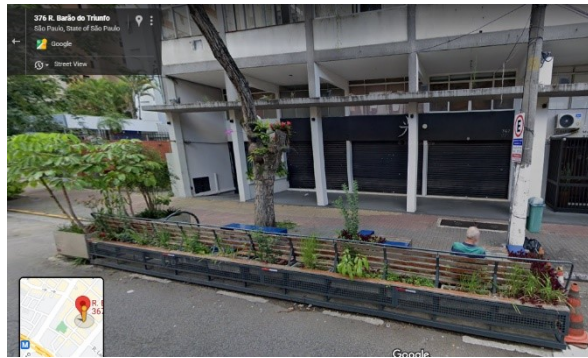
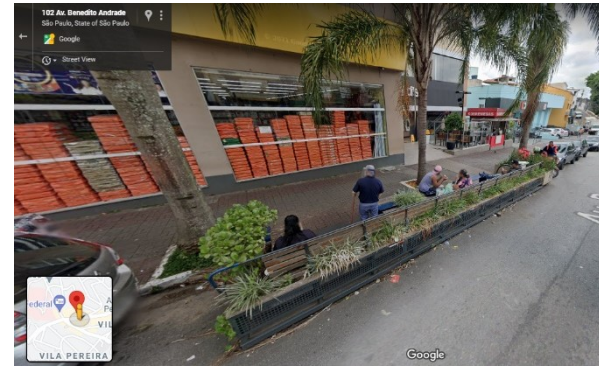
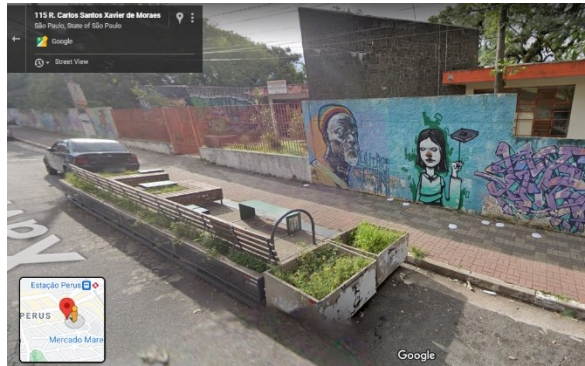
**FIGURAS 75-78**  
*Aprensões socioespaciais:  
sociabilização, descanso e  
apropriação pela comunidade,  
trabalhadores locais e visitantes  
da área. De cima para baixo:  
Santo Amaro; Ipiranga; idem;  
Vila Mariana. Fonte: Acervo  
pessoal, 2019, 2020.*



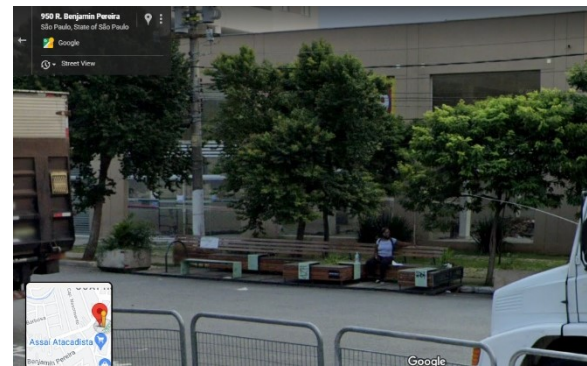
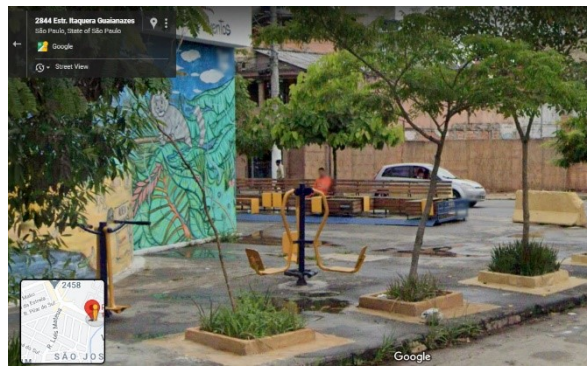
**FIGURAS 79-81**  
*Apreensões socioespaciais: parklet como espaço de descanso e abrigo aos trabalhadores e transeuntes. Da esquerda para a direita: Mooca, Ipiranga, idem. Fonte: Acervo pessoal, 2020.*



**FIGURAS 82-89**  
 Parklets municipais instalados em 2021: Capela do Socorro, Ipiranga, Itaim Paulista, Itaquera, Jabaquara, Lapa, M'Boi Mirim, Mooca. Fonte: Google Street View.



**FIGURAS 90-96**  
 Parklets municipais  
 instalados em 2021:  
 Parelheiros, Perus,  
 Pirituba/Jaraguá,  
 Santo Amaro, Vila  
 Mariana, Vila Prudente,  
 Guaianases e  
 Jaçanã/Tremembé.  
 Fonte: Google Street  
 View.



## **RUAS SP: A REDEFINIÇÃO MERCADOLÓGICA DOS *PARKLETS* PAULISTANOS**

O último período proposto para a análise da política paulistana tem seu início marcado por um evento que não afetou apenas a produção dos *parklets*, mas sim todas as formas de produção e vivência às quais a sociedade estava habituada. A pandemia do COVID-19 representou uma crise nas relações mundiais ao atingi-las em duas importantes frentes, a saúde e a economia e, como era de se esperar, afetou diretamente o espaço urbano, demandando um esforço por parte de todos em criar cidades mais saudáveis e seguras para a reprodução da vida social.

Perante as novas prerrogativas, os profissionais do espaço urbano se viram solicitados a encontrar alternativas que dessem conta das duas demandas, ou seja, espaços que pudessem ao mesmo tempo ser seguros à saúde da população e onde a força de trabalho e os processos de produção econômica pudessem ser reproduzidos. Nesse contexto, o espaço público, que tem como um de seus atributos a

promoção do encontro e da sociabilidade, ao mesmo tempo em que constituiu uma ameaça para alguns – devido ao medo do “outro”, o ser contaminado pelo inimigo invisível –, ascendeu também como uma solução possível para aqueles que desejavam retomar seus contatos sociais em espaços com dimensões e condições passíveis de adaptação para o atendimento das novas demandas.

Em vista da emergência que se coloca em situações de crise, uma tendência identificada nesta conjuntura foi a cooptação de medidas alternativas que pudessem ser rápida e facilmente incorporadas às estratégias urbanísticas, sem que se demandasse uma grande reestruturação espacial e institucional. Projetos que priorizam o transporte alternativo em decorrência do tradicional transporte público – quase sempre funcionando com excedente de ocupação –; e também aqueles que incentivam o desenvolvimento de atividades internas no exterior, como exercícios físicos e a prática mercantil e de consumo; encontraram na pandemia uma forte justificativa para serem incorporados às práticas urbanísticas.

Embora muitas dessas propostas já existissem e fossem debatidas há algum tempo – algumas delas provenientes do

urbanismo tático – a novidade do momento pandêmico residiu no fato de que em muitas cidades essas soluções já não apareceram como uma proposta alternativa às práticas vigentes, mas sim como principal. Nesse sentido, a emergência da adoção de novas práticas urbanísticas em virtude da pandemia veio acompanhada de uma reconfiguração do quadro de regulamentações, o que acelerou o processo de reformulação institucional em desenvolvimento. Não obstante, a incorporação dessas propostas não representou necessariamente a adoção de todas as premissas e diretrizes que as orientam, mas, em muitos dos casos, tratou-se apenas da adoção de soluções rápidas ao problema identificado.

No que se refere aos objetos empíricos analisados por este trabalho, pode-se dizer que os *parklets* se tornaram bons exemplos de uma política que se transformou em função do caráter de emergência proveniente do cenário pandêmico. Por tratar-se de uma solução existente e incorporada aos quadros legislativos de diversas cidades, ainda, seu processo de transformação foi acelerado.

Como já vinham mostrando anteriormente, a despeito da legislação inicial, *parklets* podem funcionar como uma

eficiente extensão externa para estabelecimentos comerciais privados na medida em que oferecem um espaço extra capaz de abrigar mobiliário para consumo. Embora essa apropriação comercial já ocorresse em muitas instalações, ela se dava a despeito da legislação, que vetava estritamente a possibilidade de beneficiar a um único estabelecimento privado com o espaço público.

Com a situação da pandemia e suas exigências sanitárias, no entanto, as justificativas anteriores de expansão que se pautavam no desejo particular de ampliação das vendas foram substituídas pelo apelo coletivo em prol da reabertura comercial com condições seguras de distanciamento. Ainda que proviessem do mesmo setor – empresários e comerciantes interessados em salvar seus investimentos –, os novos argumentos endossaram a pressão para que o governo aprovasse o uso comercial no espaço dos *parklets*, tornando-o uma legítima extensão do estabelecimento privado.

Dessa forma, a justificativa pandêmica rapidamente incorporou-se aos discursos dos defensores destas instalações ao redor de todo o mundo. Uma vez



regulamentado pelo quadro legislativo municipal, a alteração da legislação em prol do uso comercial dos *parklets* foi uma solução simples de ser adotada em diversas cidades; e aquelas que não o haviam feito, puderam incorporá-los diretamente sob esse novo modelo. Como em momentos anteriores da proposta, as cidades norte-americanas foram as pioneiras na aprovação do uso comercial das instalações para a retomada social pós-pandemia<sup>92</sup>. Dada a reabertura tardia do comércio brasileiro em relação aos outros países, restou para São Paulo a opção de, novamente, alinhar-se aos modelos internacionais.

Diferente da proposta inicial da política, momento em que o setor público tomou a frente das iniciativas, o movimento em prol da conversão dos *parklets* paulistanos em ocupações comerciais privadas foi dirigido pelo próprio nicho de mercado constituído ao longo de seu desenvolvimento, segmento

---

<sup>92</sup> Além da aprovação do uso comercial dos *parklets* em caráter temporário haver sido aprovada primeiramente entre as cidades dos Estados Unidos; a cidade de São Francisco – de onde os *parklets* surgiram – também foi pioneira na completa conversão destas espacialidades em espaços comerciais permanentes e devidamente regulamentados – agora denominados *Shared Spaces*, regulamentados desde 27 de julho de 2021. Ver legislação completa em: <<https://sfgov.legistar.com/View.ashx?M=F&ID=9687611&GUID=6C2619DB-6F93-43BA-B8D8-F7543080A975>>

economicamente interessado no fortalecimento da proposta. Assim sendo, escritórios de arquitetura e empresários do ramo gastronômico trabalharam conjuntamente em veículos de comunicação no sentido de incentivar o uso dessas instalações como espaços de consumo que auxiliassem na recuperação econômica do setor comercial.

Com a chegada da reabertura dos estabelecimentos na cidade de São Paulo, em meados de 2020, o então prefeito Bruno Covas tomou medidas que visaram atender às novas demandas. A primeira delas foi a assinatura de uma Portaria<sup>93</sup> direcionada para o setor de bares, restaurantes e similares, na qual foram definidos protocolos a serem cumpridos durante uma das fases de reabertura. A principal definição desta portaria que afetou aos *parklets* se referiu à proibição expressa de que esses estabelecimentos oferecessem serviços nas calçadas e espaços públicos, o que assegurou a determinação

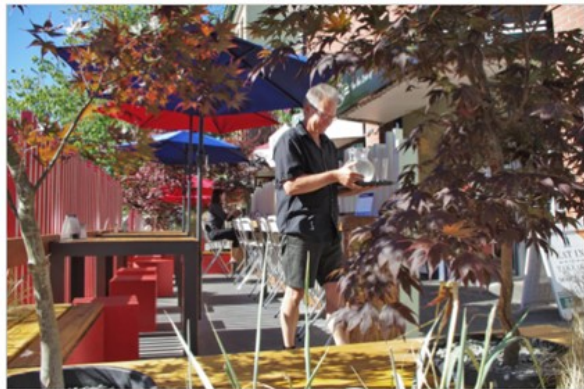
<sup>93</sup> O Portaria N° 696, publicada no Diário Oficial do Município de São Paulo em 04 de julho de 2020 se refere às diretrizes a serem tomadas durante a fase amarela prevista no Plano São Paulo de reabertura, delineado pelo governo do Estado. Ver Portaria em: <<https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn:aaid:scds:US:5fd28d65-e400-42f0-a439-a098b68a6d8c>>.

## Dallas Restaurants Can Now Apply for Permits to Build 'Parklets' That Encourage Social Distancing

The future of dining could be found in parking lots  
by Brittanie Shuy | @brittanieshuy | May 20, 2020, 12:10pm CDT



The new semi-permanent parklet at Revelers Hall | Jason Roberts for Revelers Hall



Curbside parklets, such as this one created on Commercial Street in 2015, will allow restaurants to expand their seating capacity while meeting provincial COVID-19 social distancing guidelines. Nanaimo city council voted unanimously Monday to allow temporary service area expansions, primarily into parklets that will be built by city staff. (News Bulletin file photo)

## COVID-19 brings curbside 'parklet' patios back to downtown Nanaimo

Nanaimo city council votes for restaurant service area expansions to meet social distancing measures

## Could parklets help Houston restaurants recover from the pandemic?

MAY 11, 2020 COVID-19 AND CITIES, ECONOMIC DEVELOPMENT, GOVERNANCE, HEALTH, PLACEMAKING



In Philadelphia, a seasonal parklet creates space for al fresco dining. The climate in Houston would allow for more permanent parklets.

Opinion: For restaurants to reopen, L.A. should turn streets into outdoor cafes



A mini park on York Boulevard in Highland Park. (Los Angeles Times)

CORONAVIRUS

## City Council approves parklets for outdoor dining in New Orleans

The spaces turn one or two parking spots in front of a business into outdoor seating.

## Long Beach Will Let You Dine In The Streets — And Other SoCal Cities May Follow

BY ELINA SHATKIN IN FOOD ON MAY 20, 2020 4:30 PM



A parklet in Long Beach, in front of Lola's restaurant. (@Brad Davis\_AICP/Flickr Creative Commons)

## Making the Shared Spaces Program Permanent

Learn about how the Shared Spaces program is transitioning from an emergency response to a permanent program through and after the pandemic.

**FIGURA 97 - Recortes de jornais e revistas sobre a aprovação da comercialização em parklets em diversas cidades dos Estados Unidos. Fonte: Diversas.**

já expressa pelo Decreto N° 55.045, que até então regulamentava o uso das instalações.

Como resposta a esta proibição, um grupo de empresários<sup>94</sup> responsáveis por estabelecimentos comerciais localizados na região da República, na subprefeitura da Sé, propuseram à Prefeitura de São Paulo a criação de um projeto piloto em que se testaria e avaliaria a possibilidade da ocupação comercial dos espaços públicos da área<sup>95</sup>. Aceita e levada adiante, a proposta realizada e posteriormente regulamentada pelo Decreto N° 59.669<sup>96</sup> utilizou-se de duas legislações já existentes no quadro normativo da Prefeitura – os *parklets* e os Termos de Permissão de Uso<sup>97</sup> (TPU) – para criar um novo modelo de ocupação para a cidade.

---

<sup>94</sup> O projeto do “Ocupa Rua” foi uma iniciativa da colunista do jornal Folha de São Paulo, Alexandra Forbes, juntamente com o casal Jefferson e Janaína Rueda, chefs e donos do estabelecimento A Casa do Porco, entre outros negócios, e do escritório de arquitetura Metro, de Gustavo Cedroni e Martin Corullon, responsáveis pelo desenho do projeto.

<sup>95</sup> De acordo com o Decreto N°59.669, o projeto piloto contempla as vias ou trechos de via dos seguintes logradouros: Rua José Paulo Mantovan Freire, Rua Bento Freitas (entre Rua Marquês de Itu e Rua Epitácio Pessoa), Rua Major Sertório e Rua General Jardim (entre Rua Araújo e Rua Rego Freitas).

<sup>96</sup> Decreto Municipal N° 59.669, publicado em 5 de agosto de 2020. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/pdf/Decreto-59669-2020-Sao-paulo-SP.pdf>>

<sup>97</sup> Os Termos de Permissão de Uso (TPU) são as autorizações para o uso de logradouros e vias públicas para finalidades de comércio e serviço. A legislação correspondente, atualizada em 2019 pelo Decreto N° 58.832, prevê a instalação de

A iniciativa, que recebeu a denominação “Ocupa Rua”, ocorreu a partir de uma parceria entre a Prefeitura de São Paulo e o grupo empresarial, e beneficiou 30 estabelecimentos comerciais privados da região, dentre os quais se incluíram quase exclusivamente bares e restaurantes, para além da Escola da Cidade. De acordo com Covas, o projeto visou testar e definir regras para o compartilhamento das calçadas entre o uso comercial e os pedestres e foi realizado exclusivamente com investimento privado<sup>98</sup>, havendo sido o espaço público e a aprovação de seu uso gratuito os únicos recursos públicos disponibilizados durante o período de desenvolvimento do projeto piloto.

mesas, cadeiras e toldos em passeio público fronteiro a bares, restaurantes e similares, mediante pagamento de uma taxa padronizada em toda a cidade, calculada a partir da Planta Genérica de Valores do município.

<sup>98</sup> De acordo com a Revista Veja, um grupo de empresários se organizou para levantar recursos para o financiamento de toda a obra, que será desenvolvida integralmente e doada aos estabelecimentos existentes na área. Como mostra uma reportagem realizada pela Folha de São Paulo, entretanto, nem todos os estabelecimentos foram consultados para a definição da proposta – que partiu deste grupo privado –; assim como não se faz obrigatória, por parte da Prefeitura, sua adesão. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/arnaldo-lorencato/projeto-vai-ocupar-calçadas-e-ruas-mais-largas-do-centro-com-parklets/>> e <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/08/donos-de-restaurantes-reclamam-de-falta-de-discussao-sobre-projeto-que-ocupa-ruas-em-sp.shtml>>



Dessa forma, durante aproximadamente 2 meses – de setembro a novembro de 2020 – foram testadas instalações e intervenções nas calçadas e vagas de estacionamento do perímetro delimitado, incluindo pinturas no chão, floreiras com vegetação natural, mesas, sombreiros e bancos, que visaram proporcionar espaços confortáveis e seguros para o atendimento aos clientes, levando-se em conta os cuidados necessários devido à pandemia. Com esta ampliação, além de proporcionar maior visibilidade aos estabelecimentos comerciais – sobretudo nas redes sociais –, foi possível recuperar ou em alguns casos até aumentar a capacidade de atendimento, reduzida em função das exigências sanitárias.

Como era de se esperar, durante a experiência outros empresários se manifestaram contrários à exclusividade da aprovação apenas para os estabelecimentos beneficiados na região central. Frente à pressão dos comerciantes e a avaliação positiva do projeto piloto, portanto, o prefeito Bruno Covas assinou o Decreto N° 59.877 de 3 de novembro de 2020, no qual dispôs sobre a ampliação do projeto piloto e abriu uma

consulta pública para a construção de uma normativa que regulamentasse a ocupação em outras vias públicas da cidade, por meio de uma chamada que denominaram “Ruas SP – Espaços públicos para a flexibilização”<sup>100</sup>.

Dentre elogios ao projeto e críticas ao privilégio comercial, a consulta permitiu que a população civil se manifestasse sobre um esboço de lei, item a item, e visualizasse aquilo que os demais vinham dialogando acerca do tema. Quando concluída, os órgãos responsáveis puderam então conciliar as informações e sintetizá-las na Portaria N° 8 da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL), de 15 de fevereiro de 2021; a qual regulamentou a expansão do projeto para outras 40 vias da cidade – neste momento ainda indefinidas. Dois meses depois, entretanto, esta portaria foi base para a criação da Portaria N° 24 de 26 de abril de 2021 e do Decreto N° 60.197 de 23 de abril de 2021, nos quais foi regulamentado o Projeto Ruas SP, responsável

---

<sup>100</sup> A consulta e as contribuições públicas estão disponíveis em: <<https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/consulta/ruas-sp>>. Acessado em: 02 de março de 2021.



**FIGURAS 100-105** - *Intervenções e instalações do projeto Ocupa Rua*. A intervenção conta com mesas para atendimento em frente aos estabelecimentos comerciais e bancos em alguns pontos (que eventualmente servem para o atendimento de fila de espera). Quando o espaço não é o utilizado pelo estabelecimento comercial, as cadeiras são retiradas ou amarradas às mesas. Fonte: Metro Arquitetos; Andreotti, M. B.; Daitx, M. C.

por viabilizar o atendimento por bares e restaurantes em espaços públicos em todas as ruas do município e por demarcar, finalmente, a aprovação da atividade comercial nos *parklets* e sua completa absorção mercantil. De acordo com o novo Decreto,

Art. 6º Fica permitida a utilização dos *parklets*, instalados em conformidade com o Decreto nº 55.045, de 16 de abril de 2014, para atendimento comercial de bares e restaurantes, desde que observados os protocolos sanitários vigentes para o setor e desde que atendidas as demais portarias expedidas por SMUL desde realizado o devido cadastro nos termos desta portaria. (SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO, 2021c)

Dessa forma, a nova regulamentação permitiu a ampliação do uso comercial para o logradouro público em todas as ruas da cidade, sendo necessária uma primeira etapa de aprovação da via, seguida de outra solicitação da própria da instalação, que deve ser feita exclusivamente na vaga de estacionamento em frente ao estabelecimento, ficando vedado

a ocupação de calçadas, calçadões ou largos para esta finalidade. Diferente dos *parklets*, que podiam ser instalados por qualquer pessoa em qualquer lugar aprovado, a extensão comercial pode situar-se apenas entre os limites do lote do estabelecimento solicitante, e a instalação das mesas e cadeiras pode se dar com ou sem plataforma de nivelamento, podendo ser estruturas mais simples colocadas diretamente no leito da via pública. Além disso, o decreto define que após a aprovação e inserção do logradouro no Projeto Ruas SP, as extensões comerciais temporárias ficam isentas do pagamento pelo uso do espaço público pelo prazo de 180 dias.

Por último, não obstante à nova regulamentação acerca da ampliação do projeto piloto, destaca-se que não há, oficialmente, a revogação ou substituição do decreto dos *parklets* pelo decreto do Projeto Ruas SP, mas sim uma sobreposição desta nova legislação à anterior, que inclusive incorpora as instalações aprovadas anteriormente. Dessa forma, os *parklets* paulistanos continuam sendo criados e aprovados como espaços públicos da cidade, de acordo com o Decreto N° 55.045; mas ao mesmo tempo se permite a adaptação deste espaço para atender e adequar-se à nova

legislação, podendo converter-se em uma instalação do Projeto Ruas SP desde que atenda aos parâmetros por ela definidos. Não fica claro, entretanto, como se distinguem as instalações aprovadas por um ou outro decreto, e tampouco como se definem os limites e domínios das esferas pública e privada no projeto mais recente. De qualquer forma, não se pode esperar que a pequena área de um *parklet* consiga abranger as distintas práticas concomitantemente, havendo necessidade de regulamentar os usos permitidos e sua predominância.

Assim, dois aspectos se destacam a partir dos acontecimentos mais recentes relacionados aos *parklets*: primeiro, a justificativa apoiada no estado emergencial e a consequente agilidade de transformação das estruturas consolidadas neste cenário e; segundo, a supremacia dos interesses privados, que se sobrepõem aos públicos sem mensurar danos. Embora as diretrizes de ocupação façam menção às exigências sanitárias do contexto pandêmico e toda a proposta se coloque como uma solução para tal, não há na normativa nenhuma referência a uma data ou circunstância para o fim da aprovação, que se coloca em condição

permanente. Do mesmo jeito, apesar das preocupações manifestadas na consulta pública a respeito dos avanços e excessos da ocupação comercial, não se estabelecem diretrizes que regulamentem e assegurem o compartilhamento do espaço entre esta atividade e o uso público, uma vez que o novo decreto sequer menciona este uso.

Ao final, portanto, têm-se com a pandemia a consolidação das tendências que já vinham se manifestando nos *parklets* ao longo de toda sua existência, seja em São Paulo ou em outras cidades. Sua conversão em espaços de consumo por dado estabelecimento o transforma em um espaço produtivo e instrumentalizado, no qual se anula sua função de uso público. No caso dos *parklets*, ainda, diferente de outras formas de ocupação comercial dos espaços públicos já existentes, a Prefeitura Municipal optou por não obter nenhuma contrapartida ao ônus causado pela instalação ao uso público do espaço, cedendo ao setor privado plenos direitos de exploração gratuita do espaço urbano sem nenhum debate acerca das formas de dominação e apropriação que possam decorrer da mesma.



# SESSÃO 3

## UMA APROXIMAÇÃO AOS TERRAÇOS EUROPEUS

*(...) un paisaje repetido y reincidente aparece ante nuestros ojos que van hilando retales de territorio cortados por el mismo patrón en un mismo relato visual. Un paisaje que, cual cinta de Moebius, no tiene principio ni fin y que se define, precisamente, por su ambigua ubicuidad. (MUÑOZ, 2008, p. 11)*

Ao observar a distinção entre aquilo a que os *parklets* foram propostos inicialmente e aquilo em que vêm se tornando, é imprescindível questionar e buscar antever quais seriam os impactos destas transformações no espaço urbano. Embora o processo de conversão dos *parklets* de espaços públicos a espaços comerciais privados esteja sendo desenvolvido mais recentemente, destaca-se que já existem, no Brasil e em outros países, diversas formas de apropriação similares que permitem a extensão das atividades dos estabelecimentos comerciais em áreas públicas, as quais podem trazer alguns indícios importantes para a discussão aqui traçada.

Visando abordar estas formas de ocupação e alguns de seus resultados socioespaciais, esta sessão abrange explicações acerca de dois estudos de caso complementares ao objeto empírico principal: as *terrasses* e as *terrazas de veladores*<sup>101</sup>. Estas duas políticas urbanas que se desenvolvem nas cidades de Lyon, na França, e Sevilha, na Espanha – respectivamente – apresentam como propostas a ocupação privada do espaço público por meio da instalação de

mobiliários para atendimento comercial; e como se vê no caso de Lyon, podem assumir formas bastante similares aos *parklets* paulistanos.

Efetivamente, ambas as regulamentações apresentam condições e propostas semelhantes de instalação, que se definem pela ocupação, mediante pagamento de taxa, de área determinada do espaço público que não ocupe porcentagem maior do que a máxima estabelecida para que se mantenha o uso público do espaço livre de inserção. Podendo estar em diversos espaços livres existentes das cidades – incluindo vagas de estacionamento, no caso francês – as instalações se qualificam como uma extensão externa à estabelecimentos privados – sobretudo bares, restaurantes e similares que proponham um consumo imediato –, possibilitando que estes possam ampliar suas áreas de atendimento.

Circunstâncias como a instauração da lei antifumo – que proibiu que se fume em lugares coletivos fechados – ou a pequena dimensão dos estabelecimentos nestas cidades foram algumas das justificativas que reforçaram, ao longo dos

---

<sup>101</sup> Termo utilizado para fazer referências às políticas das *terrasses*, de Lyon, e das *terrazas de veladores*, de Sevilha. Ver nota de rodapé 1, página 15.

anos, a necessidade destes elementos para o negócio local. Além disso, assim como aconteceu no Brasil e em São Paulo, mais recentemente, a pandemia do COVID-19 também mostrou nestas cidades sua capacidade de interferir e direcionar propostas urbanas, colocando em destaque este tipo de ocupação dos espaços públicos.

A intensificação do turismo em cidades como Sevilha e Lyon – nas quais esse setor se tornou uma das principais atividades econômicas – também foi outro importante fator responsável pela multiplicação do número de instalações. Devido ao processo de turistificação, atualmente os terraços ocupam espaços privilegiados de ambas as cidades, os quais já vinham sendo alvo de diversos projetos urbanos e recebendo massivos investimentos públicos e privados anteriormente.

Embora se justifique economicamente, entretanto, é preciso considerar que a solução tem um grande impacto urbanístico, razão pela qual as políticas são regulamentadas por esse setor. Em ambas as cidades, as instalações ocupam uma parcela considerável dos espaços livres existentes – incluindo praças, largos, ruas de pedestres e, em alguns casos,

até mesmo parques –, o que faz com que se tornem um elemento constituinte de suas paisagens e de suas dinâmicas cotidianas.

Ainda que os setores municipais afirmem que o direito público e coletivo a usufruir dos espaços públicos onde os terraços se inserem deve ser prevaiente sobre o privado, os distintos interesses coexistem, em muitos casos, de maneira conflitiva e contrária ao que se define, ocasionando dificuldades ao uso compartilhado. Nesse sentido, muitas questões perpassam a produção dessas espacialidades, e pode-se dizer que o arranjo público-privado dos agentes privilegia condições não-urbanísticas – mas econômicas – e, antes disso, particulares a um setor social; o que exige do setor público um esforço ainda maior de avaliação e revisão desses instrumentos.

As condições tomadas por estas instalações nessas cidades, por sua vez, permitem questionar a capacidade real de seus governos municipais em fiscalizar essas ocupações sem deixar seus espaços públicos à mercê dos interesses privados. Em função destes distintos interesses atuando sobre as instalações, nota-se que apesar das regulamentações

públicas semelhantes – fator que lhes confere certa similaridade no modo de produção da política –, as *terrasses* e os *veladores* apresentam desdobramentos distintos quando inseridos em contextos sociais e urbanos específicos.

Essas especificidades da escala local, no entanto, expressam mais do que uma condição urbanística prévia das políticas ou a capacidade dos governos de regulamentá-las, mas uma dimensão sociocultural própria de cada cidade, capaz de imprimir nestas ocupações privadas interesses coletivos da esfera pública. A diversidade de apropriações desses elementos, portanto, deixa evidente que a cidade não se encerra em suas condições de produção, mas se constitui a partir da sobreposição de camadas que incluem suas condições de uso, sociais e culturais; as quais são capazes de fazer com que uma política de criação de espaços públicos na cidade de São Paulo resulte em uma apropriação privada ou que uma política de ocupação privada em Sevilha apresente, como veremos nesta sessão, casos particulares de reforço de uma prática social de caráter público.

Assim, durante os trabalhos de campo realizados em cada cidade<sup>102</sup> foi possível observar como se comportam estes elementos nos dois territórios urbanos e como, apesar das particularidades de cada caso, se aproximam da discussão dos *parklets* indicando tendências que se desenvolvem em âmbito global e que apontam para a convergência das relações socioespaciais em relações de troca e para a instrumentalização do espaço público direcionado ao consumo. A soma destes elementos à investigação realizada, portanto, objetiva evidenciar circunstâncias presentes também na constituição da política dos *parklets*, mas que em função do discurso que se construiu e se manteve em torno desta, tenderam a permanecer ocultos sob o ideário dos espaços públicos.

---

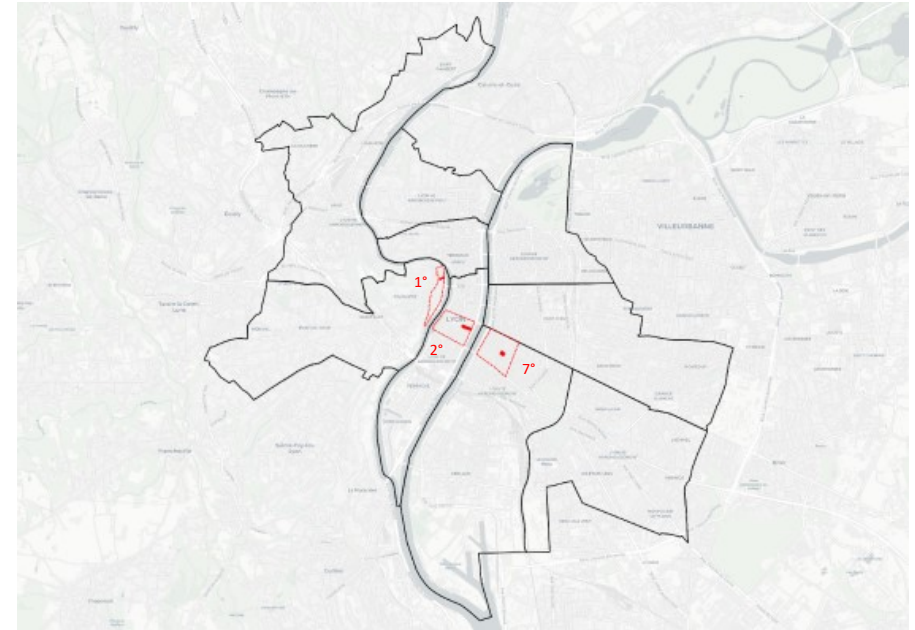
<sup>102</sup> Ver a sistematização dos dados levantados em campo nos Apêndices 2 e 3.

## TERRASSES EM LYON

Lyon, além de ser a terceira maior cidade da França, é também conhecida como Capital Mundial Gastronômica devido ao grande número de restaurantes e *chefs* renomados nacional e internacionalmente que apresenta. Com o reconhecimento do seu centro histórico como Patrimônio Mundial da UNESCO em 1998, a cidade recebe muitos turistas diariamente atraídos por sua arquitetura e urbanismo, destacados em seu tombamento pela continuidade do assentamento urbano cuja expansão permitiu que diversos períodos e estilos coexistam em uma mesma cidade<sup>103</sup>.

Visando abarcar esta diversidade, dentro do período em campo foram observadas três áreas principais<sup>104</sup> nas quais se coletaram dados e informações: i) a *Place du Change* e o bairro *Vieux Lyon* (1° *arrondissement*), situados no centro

<sup>103</sup> Com aproximadamente 10% da área da cidade acrescida à lista de Patrimônios Mundiais da UNESCO em 1998, a cidade de Lyon apresenta regiões como os distritos de *Vieux-Lyon*, *Forvière*, *Croix-Rousse* e a *Presqu'île* que datam de mais de 2000 anos coexistindo com áreas como *La Duchère*, *La Confluence* ou *Gratte Ciel* (em Villeurbanne, em sua região metropolitana); regiões construídas integralmente nos séculos XX ou XXI, onde se vêem edifícios contemporâneos que diferem absolutamente da arquitetura mais antiga.



**FIGURA 106** - Distritos e áreas de observação e levantamento de Lyon. Elaboração própria.

histórico e turístico da cidade; ii) a *Place Antonin Poncet* e bairro *Bellecour* (2° *arrondissement*), um importante bairro comercial que abriga uma das estações centrais do transporte

<sup>104</sup> As áreas foram selecionadas com o auxílio do professor e pesquisador da Université Lyon II, Christian Montès; e do pesquisador e arquiteto da agência *Urbalyon*, Richard Nordie (responsável pelo departamento de “modos de vida e uso do espaço”). Para cada área selecionada foi escolhido um espaço público com *terrasses* instaladas para observação sistematizada. A sistematização do material coletado em campo pode ser vista no Apêndice 2, página 244.

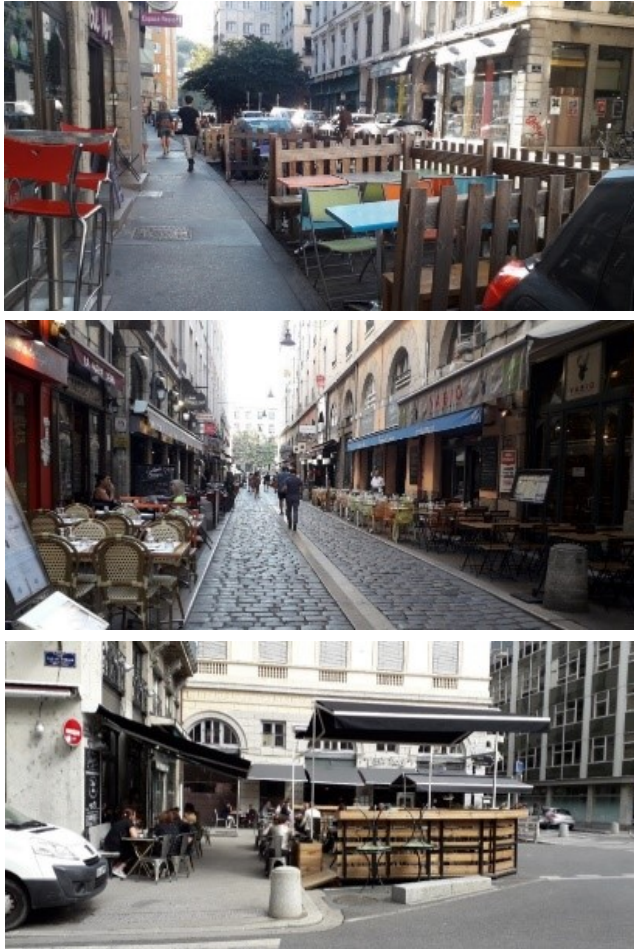
público municipal; e iii) a *Place Mazagran* e bairro *Guillotière* (7° *arrondissement*), onde vivem muitos imigrantes de outras etnias, principalmente africanos. Com distintas dimensões – turística, centralidade urbana e de bairro – as questões observadas em cada uma destas áreas delineiam a análise que aqui se apresenta.

Frente ao trabalho de observação, notou-se que as *terrasses* são um elemento urbano muito utilizado na cidade de Lyon, podendo ser vistas em grande parte das áreas livres próximas à estabelecimentos comerciais – condição da maioria delas, dada a adoção do uso misto nas diretrizes urbanísticas da cidade. Uma vez que podem ser instaladas em vagas de estacionamento – para além de espaços livres públicos como calçadas, ruas pedestrianizadas, praças e largos –, as instalações chamam a atenção por sua semelhança aos *parklets*, de modo que podem assumir configurações espaciais muito similares a estes: mobiliários instalados em *decks* e limitados espacialmente por guarda-corpos que os separam do tráfego de veículos.

Considerados os interesses da pesquisa, a semelhança física foi o primeiro fator que justificou a escolha da política

francesa para o estudo dos *parklets*, dado que ambas propõem uma mesma forma de ocupação do espaço, mas com domínios completamente distintos e opostos. Sem embargo, o que a princípio pareceu ser a maior condição de aproximação entre as políticas, com o avanço da pesquisa em campo se mostrou ser não mais do que uma apropriação da imagem vazia dos *parklets*, uma vez que as instalações francesas não compartilham de seu intento de retomada dos espaços às pessoas.

Dado o desenvolvimento urbano distinto entre cidades americanas e europeias, pode-se dizer que a questão do domínio do veículo automotivo tão pertinente às primeiras não tem a mesma relevância às últimas, de modo que um dos motes principais e originários da instalação dos *parklets* tem seu sentido esvaziado no cenário francês. Tendo isso em vista, no caso de Lyon se nota que a ocupação das vagas de estacionamento não se dá por este motivo, mas sim devido à própria condição dos espaços livres, cujas dimensões nem sempre são suficientes para que se abrigue outro tipo de instalação.



**FIGURAS 107-109** - Modelos de *terrasses* em vaga de estacionamento, via pedestrianizada, e em calçada. De cima para baixo: *Rue de la Platière*, *Rue des Marronniers*, *Place Antoine Vallon*. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

<sup>105</sup> Fato que não implica na baixa produção do modelo de *terrasses sur stationnement*, dado que em 2019 foram autorizadas as instalações de 782 delas em Lyon (Fonte: Lyon Capitale, disponível em:

Isto é, notou-se que nos bairros da cidade em que as calçadas são muito estreitas, ocorre a opção principal pelas *terrasses sur stationnement*; entretanto, naqueles em que se têm espaços livres mais amplos, há uma preferência por ocupá-los<sup>105</sup> em decorrência das vagas de estacionamento – ambos os casos sem prejuízos ou alterações no modo de uso da *terrasse*. Dito isto, diferentemente do caso brasileiro no qual os *parklets* podem ser considerados um aumento da oferta de espaços públicos – abstendo-se por um momento de suas formas de apropriação privadas –, pode-se dizer que a instalação da *terrasse* apresenta um impacto contrário no espaço urbano, visto que a ocupação comercial tende a reduzir o espaço livre disponível e estabelecer o domínio privado no espaço público.

Com espacialidades bastante delimitadas – muitas vezes separadas por aparatos físicos – e controladas pelo estabelecimento, as *terrasses* lionesas não deixam dúvida de seu domínio privado e de sua finalidade comercial, de modo que em suas instalações se criam circunstâncias espaciais e

<<https://www.lyoncapitale.fr/actualite/lyon-782-nouvelles-terrasses-a-partir-de-mercredi-1er-mai/>>). Ao final do mesmo ano, quando solicitada a atualização dos dados aos órgãos públicos responsáveis, não se obteve resposta.

dinâmicas que não permitem o desenvolvimento e a coexistência de outra atividade. Em muitos dos casos, ainda, para além de impossibilitar outro tipo de apropriação na própria instalação, o avanço do domínio privado sobre o espaço público configura situações de saturação do mesmo que se tornam um impeditivo até mesmo para suas funções básicas, como a fruição pública, por exemplo.

Não é incomum, portanto, encontrar na cidade de Lyon espaços altamente saturados de *terrasses* cujas dinâmicas vinculam-se quase que exclusivamente a estes elementos, sobretudo em áreas turísticas. Com um intenso movimento de pessoas durante o horário comercial, a *terrasse* configura-se como o atrativo principal destes espaços, de modo que quando são recolhidas não restam outros atributos que qualifiquem seu uso<sup>106</sup>.

No que se refere à gestão pública, do ponto de vista comercial este tipo de ocupação não gera um problema, mas, pelo contrário, satisfaz a uma importante demanda vislumbrada pelo setor público responsável: o incentivo àquilo que

---

<sup>106</sup> A maioria destes espaços não apresentam nenhum tipo de mobiliário público ou condições espaciais de apropriação para além do mobiliário da *terrasse*, o qual é

identificam como uma "economia sustentável", que fortalece o mercado local. Sem embargo, uma vez que regulamentadas pelo setor urbanístico e implementadas no espaço urbano, o impacto da instalação das *terrasses* nos espaços públicos e nas relações socioespaciais que abarca torna-se tão ou mais relevante do que seus aspectos econômicos, devendo também ser observado.

Em se tratando deste aspecto, de modo geral, um fator observado em campo foi o de que as *terrasses* apresentam condições socioespaciais bastante semelhantes independentemente do local onde estão inseridas. O que se pôde concluir a partir das áreas analisadas foi que as instalações cumprem àquilo a que se propõem – a extensão da atividade comercial interna –, mas na maioria dos casos não oferecem ao espaço público outros atributos além deste.

diariamente removido e repostado de acordo com os horários comerciais dos estabelecimentos privados.





**FIGURA 110-113** - Apeensões socioespaciais: conflitos pelo uso do espaço público. De cima para baixo: Place Ennemond Fousseret; Rue des Marronniers; Place Neuve Saint-Jean, Rue Mercière. Fonte: Acervo pessoal, 2019. Elaboração própria.

Em outras palavras, ainda que ocupem os espaços públicos, as apropriações da maioria das *terrasses* se limitam a elas próprias, sem se produzir qualquer relação destas com as atividades exercidas nos espaços adjacentes, às quais em muitos casos se sobrepõem e coexistem de forma alheia. Além disso, notou-se que essa fragmentação observada entre o espaço ocupado pela *terrace* e o adjacente não se expressa unicamente pela descontinuidade das práticas, mas também, muitas das vezes, pela diferença social entre seus usuários.

Um exemplo desta circunstância é a existência de um número notável de pessoas que ocupam escadarias e bancos de praças públicas servidas por *terrasses* com seus lanches e marmitas nos horários de refeição, mas que não são atendidas pelos mobiliários das instalações, uma vez que não constituem o público consumidor da mesma. Tendo em vista o custo relativamente alto do consumo em restaurantes em Lyon (a capital da gastronomia francesa), o público usuário das *terrasses* acaba sendo, na maioria das vezes, restrito a um perfil social específico e bastante homogêneo: as pessoas brancas, de classe média/alta, locais ou turistas.



**FIGURAS 114-115** - *Apreensões socioespaciais: usos do espaço público x terrasses. Place Louis Pradel e Place du Change. Fonte: Acervo pessoal, 2019. Elaboração própria.*



**FIGURAS 116-117** – *Segregação socioespacial no uso da Place Mazagran.* As áreas em amarelo são as utilizadas pela população branca, enquanto as marcadas em laranja, pela população afrodescendente. Fonte: Acervo pessoal, 2019. Elaboração própria.

Essa distinção social entre os públicos ficou bastante evidente em um dos casos observados, o da *Place Mazagran*, no bairro Guilhotière. Neste bairro onde se concentra a maioria dos imigrantes afrodescendentes da cidade no qual se tem um expressivo predomínio da etnia negra nos espaços públicos e ruas – e na própria praça em questão –, observou-se que o uso das *terrasses* da área se mantinham exclusivos para pessoas brancas e com maior poder aquisitivo. No caso da *Place Mazagran*, especificamente, observou-se um espaço público fortemente segregado a partir de critérios étnicos, no qual a *terrasse* e os demais espaços qualificados – como o *playground* e a horta comunitária – se restringiam ao uso pela população francesa, enquanto as bordas e áreas remanescente eram ocupados pela população negra. O que se observou durante as visitas à praça foi um cenário de coexistência sem conflitos, mas também sem nenhum tipo de interação social entre os grupos, como se observam nas imagens seguintes.



**FIGURAS 118-122**  
*Segregação socioespacial no uso da Place Mazagran. Fonte: Acervo pessoal, 2019.*

Ainda assim, independente desse ruído entre as apropriações, os impactos socioespaciais da instalação das *terrasses* em espaços públicos são vistos de forma positiva pelo setor público, de modo que se têm em Lyon uma gestão que não apenas adota amplamente, mas defende o uso desses elementos como uma alternativa indireta a uma série de problemas sociais que identifica<sup>107</sup>. Em virtude disso, percebe-se que as *terrasses* não são entendidas por este setor unicamente como soluções para espaços públicos existentes, mas também ocupam lugares privilegiados em alguns dos recentes projetos que vêm sendo desenvolvidos para a cidade<sup>108</sup>.

Em termos críticos, entretanto, embora não se negue que as *terrasses* possam proporcionar benefícios indiretos aos espaços públicos em que se inserem – uso, vitalidade,

---

<sup>107</sup> De acordo com informações pessoais fornecidas por Banafcheh Baharmast (responsável pelo Departamento de Serviços Comerciais e de Artesanato da Agência Ville de Lyon), em entrevista dedicada a esta pesquisa, há um entendimento por parte do setor público de que as *terrasses* podem impactar positivamente em espaços públicos pouco utilizados ou naqueles em que haja pouca identificação entre estes e as pessoas residentes. Acredita-se que a atratividade causada pela instalação pode potencializar o uso do espaço e consequentemente sobrepor-se a usos indesejados, os quais podem eventualmente

segurança –, observou-se ao mesmo tempo que as instalações tendem a proporcionar uma homogeneização física e social destes espaços, tratando de criar, nestes, comportamentos semelhantes em indivíduos que ocupam espacialidades igualmente semelhantes. Em função destes atributos e como expresso em entrevista ao setor público responsável pelas instalações<sup>109</sup>, portanto, existe uma percepção por parte da municipalidade de que as áreas da cidade que concentram muitas instalações são aquelas onde se percebe uma mudança no perfil social dos moradores e frequentadores, ou seja, áreas que vêm sofrendo um processo de gentrificação que ocorre à escala urbana.

Diferentemente de São Paulo, que apresenta regiões mais especializadas que outras e disparidades sociais mais acentuadas, em Lyon esses elementos se encontram

ser a causa atual para a não-identificação dos residentes. A entrevista foi realizada no dia 24 de setembro de 2019.

<sup>108</sup> Em entrevista realizada no dia 24 de setembro de 2019, Thierry Perraud (então *Directeur du Projet Economique da SPL Lyon Part-Dieu*) apresentou o principal projeto de intervenção urbana que vem sendo desenvolvido na cidade para a região da estação *Lyon Part-Dieu*, central. Neste projeto, além de ocuparem os espaços públicos térreos, haverá também uma cobertura no centro comercial a ser ocupada pelas *terrasses* – note-se que embora se trate de uma ampla praça de alimentação, o espaço foi apresentado em entrevista como uma grande *terrasse*.

<sup>109</sup> Ver nota de rodapé 107, nesta página.

distribuídos por quase todo o território, mas são as áreas mais turísticas aquelas que mais sentem os efeitos destas transformações urbanas e sociais recentes. Evidentemente esses processos de gentrificação ou turistificação não ocorrem por causa da *terrasse* em si, mas estes elementos podem ser considerados indicativos que contribuem para a percepção de sua existência.

Ainda assim, observou-se que o incentivo à instalação massiva das *terrasses* na cidade resulta na inserção de um elemento urbano que se sobrepõem às questões específicas de cada lugar e que se apresenta apenas como uma solução imediata aos problemas identificados, mas que de fato desconsidera suas problemáticas e demandas locais, sua população e necessidades específicas. Em decorrência disso, portanto, as formas de apropriação destes elementos também se dão de maneira bastante homogênea por todo o território, de modo que se possa dizer que embora a cidade apresente espaços públicos de distintas ordens e caráteres, a tendência crescente de inserção desses elementos na paisagem indica a existência de um processo de tomada destes espaços por instrumentos que o inserem em uma dinâmica de consumo –

do e no espaço – e que tende a homogeneizá-lo espacialmente, mas sobretudo socialmente, no que se refere às formas de relações dos indivíduos entre si e com o espaço público.

## ***TERRAZAS DE VELADORES EM SEVILHA***

Sevilha está localizada ao sul da Espanha na província de Andaluzia, da qual é a capital. Com um clima quente na maior parte do ano, a cidade apresenta grandes espaços públicos como parques e praças, além do maior centro histórico amuralhado de todo o país. Essas características, somadas aos resquícios da arquitetura árabe e dos monumentos religiosos da cidade, fizeram de Sevilha um polo turístico espanhol, sendo este setor um dos principais responsáveis por movimentar a economia da cidade.

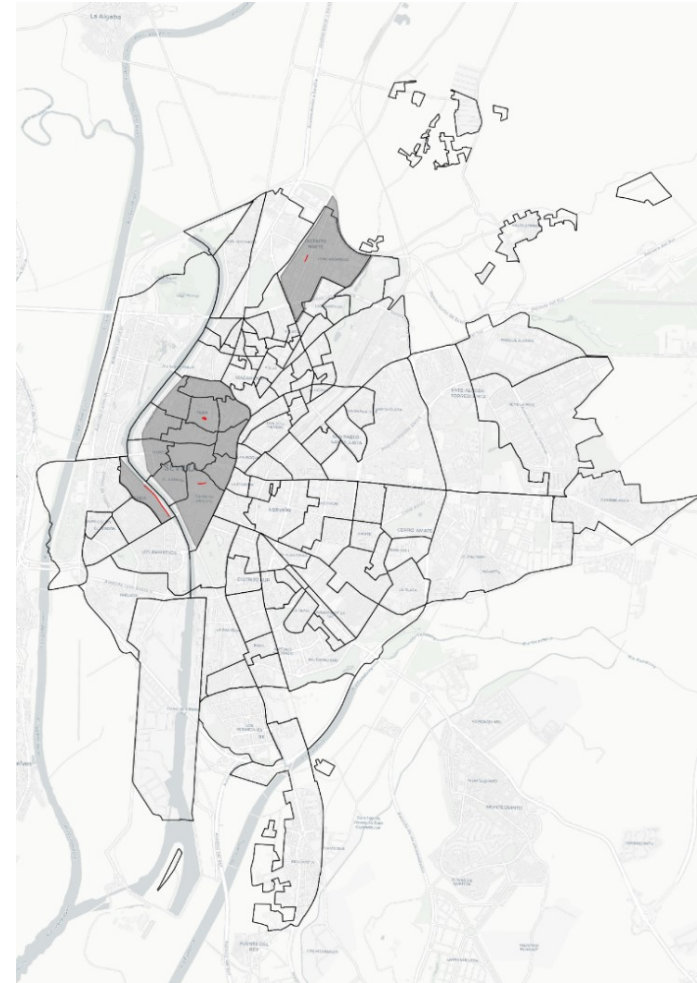
No que se refere ao seu espaço urbano, diferentemente de Lyon, a cidade de Sevilha apresenta um desenvolvimento mais antigo, sendo as áreas de expansão mais recentes – de finais do século XX – demarcadas por bairros de habitações

sociais cuja arquitetura e urbanismo remetem ao estilo modernista. Outros projetos mais recentes, como a *Isla de la Cartuja*<sup>110</sup>, também refletem esta forma de planejamento, fatores que reforçam a centralidade da região do *Casco Antigo* e de seus bairros adjacentes nos dias atuais.

Para a investigação da política espanhola, de modo similar à metodologia adotada em Lyon, foram escolhidas três áreas para observação e levantamento de dados, que embasaram a análise a ser apresentada a seguir. Visando abarcar uma gama de situações urbanas, se escolheram áreas com distintos caracteres, em regiões mais ou menos turísticas, que foram: i) a *Calle Mateos Gago*, a *Plaza de los Maldonados* e a *Plaza Monte Sión* no distrito *Casco Antigo*, o qual inclui 12 bairros constituintes do centro histórico e turístico da cidade; ii) a *Calle Betis* e *Triana Casco Antigo*, um bairro tradicional que junto com os bairros anteriores compõem o Conjunto Histórico de Sevilha e que apresenta espaços mais e menos turistificados – uma vez que Triana é um dos bairros originários

---

<sup>110</sup> A *Isla de la Cartuja* é um bairro localizado no distrito de Triana cujo desenvolvimento urbano era inexistente até a década de 1980, quando se iniciaram as obras para o complexo do evento Expo 92, sediado por Sevilha. Após a



**FIGURA 123**  
*Distritos e áreas de observação e levantamento em Sevilha.*  
Elaboração própria.

exposição, grande parte dos edifícios construídos se tornaram parte de um parque científico ao qual se somaram outros equipamentos urbanos – museus, parque temático, universidade, centro comercial. As habitações ou outros usos não

da cidade, extramuros –; e iii) *Pino Montano*, um bairro de moradia de trabalhadores da década de 1970, localizado na periferia e área de expansão norte da cidade.

Tendo em vista o observado durante o período em campo e um conhecimento prévio da cidade pela pesquisadora<sup>111</sup>, pode-se dizer que, da mesma forma como identificado na cidade francesa, Sevilha também apresenta uma paisagem urbana marcada pelas *terrazas de veladores*. Para além de dar suporte a uma prática social muito comum entre seus moradores – comer em bares e restaurantes – a política, cujas regulamentações e objetivos são bastante similares às *terrasses*, atende a um particular interesse do setor de turismo; uma vez que, como expresso em sua normativa<sup>112</sup>, as *terrazas* são vistas pela municipalidade como aparatos capazes de dar à Sevilha uma aparência “aberta e acolhedora”, cuja vitalidade dos espaços públicos se converte

---

institucionalizados, entretanto, são mínimos, corroborando para a setorização do planejamento urbano.

<sup>111</sup> Para além do período de estadia de 2 meses e meio durante o estágio de pesquisa, a pesquisadora já havia residido na cidade pelo período de 1 ano entre os anos de 2014 e 2015, quando participou do programa de intercâmbio acadêmico Ciências sem Fronteiras e estudou na *Universidad de Sevilla*.

em atrativo tanto para aqueles que a visitam, quanto para os que vivem na cidade.

Mais do que um elemento urbanístico, dessa forma, as instalações se tornaram também um relevante recurso de arrecadação pública municipal. Entretanto, ainda que o fortalecimento das atividades turísticas na cidade como resposta às crises econômicas que marcaram a Espanha mais recentemente tenha resultado em um aumento considerável do número de instalações em seu território – sobretudo nas áreas centrais e naquelas de interesse deste setor –, não se pode afirmar que as *terrazas* sejam resultantes deste processo, dado que estes elementos já se faziam presentes na tradição sevilhana – e espanhola – de apropriação dos espaços públicos (informação pessoal)<sup>113</sup>.

Dito isto, embora se observe uma concentração mais recente de *terrazas* nos espaços públicos cerceados por atrativos turísticos, nota-se que as instalações ocorrem em

<sup>112</sup> *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores*; publicada em *Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla*, número 106; em 10 de maio de 2013.

<sup>113</sup> Informação pessoal fornecida por Silvia Bravo e Ramón Fernández, responsáveis pelas *terrazas* no Serviço de Ordenação da Via Pública da Gerência de Urbanismo de Sevilha, em entrevista dedicada a esta pesquisa, realizada no dia 05 de novembro de 2019.



toda a cidade, mesmo em bairros menos centrais ou desvinculados das rotas turísticas principais – como *Pino Montano*, por exemplo. Isto ocorre pois independente da crescente demanda do setor de turismo por estas instalações, existe em Sevilha um uso considerável e consolidado dos *veladores* pelos moradores da cidade, que consomem em estabelecimentos comerciais com bastante frequência.

Este aspecto, que também ocorre em Lyon com a classe mais alta, ganha características particulares na cidade espanhola, os quais conferem às *terrazas de veladores* maior diversidade tanto na forma como ocupam o espaço público, como em seus modos de controle e nas relações socioespaciais que promovem – entre seus usuários ou destes com o espaço público em que estão inseridos. Da mesma forma como na cidade francesa, um dos principais fatores que orienta o acesso às instalações é a delimitação do perfil consumidor dos estabelecimentos que as sediam, mas no caso

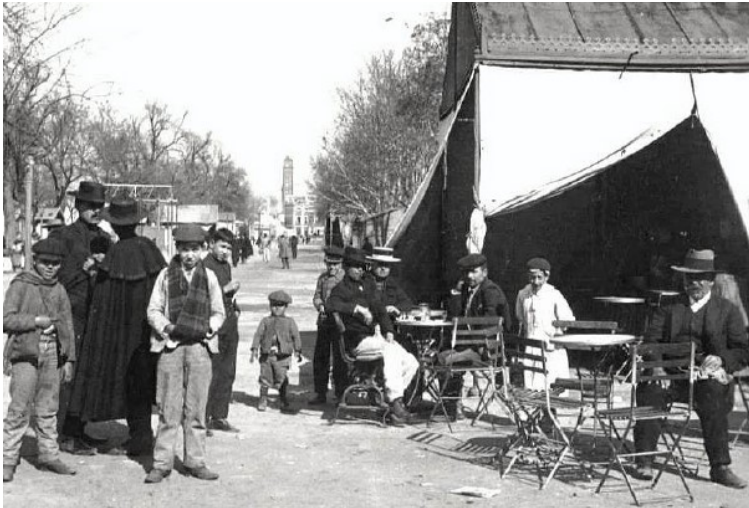
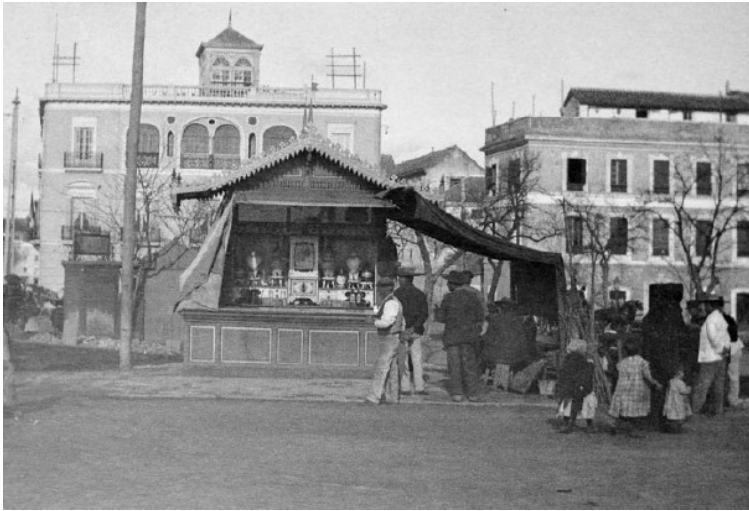
---

<sup>114</sup> “*Ir de tapas*” ou “*tapear*” são expressões do idioma castelhano bastante utilizadas na Espanha que se referem à prática de fazer um percurso de bar em bar tomando uma bebida acompanhada de uma pequena porção de comida (“*tapa*”), que em alguns casos é oferecida gratuitamente. Muito comum entre os espanhóis, o costume de “*ir de tapas*” ocorre muito comumente em *terrazas* de veladores, nas quais a ideia do consumo restrito em um restaurante é substituída pela experiência do trajeto urbano. De acordo com o que se pôde ser observado na cidade ao final

espanhol pode-se dizer que esta condição é favorável ao uso das *terrazas* por uma variedade maior de pessoas, ou seja, por sua democratização.

Considerados os padrões econômicos da população, o ato de comer em restaurantes na Espanha é um hábito relativamente barato (ainda mais nas cidades ao sul do país) e, portanto, acessível à boa parte da população. Mas no caso sevilhano não é apenas a possibilidade financeira de aceder às *terrazas* que potencializam seu uso, senão outro fator cultural atrativo ao uso das instalações: a tradição de “*ir de tapas*”<sup>114</sup>, uma prática socioespacial que faz do consumo em bares e restaurantes um hábito quase cotidiano dos espanhóis, consolidado há muitos anos.

de 2019, durante o estágio realizado, alguns dos estabelecimentos situados em áreas turísticas têm restringido o consumo nas *terrazas* em valores mínimos ou exclusivamente para o consumo de comida, o que tem se mostrado um fator importante para o uso destas cada vez mais exclusivamente por turistas, ao passo que os espanhóis tendem a procurar por estabelecimentos que mantenham sua tradição de consumo.



**FIGURAS 124-127** – *Paseo de Colón* (acima) e *Alameda de Hércules* (abaixo) nos anos 1902, 1900 e em 2019, respectivamente. Vê-se que há mais de um século atrás as *terrazas de veladores* já eram elementos constituintes das práticas sociais destes espaços. Fonte: ORTIZ, 2017 (registros antigos) e acervo pessoal, 2019 (registros recentes).

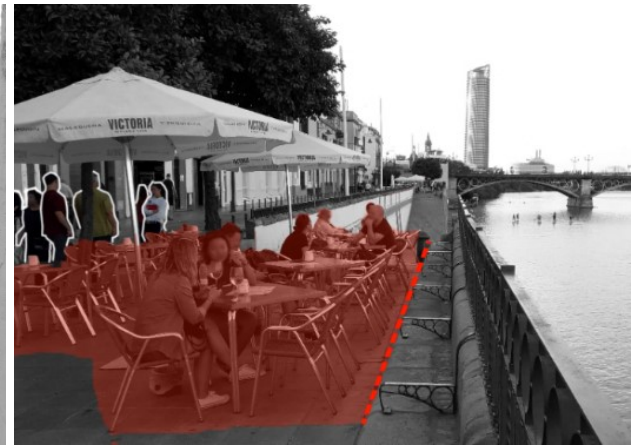
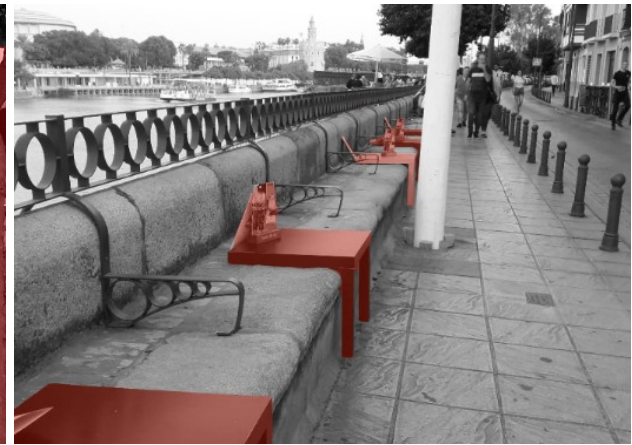
Desse modo, devido à convergência dos interesses públicos e privados pela instalação das *terrazas de veladores*, pode-se dizer que esta ocupação é predominante entre os usos que se atribuem aos espaços públicos da cidade. O que se notou nas observações em campo, no entanto, foi o fato de que as *terrazas* sevilhanas podem cumprir papéis distintos no conjunto urbano a depender de sua inserção, que vão desde elementos funcionais de atendimento ao público, similar ao que ocorre em Lyon, até, em alguns casos, partes de dinâmicas locais específicas e culturalmente construídas.

Isto é, as diversas formas de ocupação do espaço público pelas *terrazas de veladores* são responsáveis por promover relações socioespaciais igualmente diversas. Por um lado, se encontram em Sevilha espaços densamente ocupados por *veladores* com o objetivo de aumentar ao máximo a capacidade de ocupação em um espaço que será disputado pelos estabelecimentos a fim de obter maior área de comercialização. Por outro, se encontram espaços públicos dotados de *terrazas* cuja apropriação socioespacial se estende deste para a *terrace*, mas independe dela para existir. Ambos os casos, evidentemente, interessam para que se constitua

uma compreensão dos papéis que estes elementos podem desempenhar nos espaços públicos.

Assim, no primeiro caso, normalmente situado em áreas atrativas ao turismo ou áreas comerciais centrais dos bairros, as variações espaciais das instalações resultam sempre em um avanço do privado sobre o público e se têm um controle e uma orientação absoluta do espaço da *terrace* para o consumo, de modo a manter uma rotatividade constante dos clientes que consomem, simultaneamente, os produtos comercializados e o próprio espaço que usufruem – mais caros quanto maiores os atributos turísticos e urbanos do local. Em casos como estes, ainda, o avanço descontrolado dos *veladores* sobre os espaços públicos culmina em um uso conflitivo do mesmo no qual a dimensão pública, que deveria ser prioritária neste espaço, se perde em virtude dos excessos da iniciativa privada.

Dentre as queixas mais recorrentes por parte de quem deseja usufruir do direito público ao espaço figuram problemas como a dificuldade de circulação e acesso aos edifícios residenciais, ruídos excessivos, sujeira e restrição de uso de benefícios comuns como bancos e mobiliários públicos ou até



**FIGURAS 128-133** - *Apreensões socioespaciais: avanços do privado sobre o espaço público no uso das terrazas de veladores na Calle Mateos Gago e Calle Betis.* Fonte: ORTIZ, 2017 (registros antigos) e acervo pessoal, 2019 (registros recentes).

mesmo a vistas privilegiadas em prol de estabelecimentos privados. Os casos observados na *Calle Mateos Gago* ou na *Calle Betis*, por exemplo, são representativos deste processo<sup>115</sup>.

Na primeira rua, com calçadas estreitas que não passam de 1,50 metro, as mesas ocupam as bordas externas enquanto o caminho do pedestre – menos de 1 metro entre o restaurante e as mesas das *terrazas* – é dividido com os garçons em atendimento. Em função disso, foram dispostos vasos de plantas na rua que delimitam um espaço de passeio ao pedestre, o qual muitas das vezes é também invadido por clientes em pé<sup>116</sup> ou menus de exposição. Na segunda rua, por sua vez, embora apresente uma calçada alargada de aproximadamente 4 metros para o passeio lateral ao rio – que conta com uma mureta para sentar-se e contemplar a vista –, cerca de 1 metro é reservado para o passeio de pedestres e

---

<sup>115</sup> A *Calle Mateos Gago* é uma rua que se situa no setor sul do *Casco Antiguo*, região onde se localizam os principais – e mais caros – hotéis e restaurantes da cidade. Com vista para a Catedral de Sevilha, um dos principais pontos turísticos da cidade, a rua é ocupada por restaurantes e *terrazas de veladores* em toda sua extensão. A *Calle Betis*, por sua vez, é uma rua situada no extremo do rio Guadalquivir – principal rio que corta a cidade –, no bairro de Triana. Com vista para o rio e para diversos monumentos turísticos – como a *Puente Isabel II*, por exemplo

para pessoas sentadas, ficando todo o espaço restante dedicado às *terrazas*. Em alguns casos em particular, ainda, as instalações avançam a tal ponto sobre a mureta que impedem seu uso público ou dela se apropriam, irregularmente<sup>117</sup>.

No segundo caso, por sua vez, observa-se que para além desta forma mais ostensiva de ocupação privada, há também situações em que as *terrazas* assumem sua configuração de forma mais orgânica, pelo próprio modo como são apropriadas pelas pessoas. Sem uma delimitação física clara e com uma ocupação difusa pelo espaço – principalmente aqueles mais amplos como praças e amplas ruas pedestrianizadas – há *terrazas* em que o controle espacial por parte do estabelecimento é praticamente nulo (não há nem mesmo o serviço de atendimento), ficando o uso dos *veladores* à mercê do público.

–, grande parte de sua extensão é ocupada por *terrazas* que disfrutam da vista como atrativo turístico.

<sup>116</sup> De acordo com a legislação que regulamenta as *terrazas*, o atendimento exterior só está permitido aos clientes sentados. Ainda assim, muitos dos clientes consomem ou bar e se aglomeram em pé ao redor das mesas.

<sup>117</sup> A irregularidade das instalações foi verificada durante entrevista ao setor público, que confirmou que nenhum tipo de *terrazas* sobre as muretas seria aprovada, em nenhum caso.

Como observado, tal situação promove eventuais mesclas entre o uso das *terrazas* e os usos do espaço público adjacente, o que pode vir a ser favorável aos últimos, quando encontram nos *veladores* um elemento que agrega à sociabilidade existente; ou desfavorável, na medida em que se convertem em algum tipo de transtorno ao uso público – como os mencionados anteriormente. Em qualquer uma das circunstâncias, entretanto, entende-se que as condições criadas por estas *terrazas* se aproximam mais das condições de apropriações de caráter público do que privados.

Em linhas gerais, pode-se dizer que a forma de manifestação dessas apropriações depende de um conjunto de fatores que lhes conferem seus aspectos socioespaciais, dentre os quais constam, por exemplo, o interesse turístico da área ou do estabelecimento no qual se situa a *terrazza*, o padrão e o custo de consumo, o perfil dos moradores do entorno e a tradição de atendimento estabelecida. Do ponto de vista socioespacial há predominâncias das formas de ocupação das *terrazas* em determinadas áreas (mais ou menos turistificadas) e uma tendência crescente à homogeneização das mesmas – similar ao que ocorre em Lyon –, no entanto em Sevilha ainda



**FIGURAS 134-135** – Apropriação simultânea de playgrounds e terrazas de veladores. Plaza de Pumarejo (acima) e Calle Panaderos (abaixo). Fonte: DAITX, M. 2020; e acervo pessoal, 2019.

é possível observar, mesmo nestas áreas homogeneizadas, a manutenção de certas práticas tradicionalmente construídas entre os moradores que oferecem resistência a esse processo e que acabam por incorporar as instalações, convertendo seu uso exclusivo comercial privado em prática social<sup>118</sup>.

Tendo isso em vista, observou-se em Sevilha que, com exceção das áreas e estabelecimentos turísticos onde os usuários das *terrazas* se constituem preponderantemente por um perfil predeterminado – brancos, classe média/alta, residentes ou turistas –, nas demais circunstâncias nota-se uma similaridade entre os usuários do espaço público e os das *terrazas*, que muitas das vezes mostram serem os próprios moradores do bairro que param para consumir e socializar com seus conhecidos em meio à suas atividades cotidianas – razão pela qual é comum observar em *terrazas* pessoas com carrinhos de compra de supermercado, animais de estimação ou roupas de ginástica. Tais fatores demonstram que ir a determinados espaços públicos ou a estabelecimentos

---

<sup>118</sup> Sevilha apresenta uma dinâmica de apropriações sociais de determinados espaços públicos da cidade que vem sendo construída historicamente. Exemplos dessas práticas são as tradicionais ocupações da *Plaza El Salvador* aos finais de semana e dos largos ao redor do *Mercado de la Feria* aos sábados pela tarde; ou

tradicionais da cidade não são atividades particulares para os sevilhanos, mas um hábito frequente e tradicional a se manter e que ocorrem independentemente das *terrazas* e suas condições – ainda que delas se utilizem como suporte físico à sociabilização.

Dessa forma, antes de serem meras atividades de consumo, estas práticas sociais existentes na cidade espanhola são costumes consolidados e arraigados culturalmente, que com a passagem do tempo ganharam novas formas de se expressar espacialmente – incluindo, dentre estas, as *terrazas*. As praças *Monte Sión* e *Plaza de los Maldonados* constituem bons exemplos desta situação, uma vez que localizadas uma ao lado da outra e conectadas fisicamente; as duas praças – com *terrazas* instaladas – apresentam circunstâncias espaciais e apropriações completamente distintas.

Enquanto a segunda apresenta um espaço sombreado e delimitado no qual se dispõem mesas exclusivamente para o

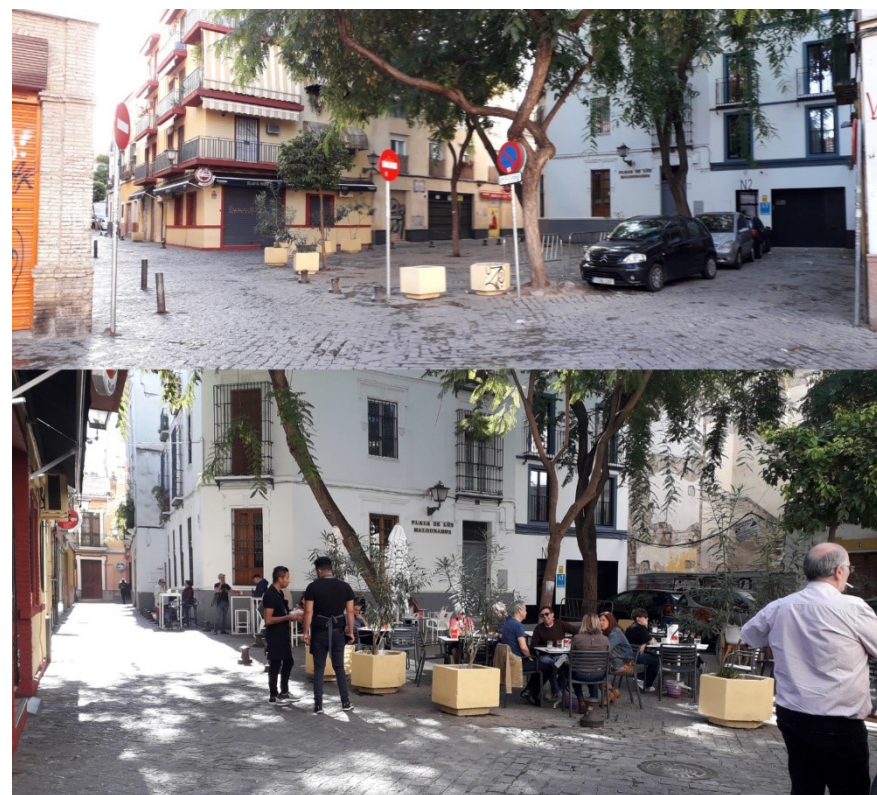
até mesmo os *botellones* realizados pela população mais jovem antes de irem às discotecas, que se deslocam pelo território de tempos em tempos. Embora o consumo seja uma das atividades constituintes dessas apropriações, mostra-se posterior e secundária à prática de sociabilidade que se coloca nestes eventos.

atendimento comercial, a primeira é compartilhada por pequenas *terrazas*, uma lixeira pública, estacionamentos e passagem de veículos. O ambiente “caótico” da *Plaza Monte Sión*, no entanto, não impede que ela seja a praça preferencialmente apropriada pela população; de modo que devido aos bares tradicionais nela existentes, em todas as tardes dos finais de semana a praça é apropriada por pessoas



**FIGURA 136** - *Plaza Monte Sión*. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

que ocupam as poucas mesas instaladas nas *terrazas* e qualquer outro lugar que lhes permita estar ali – se apoiam nos carros estacionados, utilizam a lixeira e os balizadores públicos como “mesas”, se sentam nas portas dos edifícios e igreja existente –, enquanto a *Plaza de los Maldonados*, ao lado, permanece vazia.



**FIGURA 137** - *Plaza de los Maldonados*. Fonte: Acervo pessoal, 2019.



Com estes exemplos, se observa que a apropriação das terrazas de veladores em Sevilha apresenta duas faces distintas. De um lado, tendo em vista a intensificação do processo de turistificação, delinea um cenário de privatização em que as instalações de terrazas auxiliam no processo de conversão dos espaços públicos e das relações sociais nele

existentes em espaços e relações de troca homogêneas. Do outro, demonstra uma capacidade de resistência da esfera pública consolidada – cada vez mais ameaçada –, capaz de utilizar-se de uma política que privatiza o espaço público como instrumento para o fortalecimento de uma prática social e cultural preexistente.



**FIGURAS 138-141** – *Apreensões socioespaciais: apropriações da Plaza Monte Sión.* Fonte: Acervo pessoal, 2019. Elaboração própria.

## A RELAÇÃO ENTRE *PARKLETS* E TERRAÇOS

Terraços<sup>119</sup> e *parklets* são exemplos de políticas urbanas que tem aumentado consideravelmente sua representatividade nas cidades contemporâneas na medida em que podem ser vistas em diversas delas com consequências relevantes tanto aos seus quadros de regulamentações e arranjos institucionais, quanto aos próprios espaços construídos. Com arranjos cada vez mais complexos, as políticas que colocam os setores público e privado atuando conjuntamente na produção do espaço urbano tem se destacado frente as exigências de um mercado e de uma sociedade consumidora cada dia mais consolidada. E como observado a partir dos casos abordados, essa relação entre os setores pode se dar a partir de diferentes perspectivas.

No caso dos *parklets* e do urbanismo tático – vertente na qual teve sua origem – existiu um intento inicial que buscou

---

<sup>119</sup> Termo utilizado para fazer referências às políticas das *terrasses*, de Lyon, e das *terrazas de veladores*, de Sevilha. Ver nota de rodapé 1, página 15.

<sup>120</sup> É importante destacar que se fala da política dos *parklets* regida pelo Decreto Municipal N° 55.045 de 16 de abril de 2014, ainda vigente. Embora o uso comercial

recuperar a participação social na ressignificação dos espaços públicos – incluindo idealmente a todas as categorias de indivíduos da sociedade civil. No arranjo utilizado nos terraços, por sua vez, há um direcionamento específico aos agentes mercadológicos e suas demandas econômicas, nas quais estas espacialidades encontram o principal fator que fundamenta sua inserção no espaço urbano.

Essa diferença no cerne da questão que ocorre entre *parklets* e terraços altera a relação que se constitui entre os respectivos governos – representado pelos órgãos urbanísticos em ambos os casos – e cada uma das políticas. Enquanto no caso dos *parklets* há a perspectiva de que se deve incentivar sua implementação, dado que a política promove um benefício público<sup>120</sup>; nos terraços, dá-se mais relevância ao papel do governo em conter os avanços desenfreados das instalações, uma vez que estas podem oferecer prejuízos a um direito cidadão: o uso do espaço público.

do *parklet* possa ser aprovado posteriormente através do programa Ruas SP e do Decreto Municipal N° 60.197 de 23 de abril de 2021; a normativa que o regulamenta não foi alterada até o presente momento, de modo que sua aprovação enquanto espaço público permanece inalterada.

No entanto, a relação que pode parecer simples vista dessa perspectiva dual, ganha complexidade quando os *parklets* apresentam uma apropriação que não corresponde ao seu propósito inicial – como já ocorria anteriormente e agora se aprovou em São Paulo. O esvaziamento do discurso tático e a apropriação mercadológica do elemento – e do espaço urbano que ocupa, conseqüentemente – o colocam em posição semelhante aos terraços; uma vez que, efetivamente, cumprem uma função semelhante àquela a que estes são propostos.

O que se observa em todos os casos, assim, é uma supressão dos espaços públicos e de suas qualidades em prol



de benefícios privados. Se por um lado o desenho urbano tem o potencial de promover calçadas alargadas para o passeio ou dispor mobiliários públicos que otimizem a permanência em seus espaços; por outro lado estas instalações contrariam estes propósitos ao ocupar a maior parcela destes espaços com mobiliários privados que não apenas fazem com que se retorne aos problemas anteriores – a falta de espaço qualificado para circulação e de mobiliários – como ainda acrescenta uma série de outros problemas de perturbação ao uso público.

Embora se tratem de cidades com realidades sociais e urbanísticas bastante distintas, dessa forma, surgem nas



**FIGURAS 142-143** - *Calle Betis sem/com terrazas instaladas (em função do horário comercial)*. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

paisagens das três cidades – São Paulo, Lyon e Sevilha –, estes elementos que tomam os espaços públicos dotando-os de publicidade e ocasionando circunstâncias que ao mesmo tempo em que podem ser usufruídas pela comunidade local, considerada sua participação como consumidora direta das atividades propostas; também podem constituir problemas de ordem social, como por exemplo o avanço dos limites preestabelecidos de ocupação, restrições à fruição e circulação pública, conflito com o desenvolvimento de outras atividades, poluição sonora e visual. Indutoras ao consumo, portanto, ambas as instalações tendem a desempenhar nos espaços públicos o papel exclusivo de inseri-los na dinâmica de produção de capital, na medida em que fomentam uma instrumentalização dos mesmos com o objetivo de promoção de atividades rentáveis.

Diante disso, as soluções propostas para conter esses excessos nas três cidades, embora diversas – fiscalização, aplicação de multas, revisões e alterações da legislação –, evidenciam uma dificuldade dos poderes públicos em abarcar e gerenciar todas as escalas, que se tornam cada vez mais complexas com a confluência de interesses e agentes. Frente

à necessidade do capital para a manutenção das políticas públicas, as gestões cada vez mais se vêem propensas a aceitar as lógicas de produção neoliberais e a estabelecer parcerias público-privadas e escalas de governança que incorporem os novos agentes e suas condições não apenas nas etapas de execução, mas também nos processos decisórios. No que se refere aos espaços públicos, como visto, estes arranjos culminam, na maioria das vezes, com o governo cedendo seus espaços públicos para usos privados.

Um exemplo desse cenário são os efeitos da pandemia do COVID-19 em cada uma destas cidades. Enquanto São Paulo passou pelo processo de conversão dos *parklets* em espaços comerciais regulamentados; em Lyon e Sevilha, onde esse uso já estava estabelecido, houve uma negociação entre os agentes de mercado e o setor público afim de aumentar as permissões de instalação dos terraços. Dada a pressão da crise econômica que abateu os estabelecimentos comerciais com o fechamento temporário, as demandas do setor privado foram atendidas, nas três cidades, como medidas de estado de emergência que, como já dito, mostra-se o período ideal para adotar medidas que não seriam aceitas em outros estados e

para experimentar circunstâncias que, embora temporárias a princípio, possam tornar-se definitivas posteriormente.

Assim, em complementação às transformações já expostas para a cidade de São Paulo – onde se regulamentou um novo Decreto Municipal que permite a aprovação da atividade comercial nos *parklets* que a solicitarem –, o cenário pós-pandêmico também criou circunstâncias favoráveis para o aumento das áreas dos espaços públicos ocupadas pelo domínio privado em Lyon e Sevilha. Nestas cidades, onde a comercialização e o uso privado das instalações já eram suas funções exclusivas, ocorreram aumentos da área de ocupação, gratuidades temporárias para as instalações, ampliações do período de permanência – no caso das *terrasses* sazonais de Lyon –, além de um processo de desburocratização das solicitações de instalação, de modo que se tornou muito mais

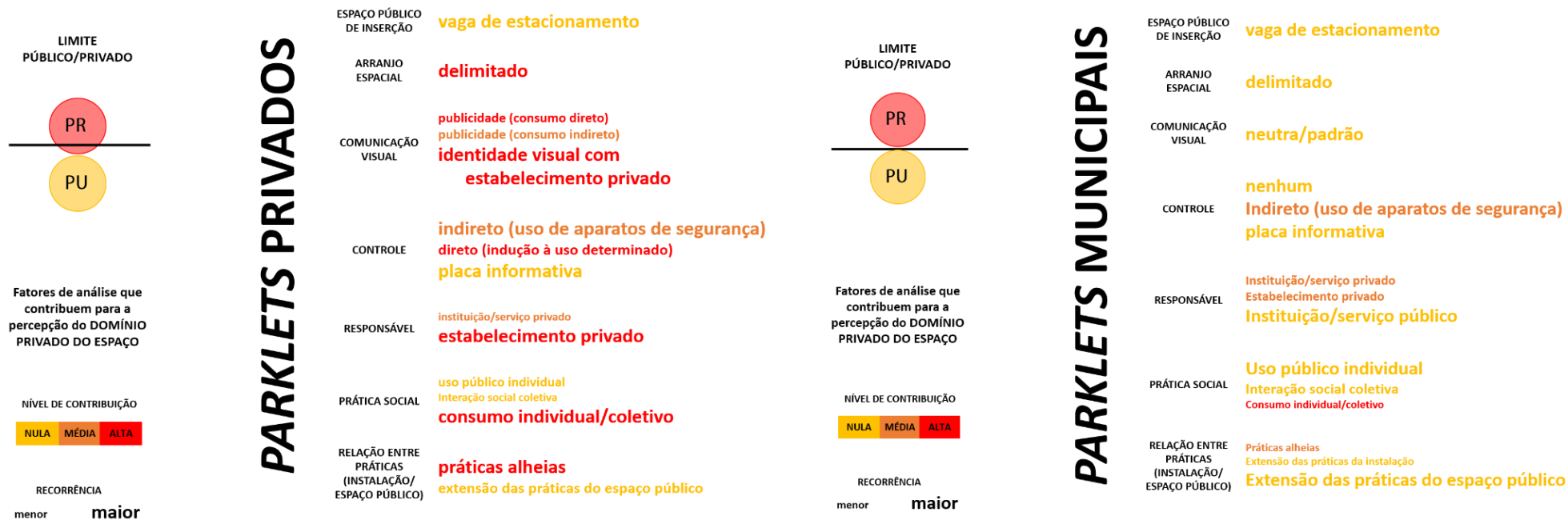
fácil e rápido para o setor privado implementar um terraço, sem muitas restrições por parte do poder público<sup>121</sup>.

Ao que indicam as circunstâncias mais recentes, a instalação de elementos como *parklets* e terraços – que consolidam a ocupação privada do espaço – tendem a se tornar cada vez mais frequentes na paisagem dos espaços públicos, assim como seu uso direcionado ao consumo. Entretanto, como visto através dos exemplos, as condições de propriedade ou de existência do consumo não são fatores suficientes para direcionar o domínio das instalações, uma vez que há uma série de fatores que incidem sobre a percepção espacial do usuário/cidadão, que vão desde atributos físicos e espaciais até as formas de apropriação existente nas instalações, como expressam os diagramas a seguir.

---

<sup>121</sup> A desburocratização das normativas, que também ocorre em São Paulo, flexibiliza algumas das exigências de implementação, dado que o processo de aprovação passa a ser mais simplificado. Além destas possibilidades ofertadas para facilitar a instalação dos terraços, houve no caso de Sevilha uma proposta, por parte do setor hoteleiro, de implantação de um mobiliário público comum que ocuparia espaços emblemáticos do casco antigo da cidade, ainda não ocupados em função de critérios patrimoniais e urbanísticos. A proposta se baseia na instalação de mesas de propriedade municipal, mas que possam ser utilizados por clientes de qualquer estabelecimento comercial. De acordo com o líder da iniciativa, as novas

terrazas permitiriam que os comerciantes, já bastante afetados pela crise, não se responsabilizassem sozinhos pelo custo de suas recuperações, recebendo esse auxílio por parte do setor público. Justificada a partir da dimensão sanitária dos espaços públicos, foi prevista a instalação temporária do mobiliário durante o período de recuperação do setor (sem data efetiva para terminar), além da utilização de um serviço de atendimento comum à diversos bares e restaurantes; levando o espaço público a tal nível de instrumentalização que resultaria na conversão das praças mais emblemáticas da cidade em verdadeiras praças de alimentação. Até o presente momento, entretanto, a proposta não foi levada adiante.



FIGURAS 144-145 – Diagramas dos fatores que contribuem para a percepção do domínio privado do espaço nos parklets privados e municipais. Elaboração própria.



**FIGURAS 146-147** – Diagramas dos fatores que contribuem para a percepção do domínio privado do espaço nas terrazas de veladores e nas terrasses lionesas. Elaboração própria.

Além desses fatores socioespaciais, há outros aspectos de ordem cultural que interferem no modo como as instalações são apropriadas. Em se tratando de São Paulo e das cidades brasileiras como um todo, é preciso considerar que estas novas espacialidades e intervenções público-privadas não se relacionam com o repertório de espaços públicos consolidado, que se constitui sobretudo pelas ruas, praças e parques. A existência de instalações semelhantes aos terraços na cidade de São Paulo<sup>122</sup>, ainda, foi outro fator que – junto ao predomínio do uso comercial irregular nos *parklets* – pode ter criado conflitos de entendimento acerca da posse destas espacialidades mais recentes.

Na França, diferentemente, a cultura do consumo nas *terrasses* em contato com a vida urbana é uma tradição reconhecida e bastante expressiva em toda a cidade, de modo que a apropriação socioespacial privada promovida pelas *terrasses* é parte do senso comum da população, o que reduz possíveis conflitos em seu uso. Já a Espanha, por sua vez, ainda que se encontre em um contexto muito semelhante ao

---

<sup>122</sup> Ver nota de rodapé 98, página 146. Diferentemente dos *parklets* que se inserem no programa Ruas SP – o qual permite a comercialização no espaço do *parklet* –, a

francês quanto à funcionalidade de suas instalações, apresenta uma singularidade cultural capaz de alterar o uso das *terrazas de veladores*.

O costume de “*ir de tapas*”, consolidado na esfera pública das cidades espanholas, promove um uso acentuado entre bares e restaurantes que, embora atrelada ao consumo, cria uma dinâmica urbana própria e bastante relacionada ao uso dos espaços públicos. No caso de Sevilha, ainda, se somam a esta tradição outras ocupações de espaços públicos específicos da cidade<sup>123</sup> que ocorrem tão frequentemente e há tanto tempo, a ponto de já terem sido convertidas em uma tradição urbana coletiva. É o enraizamento cultural dessas práticas públicas que atribui a esta cidade, como visto em alguns casos, a capacidade de resistência às tendências homogeneizantes cada vez mais expressivas.

Frente a estas tendências observadas, a existência de *parklets* e terraços que ainda demonstram um caráter público em suas apropriações nos colocam algumas questões: esse

instalação de mesas, cadeiras e toldos nos espaços públicos exigem o pagamento de uma taxa pelo uso do espaço (similar às políticas internacionais).

<sup>123</sup> Ver nota de rodapé 118, página 174.



caráter é resultante de uma prática social pública consolidada e resistente às tendências hegemônicas e/ou se dá em razão de um reduzido interesse de mercado na área em que se inserem, ou seja, pela exclusão da mesma do processo de produção de capital? Qual a relação entre a reprodução e apropriação desses elementos com processos que ocorrem no espaço urbano como um todo, independentes das particularidades do contexto local em que se inserem? Que aspectos podem contribuir para que haja resistência a estes processos?

A sessão seguinte procura tratar destes questionamentos, caracterizando um processo de banalização da produção espacial – urbanização – e algumas das lógicas por ele incorporadas que se fazem visíveis também na produção dos *parklets* e terraços. Por meio da reflexão acerca desse processo é possível fazer explicações que contemplam essa tendência à instrumentalização do espaço público e o direcionamento de suas práticas sociais para relações de trocas mercantis; um processo cujas consequências podem ser vistas tanto no comportamento dos indivíduos, como no próprio modo de produção do espaço urbano.

# SESSÃO 4

## APROPRIAÇÕES CONTEMPORÂNEAS À LUZ DE ALGUNS CONCEITOS

Vivemos um momento de (re)significação da relação entre o público e privado, em que não se sabe certamente o grau de dependência, dominância e/ou cooperação que um tem sobre o outro. Tais “atualizações” entre o público e privado desenvolvem novas sociabilidades, alterando também o modo como a visibilidade pública, a publicidade se articula entre diferentes espaços e domínios. (ALVES, 2014)

Como vimos, os espaços públicos têm sido cada vez mais conformados por processos que visam sua instrumentalização e a criação de condições que permitam sua participação ativa no projeto neoliberal que acomete as cidades. Muitas vezes defendidos pelas próprias gestões municipais, esses processos refletem alterações dos sujeitos e das práticas socioespaciais contemporâneas e culminam em transformações que afetam tanto a vida pública como o ambiente construído, o qual ao mesmo tempo abriga e conforma estas práticas.

Dentre as lógicas identificadas nestes processos e tendo em vista a complexidade dos arranjos propostos pelos objetos de estudo abrangidos por esse trabalho, alguns aspectos se destacam por iluminar as condições de inserção dos mesmos nas três cidades consolidadas. O primeiro deles é a simplificação das relações sociais em relações de troca, a qual coloca os sujeitos em condição de consumidores até mesmo de bens públicos; o segundo, por sua vez, trata de uma especialização do espaço público que abrange essas relações em espaços funcionais cujos limites entre as esferas públicas e privadas vêm sendo constantemente atualizados e

redefinidos; e o terceiro, por fim, abrange a urbanidade decorrente destes processos anteriores, a qual se vê constantemente alterada em função das demais transformações socioespaciais.

Visando abordar a cada um desses aspectos separadamente e em suas relações, identifica-se um conjunto de autores que tratam de um ou mais desses conceitos, à luz dos quais se analisa cada uma das políticas. Dessa forma, esta sessão objetiva construir um percurso que tem como plano de fundo o processo de banalização das práticas socioespaciais e das paisagens urbanas construídas (MUÑOZ, 2008) e que abrange desde a criação de uma sociedade de consumidores (BAUMAN, 2008) e suas relações com o espaço urbano e a governança (SANTOS, 2007); até a determinação de novos arranjos e modos de interação entre os atores sociais, os quais alteram o modo como se conformam os espaços públicos (BRIGHENTHI, 2010; ALVES, 2014) e acarretam em novas formas de apropriação dos mesmos (NETTO, 2012).

## A BANALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A aproximação dos *parklets* e terraços torna possível observar a existência de certa convergência entre as práticas urbanísticas recentemente desenvolvidas nos espaços públicos. Como se nota, essas práticas, orientadas por lógicas de produção similares, resultam em apropriações socioespaciais cada vez mais homogêneas por todo o mundo, capazes até mesmo de distorcer políticas que se apresentem com outro propósito, como o caso dos *parklets*. Mas o que leva a esta convergência?

Retomemos neste item a discussão iniciada sobre o urbanismo neoliberal, agora à luz de nossas políticas. Em um contexto onde as cidades se encontram cada vez mais conectadas em redes, onde as ideias circulam muito

rapidamente e onde determinados modelos urbanos ascendem no imaginário global, não surpreende que seja possível aproximar cidades com diferenças sociais tão expressivas. “*Parece claro que si todo lo que nos rodea se hace global, lo mismo debería estar pasando con las ciudades.*” (MUÑOZ, 2008, p. 11).

Francesc Muñoz, geógrafo espanhol, desenvolveu uma teoria que identifica a neoliberalização da produção espacial<sup>124</sup> enquanto condição para um processo capaz de homogeneizar espaços e comportamentos sociais, que se reproduz em diversos lugares do mundo sempre sob as mesmas lógicas. A urbanização, como ele o denomina, se baseia na produção e reprodução de paisagens banalizadas que se inserem em diversas cidades sob a justificativa de atender a requisitos específicos de cada lugar, mas que, efetivamente, gerenciam

---

<sup>124</sup> Muñoz (2008, p. 14) identificou a neoliberalização do espaço urbano como um processo que ocorreu através da reorganização dos modos de produção e trabalho a partir da desindustrialização de alguns setores e da disponibilidade de novas tecnologias. Em seu livro, o autor pontua alguns cenários comuns nas cidades que passaram por aquilo que ele denominou “virada [*giro*] neoliberal” (p. 54): i) a perda, relativa e absoluta, do controle sobre a cidade por parte do governo público; ii) a progressiva retirada de investimentos em áreas econômicas e de infraestrutura derivadas de privatizações; iii) a especialização em monocultivos como turismo ou

usos vinculados ao entretenimento urbano; iv) a distribuição desigual dos investimentos, direcionados principalmente a projetos que buscavam construir a imagem internacional da cidade, com grandes nomes da arquitetura *star system*. Segundo Muñoz, este contexto caracterizou as políticas urbanas europeias desde meados da década de 1980 e culminou em um discurso orientado para a participação das cidades no mercado global de produção e consumo; ou seja, um discurso que priorizava a venda da cidade como produto em um mercado transnacional.

as condições locais para que estas convirjam à criação de um espaço banal<sup>125</sup>.

De acordo com o autor, verifica-se a existência desse processo sobretudo em cidades que vem passando por uma especialização econômica direcionada ao setor terciário, em especial aqueles dedicados ao turismo e ao redescobrimto do setor cultural. Conforme já observado por Harvey (1996), determinadas características atreladas a estas atividades, como o consumo e a noção da experiência urbana, tornaram-se importantes instrumentos da reprodução capitalista no espaço.

A ênfase no turismo, na produção e no consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros num determinado palco, mostra todos os sinais de ser o remédio predileto para economias urbanas enfermas. Os investimentos urbanos desse tipo talvez produzam ajustes acelerados, ainda que

---

<sup>125</sup> Muñoz constrói seu conceito de urbanização a partir da definição de banalidade criada por José Luiz Pardo, filósofo madrileno. De acordo com o último autor, a banalidade é uma condição da *sociedade* contemporânea e se associa à cultura e ao consumo de massas; e pode ser descrita a partir de dois sistemas: o do gosto (associado à energia e à diversão) e o do brilho (associado à suavidade e à limpeza).

passageiros, em relação aos problemas urbanos. No entanto, esses investimentos são, frequentemente, muito especulativos. (HARVEY, 1996, p. 184)

Com a homogeneização das lógicas de produção na direção neoliberal, cidades com características bastante distintas acabam por experimentar transformações similares que convergem à produção de uma paisagem estandardizada. Dotadas de atributos ateritoriais – que não traduzem condições físicas, sociais e culturais de nenhum território em concreto –, estas espacialidades se comportam como paisagens urbanas que podem ser replicadas indistintamente, culminando em uma homogeneização que se dá à escala global, ainda que tenha implicações locais.

E como se caracterizam estas paisagens urbanais, de Muñoz? Altamente tematizadas, essas paisagens trazem em si características dos *contenedores* de ócio e consumo especializado, um conceito espacial definido por Solà Morales

Para Muñoz, qualquer espaço pode ser interpretado a partir da combinação desses quatro elementos identificados por Pardo para a definição do banal, ou seja, a banalidade espacial pode ser determinada levando-se em conta que tudo aquilo que faz da vida mais brilhante (limpo e suave), contribui para fazê-la menos saborosa (menos enérgica e divertida).

(2002) como “*la forma del intercambio*”<sup>126</sup> e que se refere a uma classe de lugares edificados, públicos ou privados, nos quais se desenvolvem atividades de trocas mercantis – sejam estas de produtos materiais ou qualquer outro objeto de desejo humano.

De acordo com SOLÀ-MORALES (2002, p. 99), os *contenedores* são espaços acumuladores de capital, como por exemplo “*un museo, un estadio, un centro comercial, un parque temático de entretenimiento, un edificio histórico protegido para ser visitado o un centro turístico*”. Ao apropriar-se desse conceito, entretanto, Muñoz o ultrapassa na medida em que desloca os atributos concedidos às edificações ao espaço urbano; ou seja, caracteriza um processo de containerização do espaço urbano que culmina na proliferação de espaços singulares, com lógicas específicas, onde se desenvolvem rituais de troca e consumo.

---

<sup>126</sup> Em seu livro “*Territorios*”, Solà Morales apresenta cinco categorias ou conceitos – ambos termos utilizados pelo autor – que, segundo ele próprio, buscam contribuir com os estudos que tratam de relacionar a arquitetura e o espaço urbano contemporâneos, uma vez que se apresentam como maneiras “*desde la que ver, entender, problematizar y juzgar la compleja red de interacciones en el interior de la cual la arquitectura de nuestro inmediato futuro deberá ser capaz de reconocer su*

Por assim dizer, se antes eram os shopping centers que imitavam a morfologia urbana e a experiência da cidade real – “praças” de alimentação”, “ruas” corredor –, o espaço urbanal inverte essa lógica ao reproduzir, como objetos replicáveis, cenários existentes nos *contenedores* de entretenimento e consumo no próprio espaço urbano. Tendo isso em vista, pode-se dizer que a paisagem resultante desse processo é uma paisagem altamente tematizada, a qual, de acordo com Muñoz, se sustenta sobre quatro principais aspectos, que juntos, em maior ou menor dose, lhe atribuem a condição de banalização.

Como primeiro fator dessa tematização espacial têm-se a relevância da imagem da cidade como principal aspecto a ser considerado em sua produção. Perante a impossibilidade de se criar um lugar – o qual pressupõe relações sociais –, se recriam paisagens reduzidas a seu aspecto mais superficial, sua imagem, para que sejam reproduzidas e consumidas em larga escala. Considerada a competição que se estabelece em

*propio lugar, sus propios instrumentos y su propia capacidad de intervención en el poliédrico entramado de una gran ciudad de cualquier parte de nuestro mundo.*” (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 83). Para além da “*forma del intercambio: contenedores*”, o autor também traz a “*forma del cambio: mutaciones*”, a “*forma de la moción: flujos*”, a “*forma de la residencia: habitaciones*” e a “*forma de la ausencia: terrain vague*”.

torno das cidades no cenário neoliberal, essa imagem torna-se um fator ainda mais relevante, dado que devido a sua capacidade de projeção internacional, cumpre a função de um importante instrumento de promoção urbana, um atrativo capaz de ocasionar investimentos que, muitas vezes, possibilitarão até mesmo a própria transformação que representa.

Em segundo lugar nesse processo está a condição de segurança atribuída aos espaços urbanos. Assim como se dá nos *contenedores*, esse atributo é considerado de extrema importância para que se evitem que certos “imprevistos” ou usos indesejados possam ocorrer na apropriação espacial, prejudicando a imagem predefinida para aquele ambiente. Devido a esse aspecto, geralmente confundido com a vigilância, ocorre um reforço do controle espacial com a finalidade de atenuar a imprevisibilidade e garantir um “uso conforme” do espaço – definido pela governança local. Não obstante aos objetivos deste controle exacerbado, pode-se

---

<sup>127</sup> De acordo com Muñoz os *territoriantes* são habitantes entre lugares, mais do que habitantes de um único lugar. Estes sujeitos por ele denominados “protótipos de habitantes da cidade pós-industrial” multiplicam sua presença no território ao se relacionar com a cidade a partir de um critério de mobilidade, por meio do qual

dizer que aquilo que confere “segurança” a estes espaços, ao mesmo tempo reduz sua complexidade.

O terceiro fator que condiciona a tematização no processo de urbanização é o uso dos espaços públicos como “*playas de ocio*”. Essa característica, pouco explorada pelo autor, refere-se ao uso desses espaços enquanto espaços de lazer, onde as pessoas possam desenvolver suas atividades de entretenimento, assim como fazem nos *contenedores*. Não obstante, diferentemente de um lazer desinteressado, como aquele que se dá nos espaços públicos, as “*playas de ocio*” se vinculam a um lazer transformado em mercadoria, que pressupõe uma relação de troca e consumo que não gera o contato com o outro, a promoção da diversidade.

A quarta e última condicionante exposta por Muñoz para a formação da paisagem urbana é o predomínio do consumo do espaço a tempo parcial, ou seja, um uso que se dá mais por visitantes do espaço ou *territoriantes*<sup>127</sup>, do que pelos próprios habitantes do lugar. Esse fator, que pressupõe sua inserção

desenvolvem diferentes atividades em diferentes pontos do território de forma cotidiana. “*Los territoriantes habitan geografías variables en ciudades de geometría también variables.*” (MUÑOZ, 2008, p. 27).

em uma condição de fluxo urbano, evidencia a importância do tempo e dos sujeitos a apropriação espacial, de modo que um mesmo espaço possa apresentar diferentes usos, por diferentes atores ao longo de um ciclo temporal.

A soma desses quatro aspectos, portanto, caracterizam um espaço tematizado que quando inserido em um contexto urbano específico atua de modo alheio às suas condições locais, sociais e econômicas, uma vez que atende a lógicas distintas de seu entorno urbano. Essas características, que contribuem à homogeneização física e social dos espaços, são particularmente mais prejudiciais quando relacionadas aos espaços públicos, ou seja, estes espaços cuja função primordial se dá justamente a partir da condição da alteridade, do reconhecimento das diferenças.

Assim, a tematização e a especialização dos espaços públicos tendem a orientá-los a usos e funções específicas que ressaltam sua virtude econômica ao transformá-lo em um território produtivo. Conforme caracteriza Muñoz (2008), as economias do ócio e do turismo, que contribuem a essa instrumentalização do espaço público, exigem que estes sejam facilmente apreensíveis por seus visitantes, bem como seguros

e apresentem condições propícias ao consumo, incluindo as circunstâncias espaciais e os comportamentos sociais identificados nos *contenedores*.

“We observe the transformation of the public urban landscape into a product, an object of new tastes for consumption, legitimizing a new sense of urbanity that, under the impact of neo liberal policies and global models of urban interventions, promote the deflation of the public urban sphere (Alves, 2014).” (ALVES, 2021, p. 75)

Dessa forma, os espaços públicos, historicamente entendidos em oposição aos privados, são ressignificados a partir de uma relação que já não se apresenta de forma tão polarizada, mas que permite novas interações entre estas esferas, as quais tornam seus limites mais difusos e nem sempre claros. Nesse sentido, antes da dimensão da propriedade, é o domínio espacial que direciona a forma de interação entre os espaços públicos e privados e que lhe confere suas características de uso.



Frente ao exposto, observa-se uma similaridade entre as paisagens urbanais delineadas por Muñoz e algumas das paisagens criadas a partir da inserção dos elementos aqui estudados nos espaços públicos. Quando em áreas de interesse especulativo, *parklets* e terraços ganham uma condição que os tornam instrumentos para a construção de espaços tematizados e direcionados a um consumo que se torna atrativo.

No caso dos terraços essa condição urbanal é facilmente apreensível, sobretudo naqueles instalados em áreas altamente especializadas ao atendimento turístico. Como observado, estas instalações tendem a apresentar características que convergem à homogeneização dos espaços públicos e das práticas sociais neles realizadas – ainda que em alguns casos haja resistência a esse processo, como observado em Sevilha –, e tendo em vista o aumento cada vez mais expressivo das ocupações privadas, pode-se dizer que ocorre uma conversão gradativa desses espaços em verdadeiras “praças de alimentação” cujo uso exclusivamente direcionado ao consumo torna-se consensual, a despeito de

seu caráter cada vez mais exclusivo e excludente, uma vez que direcionado a um público específico, os visitantes do espaço.

Em se tratando dos *parklets*, por sua vez, observa-se que ainda que abranjam em sua proposta outras formas de apropriação – uma vez que se definem como espaços públicos –, as instalações inseridas em circunstâncias urbanas especializadas costumam apresentar o mesmo uso direcionado visto nestes terraços. Sem mencionar as ocupações diretas por parte dos estabelecimentos privados, que até 2021 deturpavam a legislação; na medida em que o consumo começa a ocorrer enquanto prática predominante nestas espacialidades, vigiadas por seus mantenedores e pelos próprios usuários consumidores, sua apropriação converge para a homogeneização.

Nesse sentido, *parklets* e terraços funcionam como *playas de ocio* na medida em que fomentam e abrigam as relações de troca a nível do sujeito, que nesses espaços se sentem seguros para desenvolver atividades de lazer e sociabilidade e para assumir comportamentos que não apresentariam em outros – ao menos na cidade de São Paulo, onde as pessoas sempre adotam uma postura alerta nos

espaços públicos. Para além da escala local, ainda, pode-se dizer que estas instalações contribuem para o predomínio da relação mercantil a nível global, uma vez que este processo coloca essas espacialidades à cargo da construção de um imaginário urbano acolhedor e dinâmico que se reproduz em diversas cidades.

Ademais desses fatores, há outro aspecto relevante para o desenvolvimento de paisagens banais em diversas cidades e territórios: o indiferentismo espacial. Na medida em que as paisagens urbanais são aterritoriais e suas lógicas replicáveis, elas podem ser reproduzidas em qualquer circunstância urbana; o que quer dizer que mais do que a reprodução da forma em si, é a criação de espaços orientados pelas mesmas lógicas em circunstâncias urbanas e sociais completamente distintas que aproxima estas paisagens<sup>128</sup>.

Em vista disso, nos casos estudados, é o indiferentismo espacial que permite que estes elementos se convertam em uma solução genérica passível de ser replicada a qualquer tipo

---

<sup>128</sup> Muñoz (2008) trata a questão do indiferentismo espacial a partir da perspectiva da gestão das diferenças. Isto é, o autor não exclui as singularidades existentes em cada território banalizado, mas argumenta que as lógicas que tornam seus espaços

de problemática identificada nos espaços públicos, independente de onde estejam. Com os *parklets*, foi possível ver como uma solução desenhada para uma cidade norte-americana pôde ser trazida para o Brasil, reproduzida em São Paulo e posteriormente em diversas cidades brasileiras com contextos sociais completamente distintos das primeiras.

Olhando apenas para a São Paulo, ainda, pode-se dizer que a condição do indiferentismo espacial esteve intrínseca ao programa dos *parklets* municipais, na medida em que foi proposta a distribuição das instalações por todo o território a partir de sua homogeneização, sem que se discutissem possíveis desigualdades, especificidades e necessidades locais, as quais, no caso de São Paulo, são muitas e relevantes. Da mesma forma como nesta cidade, ainda, a replicação indistinta das instalações também ocorreu nas cidades internacionais estudadas; entretanto, destaca-se na cidade de Lyon o uso consciente desse recurso pela governança, que utiliza as *terrasses* como um instrumento urbanístico capaz de atribuir determinadas características a

banalizados gestionam estas diferenças ao ponto de inseri-las e submetê-las ao processo de homogeneização em curso.

espaços cujos atributos existentes não são considerados “adequados” dentro daquilo a que se destinam<sup>129</sup>.

Trata-se, portanto, daquilo que Muñoz (2008) denomina “gestão das diferenças”. Em se tratando das paisagens urbanais, não se pode falar que são uma paisagem vazia de atributos – locais e específicos, inclusive –, mas têm-se uma gestão destes atributos que visa garantir que as singularidades – as diferenças – não se sobressaiam ao processo global, ou seja, à construção da paisagem urbana. Dito isto, a possibilidade de direcionar um espaço a um dado padrão urbano e comportamental faz com que as paisagens urbanais se tornem também um instrumento do qual a própria governança faz uso, ainda que não necessariamente expressem esse objetivo de forma clara. Por meio da reprodução indistinta dessas paisagens, neutralizam-se as diferenças existentes em um território na medida em que são dissimuladas em uma condição preconcebida.

---

<sup>129</sup> De acordo com a entrevista realizada, já houve na legislação das *terrasses* diretrizes e contrapartidas que incentivavam a implementação de *terrasses* em determinados espaços da cidade. Esses recursos, entretanto, foram suprimidos da

Utilizando-se desta estratégia, no entanto, a gestão urbana deixa de atingir problemas existentes em cada lugar – que continuarão existindo –, ao mesmo tempo em que não explora potencialidades dessa escala. Mais do que isso, a banalização da paisagem tende a simplificar os espaços públicos e sua vida urbana, orientando-os à materialização e reforço de cenários propícios à produção neoliberal do espaço.

“En ese sentido, la urbanización, se puede entender como un “transformador” que domestica y encuadra las diferencias, en principio difíciles de leer y comprender debido a su propia singularidad, en una narración más plana y fácilmente asimilable.” (MUÑOZ, 2008, p. 198)

Em vista disso, pode-se dizer que as paisagens urbanais são espacialidades urbanas construídas e replicadas com o intuito de assegurar, nas cidades, espaços adequados e privilegiados para a reprodução do capital. Somados a estratégias de “ativação” dos espaços que tem por objetivo a

normativa na medida em que aumentaram consideravelmente o número de instalações, não se fazendo mais necessário o fomento público.

promoção de espetáculos e criação de atrativos urbanos – como muitas das que foram adotadas na cidade de São Paulo<sup>130</sup> –, submetem as circunstâncias locais à criação de imagens padronizadas e atrativas para um consumo de massa que se desenvolve à nível global e que determina tanto a condição espacial quanto o comportamento dos indivíduos, aspectos a serem considerados a seguir.

## SUJEITOS CONTEMPORÂNEOS: DO CIDADÃO AO CONSUMIDOR

Na cidade neoliberal, global e banalizada, o cidadão clássico, dotado de direitos, dá lugar ao consumidor. E o que isso significa para este estudo? Ainda que seja uma transformação que ocorre a nível do sujeito, a postura adotada pelo indivíduo em uma sociedade que se desenvolve no

---

130 As propostas desenvolvidas durante a gestão Haddad para os espaços públicos tiveram como ponto em comum a proposição de que sua reestrutura espacial fosse acompanhada da promoção de atividades culturais que fomentassem seu uso. São exemplos as atividades promovidas no programa Centro Aberto, como o cinema ao ar livre ou atividades recreativas, ou os artistas de rua e as feiras itinerantes que ocupam o programa Ruas Abertas. No caso dos *parklets*, a promoção de atividades

ambiente urbano tem implicações diretas em seu modo de se relacionar, seja com outros indivíduos no espaço ou com o próprio espaço que vivencia. Em consequência às alterações do sujeito, o modo como as cidades abarcam essas relações também se alteram, o que lhes exige um processo de readaptação constante.

Como já visto, a passagem do modelo de produção industrial para o período de desindustrialização e reestruturação produtiva neoliberal – que impõe consequências ao espaço urbano e à estrutura institucional que o governa – demanda também a readaptação do indivíduo. Subordinado pelas condições de produção e por processos de subjetivação cada vez mais complexos, o sujeito neoliberal se desloca entre as figuras do cidadão e a do produtor/consumidor, em um processo cada vez mais alienante que o destitui de suas próprias escolhas, embora se ancore justamente em um argumento contrário a este<sup>131</sup>.

que engajassem a comunidade em sua manutenção era de responsabilidade de seu mantenedor, seja ele privado ou público, nos *parklets* municipais.

<sup>131</sup> Segundo Dardot e Laval (2016), a liberdade de escolha neoliberal se ancora em condutas dirigidas indiretamente pelas estratégias neoliberais; isto é, o sujeito neoliberal parte de condições anteriores – da qual tem seu direito de escolha alienado – e toma, a partir delas, suas decisões. Uma vez inserido no mercado, este

Em primeiro lugar, a figura do cidadão traz em si uma estrutura historicamente construída que pressupõe um Estado provedor da vida e das necessidades públicas, que supre as demandas de seus cidadãos em troca da manutenção da ordem social, a qual se dá a partir do cumprimento, pela sociedade como um todo, de seus direitos e deveres. Esse mesmo Estado, ainda, é responsável por fornecer condições de reprodução de vidas individuais e coletivas, distribuídas por todo seu território e a todos os seus habitantes, de modo que estes possam exercer, com igualdade, seu papel de cidadãos.

Como já delineado, esse Estado provedor não se faz concebível perante as atuais circunstâncias neoliberais de produção, de modo que o mesmo vem passando por um processo de reestruturação que o coloca na condição de criador e regulador de um ambiente favorável para que as atividades de mercado se desenvolvam sem impedimento. Nesse sentido, parte importante do papel do Estado no processo neoliberal – mas não exclusivamente seu – é a

---

sujeito neoliberal é “obrigado a escolher” e a sofrer as consequências de suas decisões perante a livre concorrência (base do discurso meritocrático).

<sup>132</sup> Se cabe ao Estado criar as condições ideais de regulamentação que permitam o desenvolvimento neoliberal; pode-se dizer que ele também é responsável por um

formação de indivíduos que ajam a partir dos princípios neoliberais, constituindo uma relação sociedade-mercado condizente com a relação Estado-mercado estabelecida<sup>132</sup>.

Avançando nesta discussão, a subjetividade neoliberal apresenta uma particularidade que altera a relação entre sujeitos e mercado definida até então. No cenário concorrencial que se estabelece, os sujeitos passam a ser vistos enquanto capital a ser valorizado, uma empresa mais entre as empresas, a qual deve adquirir, por conta própria, aquilo que antes entendiam como um direito a ser ofertado pelo Estado.

Trata-se, na verdade, de produzir uma relação do sujeito individual com ele mesmo que seja homóloga à relação do capital com ele mesmo ou, mais precisamente, uma relação do sujeito com ele mesmo como um “capital humano” que deve crescer indefinidamente, isto é, um valor que deve valorizar-se cada vez mais. (DARDOT; LAVAL, 2016, p.31)

processo de subjetivação que perpetue a mentalidade neoliberal entre seus indivíduos sociais.

Nesse momento, o cidadão dotado de direitos e deveres se coloca na posição do produtor responsável por criar, por si próprio, suas condições de existência. A adoção da racionalidade neoliberal baseada na generalização da concorrência como norma de conduta e na forma empresa como modelo de subjetivação implicam na subversão dos fundamentos básicos da democracia, nos quais os cidadãos reconhecem a si como indivíduos dotados de direitos sociais, em prol de um quadro que visa *“moldar os sujeitos para torná-los empreendedores que saibam aproveitar as oportunidades de lucro e estejam dispostos a entrar no processo permanente da concorrência.”* (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 136)

Quando espacialmente visualizada, a retirada do Estado provedor culminou na acentuação das desigualdades por meio de processos de exclusão e segregação socioespaciais. Conforme Santos (2007) nos mostra, o indivíduo tem seu valor – seja enquanto produtor, consumidor ou cidadão – atribuído conforme o espaço que ocupa e as condições que lhe são

---

<sup>133</sup> De acordo com Harvey (2012, p. 74), “O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um

ofertadas; e estas condições, por sua vez, não se referem apenas ao direito ao espaço produzido, mas também ao direito de participação em seu processo de produção – a base daquilo que Harvey (2012) denomina direito à cidade<sup>133</sup>. De acordo com estes aspectos, portanto, pode-se dizer que aqueles que se encontram a margem da produção capitalista sofrem uma dupla exclusão: a produtiva e a civilizatória. *“O direito à cidade, como ele está constituído agora, está extremamente confinado, restrito na maioria dos casos à pequena elite política e econômica, que está em posição de moldar as cidades cada vez mais ao seu gosto.”* (HARVEY, 2012, p. 87).

Desse modo, a neoliberalização das esferas produtivas faz com que o papel ativo do sujeito em sociedade deixe de ser uma condição de direito, mas passe a ser uma responsabilidade individual. Sua inserção social justifica-se ideologicamente a partir de uma falsa liberdade de escolha individual que se baseia no princípio do “governo de si”, a partir do qual defende-se que os sujeitos são capazes de orientar

poder coletivo de moldar o processo de urbanização.” Desse modo, o conceito de direito à cidade traz a ideia fundamental de que as desigualdades e opressões (coletivas) são determinantes e estão determinadas na produção do espaço.

suas decisões e condições<sup>134</sup>. Essa liberdade traduzida em responsabilidade, entretanto, falseia uma imposição anterior, que é a própria racionalidade neoliberal: os sujeitos são livres para escolher e atuar desde que o façam assumindo prerrogativas neoliberais.

Sem embargo, embora até então tenha sido destacada a formação do sujeito produtor frente as transformações recentes, não se pode esquecer que essa dimensão coexiste com outra igualmente importante para o funcionamento do processo de produção, a dimensão do consumo. Dessa forma, é preciso levar em consideração que a formação do indivíduo produtor é, concomitantemente, a formação do indivíduo consumidor. Como Dardot e Laval (2016) nos levam a pensar, essas duas esferas encontram-se mais conectadas quanto mais se avança o neoliberalismo e é o desejo de exercer a função de consumidor aquilo que constitui um dos principais estimulantes da produção. Para estes autores, os dispositivos de desempenho e do gozo são indissociáveis, e nesse sentido,

quanto mais se investe na capacidade produtiva, mais benefícios se produz para a esfera consumista.

Bauman (2008), um dos reconhecidos autores a tratar dessa dimensão do consumo, constrói uma perspectiva que relaciona diretamente esse duplo papel do sujeito. De acordo com este, os sujeitos coexistem enquanto promotores das mercadorias (produtores) ao mesmo tempo em que se transformam, eles mesmos, em mercadoria vendável e consumível. Nesse sentido, as pessoas são aliciadas pelo sistema produtivo neoliberal a promover-se enquanto uma mercadoria atraente e desejável para garantir sua colocação enquanto força de trabalho, o que lhes coloca em condição semelhante às mercadorias que consomem e lhes transforma em membros da sociedade de consumidores.

A sociedade de consumidores consiste, portanto, nessa difusão ou até mesmo a eliminação da oposição que se faz entre o universo dos consumidores e das mercadorias de consumo. Nesta sociedade, nenhum sujeito é sujeito de si sem antes tornar-se mercadoria, e todos os membros desta

---

<sup>134</sup> DARDOT; LAVAL, 2016.

sociedade estão envoltos pelo mesmo espaço social – o mercado – e agindo na mesma atividade, o *marketing* (BAUMAN, 2008).

O que Bauman destaca como ponto chave da formação da sociedade de consumidores, entretanto, é o momento em que o consumo, exercido desde os tempos antigos, se transforma em uma das principais – senão a principal – forma de relação entre os indivíduos sociais. O *consumismo*, como o apresenta, se baseia no ato de consumir como base do convívio humano; o que o torna fator determinante dos estilos de vida e dos padrões de relação social.

Pode-se dizer que o “consumismo” é um tipo de arranjo social resultante da reciclagem de vontades, desejos e anseios humanos rotineiros, permanentes e, por assim dizer, “neutros quanto ao regime”, transformando-os na principal força propulsora e operativa da sociedade, uma força que coordena a reprodução sistêmica, a integração e a estratificação sociais, além da formação de indivíduos humanos, desempenhando ao mesmo tempo um papel importante nos

processos de autoidentificação individual e de grupo, assim como na seleção e execução de políticas de vida individuais. O “consumismo” chega quando o consumo assume o papel-chave que na sociedade de produtores era exercido pelo trabalho. (BAUMAN, 2008, cap. 2, sem página)

Diferentemente do que ocorre na sociedade de produtores, a qual Bauman identifica como *fase sólida da modernidade* devido ao fato de orientar-se pela segurança e por uma satisfação a longo prazo e não orientada à fugacidade – princípios duradouros que expressavam o desejo de manutenção da ordem social adquirida –; a sociedade dos consumidores, denominada *fase líquida*, introduz outros ideais que alteram o objetivo das relações sociais e a própria noção temporal. Dessa forma, o consumismo moderno se marca por uma sucessão constante de tempos, que de modo programado vão sendo substituídos um pelo outro na busca por uma satisfação pessoal dos indivíduos, que nunca é alcançada para que assim se mantenha a obsessão consumista.



Difícilmente poderia ser de outro jeito, já que o consumismo, em aguda oposição às formas de vida precedentes, associa a felicidade não tanto à satisfação de necessidades (como suas “versões oficiais” tendem a deixar implícito), mas a um volume e uma intensidade de desejos sempre crescentes, o que por sua vez implica o uso imediato e a rápida substituição dos objetos destinados a satisfazê-la. (BAUMAN, 2008, cap. 2, sem paginação)

Assim, tendo essas circunstâncias em vista, como o Estado, coibido pelas leis de mercado, pode produzir cidadãos, quando este último está mais interessado em produzir consumidores? Ainda se faz possível afirmar que o processo de subjetivação é responsabilidade do Estado ou seria esse processo compartilhado com as esferas mercantis? A transformação neoliberal dos sujeitos cidadãos em consumidores culmina na completa despolitização das relações entre Estado e indivíduos, que agora se colocam na posição de clientes dos serviços públicos prestados. Frente às elevadas exigências em relação ao poder público, têm-se

nesse fator a justificativa ideal para uma privatização cada vez mais acentuada, partindo do pressuposto de que *“a forma da prestação do serviço, pública ou privada, não afeta o conteúdo e o efeito do serviço. Fortalecendo a eficácia dos serviços públicos, supostamente a política da escolha lhes dá uma nova legitimidade.”* (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 304)

Contudo, como expressam categoricamente Santos (2007) e também Dardot e Laval (2016), é preciso levar em conta que o consumidor não é o cidadão, no sentido clássico do termo. *“O consumidor (e mesmo o eleitor não-cidadão) alimenta-se de parcialidades, contenta-se com respostas setoriais, alcança satisfações limitadas, não tem direito ao debate sobre os objetivos de suas ações, públicas ou privadas.”* (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 57). Assim, embora sua condição participativa seja frequentemente retomada em discursos voltados à produção espacial, é sabido que essa condição já não pertence mais a este sujeito alienado, cuja formação e relações que estabelece são dirigidas pelos mesmos princípios que regem suas estruturas de poder, a racionalidade neoliberal.

Dessa forma, como expressa Santos (2007, p. 25), “*Em lugar do cidadão, formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário.*”. Esse indivíduo, dirigido por uma cultura de massa que orienta as aspirações pessoais – e que oculta as imposições do sistema neoliberal –, assume o consumismo como estilo de vida de forma naturalizada e alienada, assim como aceitou as demais prerrogativas. Incapaz de questionar esses preceitos, os indivíduos passam a ser organizados em grupos que lhe dão uma falsa ideia de individualidade, de escolha, quando na verdade consiste apenas na segmentação e diversificação de um mercado que busca alcançar cada vez mais pessoas que se identifiquem com seus estilos de vida promovidos.

Portanto, à ascensão da esfera do consumo corresponde uma transformação gradativa do sujeito e de suas concepções, como por exemplo da própria noção de individualidade que dá base à cidadania (NETTO, 2012, p.18). Ocorre, a partir dessa ideologia, uma instrumentalização da vida social que é, em todas as esferas, mediada pelos princípios de mercado e que apaga a dimensão da participação social. Em um processo promovido pelo próprio Estado e

mercado, os sujeitos passam a agir prioritariamente como consumidores de produtos finais, determinados em outra esfera que não aquela que lhes inclui.

Somente se chega à metade do caminho, se é que não se retrocede. Quando se confundem cidadão e consumidor, a educação, a moradia, a saúde, o lazer aparecem como conquistas pessoais e não como direitos sociais. Até mesmo a política passa a ser uma função do consumo. Essa segunda natureza vai tomando lugar sempre maior em cada indivíduo, o lugar do cidadão vai ficando menor, e até mesmo a vontade de se tornar um cidadão por inteiro se reduz. (SANTOS, 2007, p. 155)

## O CONSUMISMO DO ESPAÇO

Se o consumo ocorre como a principal forma de relacionamento entre os indivíduos em sociedade, e se essas relações se materializam no espaço urbano, têm-se um

predomínio das ações consumistas entre os modos de apropriação das cidades contemporâneas. Seja atraído por uma mercadoria desvinculada do urbano – consumo no espaço, que se realiza em um dado lugar – ou pela própria condição espacial – consumo do espaço, de seus atributos –, o espaço urbano se mostra cada vez mais elemento ativo na constituição da sociedade consumidora, uma vez que se entende ser este o lugar primordial onde consumidores e mercadorias se encontram e onde a atividade de compra e venda se realiza. Além disso, é também o lugar onde se tornam explícitas, para todo o conjunto social, as escolhas realizadas pelos indivíduos.

Ambas as práticas, consumo no e do espaço, refletem em duas importantes instâncias relacionadas aos espaços urbanos: primeiro, no modo como são apropriados, sobretudo no que se refere a seus aspectos socioespaciais como domínio, condições de uso, entre outros; e segundo, por conseguinte, no modo como são produzidos, fazendo com que sejam pensados e construídos a partir da perspectiva de tornarem-se mercadorias consumíveis. Como qualquer mercadoria no cenário concorrencial, o objetivo do espaço-

mercadoria é tornar-se mais atrativo para o capital, ou seja, tanto para investidores interessados em contribuir diretamente em sua produção, quanto para consumidores convencidos por seus atributos.

Mas em todos os mercados valem as mesmas regras. Primeira: o destino final de toda mercadoria colocada à venda é ser consumida por compradores. Segunda: os compradores desejarão obter mercadorias para consumo se, e apenas se, consumi-las for algo que prometa satisfazer seus desejos. Terceira: o preço que o potencial consumidor em busca de satisfação está preparado para pagar pelas mercadorias em oferta dependerá da credibilidade dessa promessa e da intensidade desses desejos. (BAUMAN, 2008, Cap. 1, sem paginação)

Como expresso por Muñoz (2008) sobre a urbanização, a questão da imagem urbana se constitui, neste processo, como um dos elementos principais para a produção espacial, uma vez que se coloca como meio de construção, propaganda e manutenção da atratividade necessária para

colocar as cidades em condição de concorrência com as demais. Embora esta imagem remeta a aspectos superficiais e tenha como função principal servir às dinâmicas de produção e consumo, muitos gestores optam por investir na criação de uma imagem de cidade que tenha como objetivo a ressignificação de aspectos como a identidade e o pertencimento. Considerada a internacionalização e a conexão crescente das cidades em redes globais, esta ressignificação já não ocorre a partir da escala do lugar, mas dessa configuração interconectada entre lugares.

Assim, o consumismo exacerbado das cidades – evidenciados pelo turismo cada vez mais expressivo e sua lógica de produção que responde a imagens pré-estabelecidas –, orienta a produção dos espaços urbanos – sobretudo os espaços públicos de interesse econômico – para uma especialização que os reduz aos atributos mencionados, convertendo-os em espaços promotores de determinado estilo de vida que faz referência mais a um *status* atribuído, do que ao seu valor real. Como expressa Harvey,

Como em todas as fases precedentes, esta expansão mais recente do processo urbano

trouxe com ela incríveis transformações no estilo de vida. A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria, assim como a própria cidade, num mundo onde o consumismo, o turismo e a indústria da cultura e do conhecimento se tornaram os principais aspectos da economia política urbana. A tendência pós-moderna de encorajar a formação de nichos de mercado – tanto hábitos de consumo quanto formas culturais – envolve a experiência urbana contemporânea com uma aura de liberdade de escolha, desde que se tenha dinheiro. Centros comerciais, galerias e pequenos comércios proliferam, como fast-food e mercados locais de artesanato. (HARVEY, 2012, p. 81)

Ancorada na banalização de ambas as esferas – sujeito e espaço construído –, a instância do consumo em massa faz com que indivíduos socialmente distantes almejem viver da mesma forma, tendo acesso aos mesmos produtos e experiências, independente das circunstâncias particulares da sociedade em que se inserem. Imersos nesta condição, os

espaços urbanos já não são pensados para circunstâncias específicas de sua escala local, mas sim para que atendam aos requisitos desenhados pelos estilos de vida definidos por um imaginário urbano que se constitui a nível mundial; o qual, por consequência, favorece a troca nessa mesma escala.

Por meio da criação de símbolos que se materializam em espacialidades simplificadas de seu conteúdo local e sensível, as cidades são acometidas por processos que vão desde o *marketing* ao *branding* urbano<sup>135</sup>, incorporando lógicas que se utilizam dos mesmos critérios de standardização que aqueles utilizados no processo de constituição da sociedade de consumidores. Nesse sentido, a priorização da imagem como fator de produção das cidades representa mais do que uma condição a ser materializada espacialmente, sendo também importante para o próprio processo de subjetivação de seus habitantes. Em outros termos, ambos os processos ocorrem simultaneamente de modo que a formação da cidade-mercadoria e do indivíduo responsável por consumi-la

---

<sup>135</sup> As cidades podem apresentar-se como suporte físico para a reprodução das marcas, assim como podem converter-se, elas mesmas, em marcas, processo que se materializa em seu espaço urbano – como por exemplo o “modelo Barcelona” de cidade. De acordo com Muñoz (2008, p. 73), “*En mi opinión, este sería el punto final*

confluem para a definição de estilos de vida que tem como base de suas relações sociais o ato do consumo, o qual se desenvolve em condições espaço-temporais predefinidas quando da definição do imaginário urbano.

Nesse instante podemos identificar uma conexão vital, se bem que subterrânea, entre a ascensão do empreendedorismo urbano e a inclinação pós-moderna para o projeto de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano abrangente, para a efemeridade e o ecletismo da moda e do estilo em vez da busca de valores duradouros, para a citação e a ficção em vez da invenção e da função e, finalmente, para o meio em vez da mensagem e para a imagem em vez da substância. (HARVEY, 1996, p.183)

Dito isto, a promoção de circunstâncias que reforcem a função da troca no espaço urbano torna-se prioritárias entre as demais. Como visto no processo de urbanização, aspectos

*del proceso: después de que el espacio urbano se haya convertido en un lugar privilegiado para representar a las marcas, la ciudad puede entenderse ya como una marca en sí misma y, por tanto, el propio engranaje urbano puede explicarse desde las coordenadas de la brandificación.”*

como a tematização e a containerização dão lugar a uma ordem de espaços que se baseiam em práticas como o turismo intensificado e em políticas urbanas culturais, de ócio e entretenimento, que incentivam um uso tematizado do espaço, o qual busca construir uma relação entre sujeito e espaço que não mais se baseia em valores de uma comunidade local, mas sim de uma sociedade de consumidores que se desenvolve globalmente. Como objetos de consumo desejáveis, surgem nos espaços urbanos paisagens direcionadas para visita e consumo – como museus, galerias, cafés e restaurantes –; cujas atividades, antes limitadas a um espaço fechado (*contenedor*), cada vez mais tomam o espaço exterior, expressando processos de containerização do espaço urbano e se refletindo e reproduzindo nas práticas sociais do urbano.

Em decorrência destes processos, por sua vez, ocorre um acentuado avanço da esfera privada sobre a pública. Orientada principalmente por interesses econômicos, essa ascensão do setor privado nos espaços públicos banalizados reduz a diversidade de apropriações possíveis e desejadas para estes espaços em direção a uma gama de funções

preestabelecidas, que se baseiam em relações de troca, e não de uso. Desse modo, frente ao processo de urbanização, é cada vez mais comum encontrar no ambiente urbano espaços públicos que assumem um aspecto funcional e uma diretriz produtiva que se volta aos *usuários* e *clientes*, antes que aos cidadãos. A readaptação destes espaços para atender aos novos interesses, como visto com os *parklets* e terraços, se manifestam a partir de tendências que prevalecem até mesmo às normativas.

Uma dessas tendências, já expressa, é a prioridade do consumo como prática social, ou seja, como mediador das relações construídas entre os indivíduos no espaço. Embora possa constituir-se como atrativo desejável ao espaço, Bauman (2008) identifica o fato de que essa atividade não promove vínculos duradouros, mas sim uma dinâmica que, em muitos casos, se baseia mais na agregação do que na sociabilização, efetivamente, o que não constitui necessariamente um ganho de urbanidade<sup>136</sup>. Por sua vez, esse consumismo no e do espaço coexiste em relação com outra condição que também se acentua cada vez mais, a

---

<sup>136</sup> Aspecto a ser tratado a seguir, na página 214.

privatização. Quando atreladas uma à outra, a privatização das paisagens de consumo se justifica a partir da necessidade de assegurar espaços privilegiados para que as atividades econômicas de troca possam ocorrer de modo eficiente, o que inclui condições de controle social, de segurança e de *status* que não se atribuem originalmente aos espaços públicos.

Assim, o consumismo aplicado ao espaço urbano demanda a reprodução de espaços com características e temporalidades direcionadas e controladas com a finalidade de atender aos atributos necessários para o desenvolvimento das atividades privadas. No entanto, embora estes espaços busquem construir uma identidade entre os habitantes e o lugar por meio da criação de um imaginário urbano comum – que muitas das vezes tematizam aspectos específicos de seu entorno físico ou cultural no intento de inseri-los na vivência urbana já existente –, pode-se dizer que, na maioria dos casos, as intervenções realmente realizadas com a finalidade de atender a estas imagens preconcebidas se destinam mais aos indivíduos consumidores, os *usuários* do espaço, do que aos seus habitantes reais.

Desse modo, de acordo com Muñoz (2008), as paisagens banalizadas são construídas de modo a favorecer seu uso por uma classe de sujeitos que transita entre lugares e que desenvolve, com estes, distintas relações cotidianas. Esses sujeitos, denominados pelo autor *territoriantes*, apresentam uma mobilidade exacerbada que possibilita que habitem o território a tempo parcial e de distintas formas, favorecendo esse uso temporal do espaço com dinâmicas sociais específicas. De modo efetivo, em muitos casos, enquanto aos *territoriantes* cabem os benefícios dessa ordem de espaços, aos seus habitantes restam os ônus dessa produção, como por exemplo desenvolver suas atividades cotidianas em espaços saturados de pessoas e conviver com os problemas decorrentes dessa ocupação. Cabe lembrar ainda, como em alguns casos lioneses, como esta saturação de instalações pode ser um impeditivo para a existência de outras formas de uso ou produção espacial.

Assim, observa-se como o consumismo do espaço se apresenta como um dos importantes componentes da urbanização, incorporando aspectos inerentes ao processo identificado por Muñoz (2008). Como já observado, a relação

que se estabelece entre estas paisagens e os objetos de estudo – terraços e *parklets* – deixam evidente a existência de circunstâncias em curso que, quando se somatizam, convertem acriticamente os espaços públicos em espaços altamente especializados e independentes de seu contexto urbano, com dinâmicas temporais e sociais próprias.

No caso dos terraços europeus, principalmente, essas dimensões ficam bastante evidentes; de forma que com uma ocupação privada cada vez maior e com mais prejuízos ao uso público quanto maior o interesse turístico da área, esses elementos direcionados ao consumo no e do espaço, por sujeitos *territoriantes* e a tempo parcial, auxiliam no processo de banalização dos espaços públicos das cidades onde se inserem. Esses elementos, criados a partir de hábitos culturais próprios, mas banalizados por sua reprodução tematizada no intento de promover um imaginário urbano de cidade viva e aberta que bem atenda à lógica hegemônica de produção, acabam por espalhar-se por todo o território de modo indistinto, como uma solução genérica e homogeneizante que já não se refere necessariamente a seus aspectos culturais anteriormente estabelecidos.

As *terrasses* lionesas constituem um bom exemplo de como esses elementos podem converter-se em instrumentos do processo de banalização, dado que ainda que em muitos dos espaços públicos onde se inserem se identifique uma demanda pública por este tipo de instalação, todavia mantém seu uso com caráter seletivo e exclusivo – e conseqüentemente excludente, mesmo que no interior da própria classe consumidora. Os *parklets* privados, por sua vez, ainda que menos direcionados ao turismo – mas a territórios especializados no setor terciário, como Pinheiros –evidenciam como o uso da espacialidade vinculado ao consumo pode contribuir, por si só, para a privatização do espaço, independente de circunstâncias legais de uso ou do controle direto e/ou indireto do espaço.

Isso expressa e retoma aquilo que Bauman (2008) caracteriza como um processo de exclusão da sociedade de consumidores. Uma vez que o valor social do indivíduo está em seu valor como consumidor, a prática do consumo se torna atividade obrigatória para a participação nesta sociedade, selecionando aqueles que dela serão incluídos ou excluídos. Visto desde essa perspectiva, aqueles sujeitos que não



participam das relações de troca no espaço urbano são, por consequência, excluídos desses espaços banalizados, perdendo tanto sua condição de consumidor como de cidadão. Desse modo, embora os *parklets* tenham sido e ainda sejam denominados espaços públicos, não se faz possível dizer que o são em essência, uma vez que ocorre uma seletividade entre seus *usuários*.

## DOMÍNIO ESPACIAL

Tendo em vista os aspectos considerados até então, vê-se que muitas das características que configuram as formas de apropriação das políticas urbanas em questão são provenientes da relação que constroem entre as esferas pública e privada. Tanto a distorção do caráter público por meio de um uso privativo dos espaços públicos, como ocorreu com os *parklets* paulistanos; ou a interface público/privada com suas diversas nuances, criadas nos terraços europeus; expressam como a aproximação e o contato direto entre estes

interesses distintos podem interferir no espaço urbano, seja em sua instância social ou material.

Em um percurso que perpassa desde a completa negação do espaço público e a formação de espacialidades fisicamente isoladas e separadas por muros e cancelas – aquilo que CALDEIRA (1997) denomina “enclaves fortificados” –; até a criação de espaços interiorizados que simulam aqueles de vida pública, ainda que dotados de diversos mecanismos visíveis e invisíveis de controle privado – os simulacros, identificados por Alves (2014) como uma cidade privada dentro da cidade pública –; os espaços públicos sempre foram identificados em oposição aos privados, como duas instâncias apartadas. Sem embargo a estas considerações, os estudos de caso revelam uma condição que não reside na oposição entre propriedade pública e privada e tampouco se manifesta tão claramente quanto por meio da construção de um muro de divisão. As políticas dos *parklets* e terraços, como muitas outras que vem sendo desenvolvidas na contemporaneidade, tornam difusas essas barreiras e colocam ambas as esferas, pública e privada, coexistindo sobre um mesmo espaço e em

distintos momentos de sua concepção, em sua produção, sua posse, manutenção, uso e apropriação.

Como já visto, o contexto de flexibilização e desregulação proveniente do processo neoliberal resultou em uma maior demanda em prol da participação privada na produção e gestão das cidades. Frente ao conjunto de reestruturações realizadas tanto no âmbito privado quanto no público e as novas demandas do cenário concorrencial, os agentes passaram a explorar arranjos que resultaram em políticas urbanas cada vez mais negociáveis entre ambos os setores. Muñoz (2008), ao tratar da produção e gestão direta do espaço público por parte dos agentes privados, a identifica como uma tendência que apresenta duas possibilidades:

*(...) por una parte, la construcción de nuevos espacios de carácter público pero cuya implementación corresponde integralmente a la iniciativa privada. En este caso, los promotores ponen a disposición de la colectividad un espacio que, sin ser de titularidad privada, sí responde estrictamente a regulaciones de funcionamiento y uso*

*decididas por quienes corren con los gastos de construcción y mantenimiento. Por otra parte, nos encontramos con el patrocinio de espacios públicos ya existentes o de nueva creación. En esta segunda situación, la iniciativa privada corre con los gastos de mantenimiento y gestión a cambio de un uso publicitario que puede presentar diversos grados: desde la simple placa que muestra quien gestiona el espacio hasta la contratación de festivales urbanos o la realización de anuncios televisivos en el espacio en cuestión.*  
(MUÑOZ, 2008, p. 89)

As políticas aqui abordadas se inserem, cada uma, em um dos arranjos expostos. A cooperação público-privada, no caso brasileiro, trata da segunda possibilidade; enquanto a concessão de ocupação, dos casos europeus, se enquadra no primeiro. Estas, no entanto, constituem apenas duas modalidades de arranjos possíveis entre ambos os setores, mas já se faz possível identificar uma variedade maior de formas apresentadas no atual cenário institucional consolidado. Consequência das transformações que afetam o

espaço urbano e o fazer urbanístico, essa relação bastante em pauta no momento presente já vem sendo desenvolvida e experimentada há muitos anos com sérias consequências para o espaço público, que frequentemente se vê atingido pela inserção dos interesses privados.

Nesse sentido, dentro dos aspectos da privatização do espaço público, é o conceito do domínio espacial que nos auxiliará na análise das políticas e das espacialidades por elas construídas; com o fim de entender qual das duas esferas, pública ou privada, efetivamente tem o domínio do espaço e como o faz. Trazendo como referência a noção desenvolvida por Brighenti (2010), sociólogo italiano dedicado aos estudos que correlacionam espaço e sociedade, têm-se no domínio público um conceito que se desenvolve a partir de de quatro aspectos principais: primeiro, a questão da visibilidade como um fator-chave da esfera pública; segundo, a relevância de um regime de interação aplicado aos espaços públicos, que se tornam local de visibilidade recíproca entre os atores; terceiro, o resgate da importância da materialidade e da espacialidade do social, bem como seus prolongamentos em imaterialidades

significativas; e quarto, a noção de ordem pública no que diz respeito a governança e a ordem social.

Desse modo, para Brighenti, o domínio público se situa no encontro de três ecologias: a da mídia (ou das mediações), a urbana e a das atenções. Todas estas apresentam territórios e condições próprias de visibilidade e prolongamentos que perpassam o material e o imaterial, abrangendo tanto o espaço urbano quanto a própria esfera pública. *“Thus, the public domain exists at the point of convergence and in the zone of indistinction between material and immaterial processes, whereby an immaterial meaning is created through acts of material inscription and projection.”* (BRIGHENTI, 2010, p. 8).

Se historicamente o espaço público foi entendido como um espaço acessível e visível a todos – em oposição ao espaço privado, protegido visualmente e restrito –; essa condição já não mais se expressa de forma tão dicotômica nas formas atuais de organização socioespacial. Da mesma forma, entendimentos consolidados que definem a esfera pública como aquela onde sujeitos se relacionam e constroem uma vida comum (Arendt); onde se fazem visíveis aos demais e, portanto, públicos; e onde constituem o domínio de sua vida

social a partir de debates políticos sobre interesses gerais (Habermas); devem ser revisados levando em consideração os aspectos já mencionados sobre a própria transformação do sujeito e de suas relações, que já não ocorrem da mesma forma que antes.

A partir da perspectiva da alienação dos sujeitos inseridos em uma sociedade de consumidores orientada por uma cultura de massa (BAUMAN, 2008), a ideia da relação social é substituída pela coexistência de indivíduos no espaço, do qual se apropriam de forma individual ou coletiva, mas imersos em suas atividades privadas. Nesse sentido, as esferas pública e privada se mesclam a tal ponto que já não é possível reconhecer seus limites ou tampouco apreender, à primeira vista, se o domínio espacial em questão se dá por uma privatização do público ou uma publicização do privado. De acordo com Alves,

[...] as condições colocadas pelo capitalismo avançado de um sistema formado por diferentes relações coletivas intermediadas por interesses privados, da exacerbação de lógicas regidas pelo consumo, ato

intensificador da esfera individual, condicionam a redução e privatização da esfera pública. (ALVES, 2014, p. 487)

Dessa forma, a visibilidade por si só não se mostra suficiente para constituir o domínio público do espaço, razão pela qual se fala, portanto, da intervisibilidade entre os atores, ou seja, de seu reconhecimento e interação de modo civilizado; a base daquilo que se denomina urbanidade. Esta interação, é claro, ocorre em um dado espaço material que a abriga e, mais do que isso, também a conforma; e esta dimensão material possibilita uma dada experiência corporal que se prolonga em imaterialidades que, somadas às primeiras, dão caráter ao domínio espacial. De acordo com Brighenti (2010, p. 37), “*the public domain is a specific modalisation of situated and materially constrained interaction*”, ou seja, o domínio público é relacional e é também território de afeto, e como qualquer território, é limitado, ainda que seu limite seja constantemente alterado.

Essa interação social que ocorre no espaço reflete, em boa medida, as circunstâncias das demais condições identificadas pelo sociólogo na constituição do domínio público.

O último aspecto, da ordem pública, consiste em predefinições que se referem ao uso do espaço e que, geralmente, provém da governança administrativa com o objetivo de organizar a vida social mantendo o equilíbrio entre as relações. *“Public order is essentially interwoven with a politics of definition of acceptable, as opposed to unacceptable, disorder.”* (BRIGHENTI, 2010, p. 34).

Entretanto sabe-se que as relações não se dão apenas a partir de uma normativa superior, mas inclui também um regime de conduta que se desenvolve na própria escala da interação social. Ou seja, o domínio público, no que se refere à questão da ordem, reside entre aquilo que é legalmente definido e as práticas sociais que efetivamente ocorrem no espaço. Estas, tanto podem reforçar o caráter público, em um movimento de resistência às tendências privatizantes, como podem negá-lo. São os próprios sujeitos, em suas relações, que determinam o quanto um espaço é mais ou menos acessível ao domínio público.

Assim, os arranjos contemporâneos permitem uma ampla gama de espaços que se organizam das mais diversas formas – espaços públicos privatizados, espaços públicos de domínio público, espaços privados publicizados, espaços privados privatizados, entre outros<sup>137</sup> – e que podem resultar, igualmente, em distintas apropriações, com ou sem conflitos de entendimento. A variedade de possibilidades existentes para um mesmo tipo de espaço em uma mesma cidade, por sua vez, traz ao centro das discussões uma série de questionamentos: onde exatamente reside o domínio de um elemento inserido diretamente nos espaços públicos? Seria em sua condição espacial? Nas atividades que nele se desenvolvem? Em seu quadro de atores, sejam aqueles envolvidos em sua produção ou em sua apropriação? Como delineamos até aqui, antes de atrelar-se a um aspecto específico, este domínio se encontra no conjunto de todos estes fatores.

De fato, a tensão entre o público e privado reside muito mais na noção de domínio e da pluralidade, intensidade e densidade dos

---

<sup>137</sup> Ver quadro publicado em ALVES (2014, p. 7), onde se caracterizam os espaços coletivos a partir de sua propriedade, domínio, modo de uso, acessibilidade e continuidade espacial.

espaços, do que da hierarquia e dominância entre eles. Não importa tanto entender “quem” possui maior ou menor influência nesta relação, mas sim “o que” e “como” se estrutura essa tensão. (ALVES, 2014, p. 492)

Nos casos estudados, vê-se muito claramente essa perspectiva apresentada por Alves e anteriormente tratada através de Brighenti. Embora haja uma definição e hierarquia preestabelecidas do domínio das espacialidades – privativo, nos casos europeus, e público, em São Paulo –, o real domínio ocorre a partir de sua relação com as práticas e condições socioespaciais que efetivamente acontecem em cada uma delas, e não naquilo que se define na legislação. Desse modo, todos os aspectos até aqui observados são relevantes: a visibilidade, intervisibilidade e interação entre os atores; a conformação espacial que propicie sua apropriação; e a ordem pública que delimite os comportamentos aceitáveis ou inaceitáveis. Não há, entretanto, uma regra que se aplique a todos as circunstâncias, se não uma somatização de fatores que se ajusta caso a caso conformando os limites do domínio público.

Não obstante, sem o rigor das especificidades, pode-se dizer que os *parklets* da cidade de São Paulo, sobretudo aqueles mantidos pela iniciativa privada, apresentam um caráter privativo que contradiz aquilo que foi determinado por lei ou aquilo que alegam aqueles que os projetam como um espaço aberto e fisicamente propício à sociabilização pública, uma vez que ocasiona a visibilidade. De modo geral, esse domínio não se estabelece por um controle direto do espaço por seu mantenedor privado, se não pelo uso que lhe é atribuído, o consumo, que, como já identificado, subtrai a perspectiva da intervisibilidade entre os atores e, portanto, a interação social; e exclui uma parcela da população – os não-consumidores.

Já os terraços, por sua vez, variam entre o domínio privado completo, no caso das *terrasses* lionesas e aquelas de uso altamente especializado no turismo, em Sevilha; até os casos espanhóis onde as barreiras entre público e privado ficam invisibilizadas pela mescla entre ambos os domínios. Embora haja uma tendência ao primeiro caso, onde há a confluência de todos os fatores para que o domínio privado ocorra, persiste na cidade de Sevilha um processo de

resistência à homogeneização de seus espaços e de suas práticas culturalmente desenvolvidas na esfera pública.

Assim, a perspectiva do domínio espacial deixa evidente algumas das circunstâncias que fazem com que essas políticas, mesmo quando se destinem à criação de espaços públicos, como os *parklets*, acabem por acentuar processos como a privatização, a fragmentação e a segregação socioespacial. Como visto, a noção de propriedade – pública ou privada – já não é suficiente para conter os avanços da privatização; e além disso, a atuação do Estado favorável às condições de mercado, tampouco proporciona novas noções ou instrumentos capazes de combater esse processo em desenvolvimento – quando não o legitima, como ocorre nesses casos em que não há uma revisão dos efeitos das políticas públicas sobre o espaço.

## A URBANIDADE CONSTRUÍDA

Outra noção importante para este trabalho, que dialoga com os aspectos anteriores, é a urbanidade. Como delineado

até aqui, enquanto espacialidades que propõem a prática do consumo no espaço ao mesmo tempo em que se convertem, elas próprias, em mercadorias consumíveis – consumo do espaço –; os *parklets* e terraços pretendem ser convidativos e atrativos ao uso, ou seja, espaços *acolhedores* inseridos em circunstâncias urbanas que, quer por seus atributos turísticos ou culturais, os coloquem em evidência. Porém, como já observado, nota-se que mesmo com estas características, em muitos casos as instalações se mostram insuficientes para qualificar uma prática social dotada de urbanidade. Por que?

Dado que cada arranjo socioespacial possibilita uma urbanidade, não há uma resposta genérica para esta pergunta, mas antes a necessidade de um olhar detido caso a caso. Tendo em vista o contexto neoliberal e as condições de banalização a que os espaços públicos vêm sendo submetidos – até aqui delineadas –, propõem-se neste item uma aproximação ao conceito de urbanidade e o prosseguimento da análise das políticas públicas abordadas à sua luz; uma vez que se entende que é justamente nesse aspecto, na urbanidade, que o urbano encontra sua função primordial – sobretudo os espaços públicos.

Dito isto, o primeiro aspecto a ser considerado na compreensão desse conceito é que a urbanidade não se limita a uma única expressão, mas sim a expressões plurais. Se revela um caráter da cidade (AGUIAR, 2012) e uma relação entre humanos e destes com o espaço (NETTO, 2010), têm-se uma grande diversidade de atributos que lhe podem ser conferidos, para além de múltiplos arranjos socioespaciais que a constituem.

Entendida como prática do urbano (ALVES, 2014), a urbanidade se constitui enquanto devir e fenômeno, uma experiência que se desenvolve e se materializa espacialmente, uma relação construída entre as dimensões social e espacial (NETTO, 2010). De acordo com este último autor, o entendimento da urbanidade encontra-se em uma abordagem urbano-ontológica, isto é, uma abordagem que associa aspectos da filosofia e do urbano. Dessa forma, o conceito de urbanidade pressupõe um reconhecimento do papel da cidade na experiência e produção da vida social, dado que duas das dimensões cruciais para sua existência – a alteridade e a relação com o outro – apenas se manifestam em um espaço compartilhado.

Nesse sentido, Aguiar (2012) entende o conceito como uma característica da cidade que trata do modo como *acolhem* as pessoas, ou seja, que se referem mais às suas virtudes (cortesia), do que às suas más qualidades. Para este, a urbanidade provém da cidade apropriada, individual ou coletivamente, mas não apenas pela dimensão social que esta apropriação contém, se não pela condição física que demanda. Assim, da mesma forma como faz Brighenti (2010) em relação à noção do domínio público, Aguiar acrescenta à abordagem urbano-ontológica outra condição – a material –, que consiste na relação entre espaço e corpo, e que confere à noção de urbanidade um aspecto essencialmente formal, ainda que se mantenha o social.

Outro fator a ser observado no entendimento da urbanidade está em sua relação com a noção de vitalidade urbana. Devido a estudos já realizados que tratam desse aspecto – sendo o principal expoente o de Jane Jacobs (1961) –, é comum que ocorra uma associação entre os termos. O que Aguiar nos mostra, entretanto, é que embora a urbanidade possa incluir a vitalidade e esta seja um importante impulsionador da primeira, os dois termos não são sinônimos;



de modo que um espaço segregado socialmente, ainda que se insira em uma área dotada de vitalidade, não alcançará a urbanidade. Esta afirmação, por sua vez, nos permite constatar duas condições desse conceito: primeiro, sua existência pressupõem a possibilidade de copresença da diversidade social e, por conseguinte; a segregação social constitui seu polo oposto, a completa falta de urbanidade.

Dessa forma, uma noção básica da urbanidade estaria relacionada aos aspectos da interação social e da experiência do outro, aquilo já descrito por Brighenti (2010) como elemento-chave do domínio público. Vale destacar, entretanto, que esses aspectos ultrapassam até mesmo a noção da intervisibilidade e da alteridade, uma vez que pressupõem uma aceitação do convívio com as diferenças, mais do que seu mero reconhecimento.

Como vêm sendo delineado ao longo da pesquisa, há um entendimento de que o espaço urbano não reproduz apenas as condições de produção que o conformam, mas também a própria vida humana, que nele se desenvolve em dinâmicas espacialmente qualificadas – *“Nessas condições (materiais) do encontro, a intersubjetividade, a relacionalidade*

*entre sujeitos ou atores é confirmada: não se trata do meu mundo privado ou do seu, mas o mundo da nossa experiência em comum.”* (NETTO, 2010, p. 11). Se estas relações sociais são parte constituinte da urbanidade, então pode-se dizer que a negação da interação com o outro se define como um impeditivo à sua existência – *“A segregação é a radicalização desse processo em certas cidades e sociedades, na forma de restrições da interação entre os diferentes.”* (idem, p. 6).

Mas não somente essa relação entre sujeitos, que se desenvolve a nível local, é capaz de interferir na urbanidade de determinado espaço. Sua condição de inserção urbana também lhe confere atributos que somam às relações, como por exemplo seu grau de acessibilidade e comunicação com o restante da cidade, a atratividade que constitui no cotidiano urbano, ou os usos e atividades que ali se realizam. Esses aspectos, responsáveis por conferir maior ou menor vitalidade a uma área, podem conseqüentemente interferir em sua urbanidade, dependendo da qualidade que adquiram. Dessa forma, antes de tratar-se de um fator quantitativo, a urbanidade se constitui como um dado qualitativo, que trata da qualidade das relações estabelecidas espacialmente.

[...] um entendimento de espaço público como lócus de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos; uma cultura que envolve o convívio com os opostos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo. Tudo muito ao contrário da atual tendência à segregação em guetos residenciais, profissionais, comerciais e viários. A urbanidade, assim conceituada, emerge como um parâmetro maior e abrangente na avaliação da qualidade dos lugares. (AGUIAR, 2012, p. 61)

Assim, se a urbanidade se constitui a partir do encontro e da interação com o outro e do reconhecimento de sua diferença (da noção de alteridade), os espaços públicos são – ou deveriam ser – o lugar ideal para sua existência. Entretanto, tendo em vista as condições às quais estão expostos – os processos crescentes de privatização, banalização do espaço e do comportamento humano por meio do consumismo, fragmentação e segregação socioespaciais –; em que medida

são capazes de realizar-se em sua essência, enquanto espaço social das diferenças? Que ordem de relações suscitam entre os indivíduos e destes com o espaço que habitam?

Iniciando pelos casos internacionais, as *terrasses* lionesas são as que apresentam menor grau de urbanidade entre as espacialidades estudadas. Caracterizadas por um arranjo espacial dotado de mobiliários qualificados que demarcam muito claramente seus limites físicos e construído com uma densidade de ocupação que não deixa espaço para outra prática que não o consumo sentado; apresentam um domínio privado evidente por parte do estabelecimento, representado quase todas as vezes pela figura do garçom (sempre disposto a interceder pelo uso apropriado da instalação). Além disso, a homogeneidade vislumbrada entre seus usuários, muitas vezes distinta do perfil social observado no espaço público, e a distinção dos usos que ocorrem nestas duas instâncias, caracterizam uma prática social completamente alheia e um espaço segregado de seu entorno direto<sup>138</sup>.

---

<sup>138</sup> Ver figuras 110 a 122, inseridas no item “*Terrasses* em Lyon”, página 156.

Sevilha, por sua vez, é a cidade onde se vê mais claramente as nuances que a urbanidade pode aparentar, dado que as *terrazas de veladores* constituem situações que vão de um extremo ao outro. Por um lado, as *terrazas* voltadas ao uso turístico se configuram de modo similar às *terrasses* lionesas, atuando como espacialidades meramente funcionais que se replicam ocupando os espaços livres com o coeficiente máximo que lhes permite a legislação – inclusive ultrapassando-o, na maioria das vezes. Por outro lado, a cidade também apresenta instalações que atendem a um público espanhol menos exigente com suas condições espaciais e mais interessados na sociabilidade promovida, que fazem uso do mobiliário e do próprio serviço privado ali oferecido como suporte para uma prática social culturalmente constituída. Nestas *terrazas*, vê-se maior diversidade de pessoas e uma mescla entre as atividades que ocorrem na instalação e no espaço público<sup>139</sup>.

Já em São Paulo, assim como em Sevilha, têm-se alguma variedade de urbanidade entre as instalações existentes, que ultrapassa a distinção destes entre seus mantenedores públicos e privados – posto que o domínio

espacial não depende desta determinação. Ainda assim, de modo geral, observa-se que a condição da urbanidade nos *parklets* paulistanos vincula-se mais às práticas e ao domínio espacial estabelecidos – as mais imediatas –, do que a qualquer outro atributo.

Ou seja, a presença de estabelecimentos privados que demandem um consumo local incentiva um uso direcionado dessas espacialidades por um público específico – o perfil consumidor –, o que não permite que outras práticas se desenvolvam concomitantemente. Não obstante, em outros casos em que não haja esse tipo de demanda, as instalações são utilizadas com maior fluidez entre as práticas sociais de seu entorno, mas dificilmente ultrapassam a função de um mobiliário que dá suporte a essas práticas convertendo-se, ele mesmo, em um espaço promotor de distintas urbanidades.

Em vista dessas considerações, nota-se que na maioria dos casos estas instalações – nacionais e internacionais – contribuem para a atratividade e conseqüente vitalidade dos espaços públicos. A qualificação das práticas nelas

---

<sup>139</sup> Ver figuras 124 a 141, no item “*Terrazas de veladores* em Sevilha”, página 165.

promovidas, no entanto, dependem de diversos fatores que não se relacionam exclusivamente ao elemento, mas principalmente às circunstâncias urbanas em que está inserido.

Nesse sentido, *parklets* e terraços podem ser incorporados às dinâmicas cotidianas como mero mobiliário que dá suporte a uma atividade privada de consumo – podendo ser responsáveis pela promoção de uma considerável agregação de pessoas sem que se constitua uma urbanidade entre elas –; ou podem qualificar um espaço público e práticas urbanas que encontram no elemento um espaço propício para sua reprodução. Essas práticas, por sua vez, podem existir previamente e serem potencializadas pelas instalações, como em muitos casos de praças historicamente apropriadas pela

população sevilhana; ou podem ser decorrentes das mesmas, como em alguns casos de *parklets* municipais que propiciam usos de permanência em circunstâncias de passagem, por exemplo.

De maneira geral, portanto, observou-se que quanto mais funcional e controlado o uso a que se destine o *parklet* ou o terraço – seu domínio privado –, menor sua capacidade de propiciar o encontro entre as diferenças, seu reconhecimento ou interação, ou seja, de dotar-se de urbanidade. A prevalência do domínio público, no entanto, atribui às instalações as características próprias desta esfera, possibilitando-lhes distintas apropriações e formas de relações socioespaciais.

# **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como se veio delineando ao longo do trabalho realizado, essa pesquisa teve por objetivo identificar, a partir de três estudos de caso pré-selecionados, processos que condicionam a produção espacial na cidade contemporânea, sobretudo aqueles que se direcionam aos seus espaços públicos. Por meio da análise dos objetos empíricos, buscou identificar lógicas e procedimentos comumente adotados por esses processos, cuja aplicabilidade e desdobramentos foram exemplificados a partir das próprias políticas abordadas.

Na construção de uma reflexão crítica acerca do estudo de caso principal, os *parklets*, o percurso de investigação realizado procurou abordar os aspectos urbanos que lhe deram origem; a relação proposta com a estrutura espacial e institucional vigente; o modo como se desenvolveram em um contexto social, espacial e culturalmente construído e consolidado, como São Paulo; e por fim sua aproximação aos objetos empíricos complementares, os terraços europeus. Através de cada uma destas abordagens, foi possível expandir a discussão e traçar considerações gerais acerca da inserção

desses elementos na paisagem urbana contemporânea, as quais se sintetizam nestas considerações finais.

Em primeiro lugar, em se tratando de um elemento essencialmente urbano, nota-se que a incorporação dos *parklets* ao quadro normativo não impacta somente a escala espacial, mas também se relaciona às esferas política, econômica e social. Em consonância com o desenvolvimento neoliberal, esse potencial de mesclar as esferas reforça a centralidade do espaço urbano neste processo, uma vez que se mostra capaz de abarcar tal diversidade de aspectos e fazê-los convergir e materializar-se em um único espaço.

Como visto, os *parklets* surgem da união de duas perspectivas: a urbanística, que questiona o modo de se fazer cidade tendo como elemento principal o veículo automotivo; e outra sociopolítica, que se propõem a pensar a participação social e o arranjo de agentes no processo anterior. Por meio desta política, somos capazes de aproximar duas frentes urbanísticas que trazem consigo diretrizes e dispositivos que podem se relacionar de diversas formas – desde a tensão até

a complementação –; e que tem disputado espaço na conjuntura institucional contemporânea.

Retomando os cinco cenários possíveis de relação entre o urbanismo tático e o neoliberal propostos por Brenner (2016) e abordados na primeira sessão<sup>140</sup>, viu-se, ao longo do estudo realizado, que esta dinâmica não é tão simples quanto possa parecer, de modo que consiga ser abrangida por uma única classificação. O que se tem, efetivamente, é uma política em desenvolvimento cujas condições se alteram a depender de fatores externos a ela, como por exemplo as ideologias políticas e sociais próprias de cada tempo.

A princípio, em sua fase de formulação e de proposição tática, os *parklets* se desenharam enquanto uma possibilidade de alteração nas estruturas neoliberais existentes – sejam elas urbanísticas ou institucionais – e por isso puderam ser inseridos no cenário de *contingência* delineado por Brenner. Uma vez que seu processo de absorção pelo setor público representou um espaço de experimentação regulatória – que, a sua maneira, trouxe novas questões ao planejamento urbano

municipal apontando para uma abordagem mais integrada e estratégica do território –, o desenvolvimento desta e de outras intervenções permitiu ao governo a realização de diversos experimentos que substituíram o determinismo prévio do projeto urbano pela possibilidade de testar políticas e propostas urbanas.

Logo que absorvidos e incorporados ao quadro regulatório e espaço urbano, entretanto, pode-se dizer que esta relação entre as *novas* proposições e as *antigas* práticas se alterou de modo que antes de ocasionar mudanças no sistema vigente, a política dos *parklets* passou a interiorizar, ela mesma, as prerrogativas neoliberais – inserindo-se nos cenários de *reforço* e *entrincheiramento*, de Brenner. Desse modo, o mesmo discurso que inicialmente incentivou a população a assumir as responsabilidades de suas condições socioespaciais, posteriormente criou circunstâncias para o desvio de finalidade da política, dado que a incorporação de interesses conflitivos ao processo de produção das espacialidades culminou no fortalecimento da lógica que

---

<sup>140</sup> Ver página 45, onde se apresentam os cinco cenários delineados por Brenner (2016).

coloca os interesses de mercado como predominantes, ou seja, da lógica neoliberal.

Frente as diversas nuances assumidas ao longo do processo de cooptação da política pública pelo setor privado, as experiências expressaram que a busca por alternativas urbanísticas demanda não apenas a criação de novos espaços físicos, mas também de novos arranjos de Estado que possibilitem sua realização. Levando em consideração a concorrência de mercado estabelecida no cenário neoliberal, entretanto, as soluções adotadas para essa reestruturação foram cada vez mais formas de cooperação entre as iniciativas pública e privada – como a que ocorre nos *parklets* –, o que ampliou a capacidade de negociação e pressão do segundo setor sobre o primeiro.

Dessa forma, ao mesmo tempo em que as novas vertentes urbanísticas propuseram a ampliação das formas de participação da sociedade civil na administração pública, também se criou um espaço institucional para que agentes de mercado expandissem sua participação no setor, o que reforça o processo de neoliberalização em voga. Com o desenvolvimento da política ao longo destes sete anos, pode-

se dizer que a participação mercantil na produção dos *parklets* foi, em todos os momentos, predominante, sendo este setor o principal responsável pelas instalações paulistanas.

Os resultados imediatos da política no contexto pós-pandêmico e sua conversão em ocupações comerciais, por sua vez, reforçaram essa dimensão, indicando para a completa absorção do elemento pelo projeto neoliberal. Desse modo, apesar das propostas realizadas durante a gestão Haddad – para os *parklets*, especificamente, mas também para os espaços públicos em geral – a consolidação dos *parklets* como um elemento de ocupação comercial do espaço público converte-os em meras formas a serem reproduzidas como um meio de exploração capitalista do espaço, esvaziada de todo o conteúdo atribuído à mesma pelo urbanismo tático, bem como de sua capacidade de transformação da estrutura neoliberal.

Assim, o avanço da política pública urbana em São Paulo expressou a trajetória de absorção de um elemento urbano que inicialmente retomou o olhar para um espaço público abundante nas cidades – as ruas –, ao se propor um potencializador do mesmo; mas que por fim corroborou com processos de privatização que suprimiram e condicionaram seu



uso a interesses privados. Em vez de atuarem como um espaço público efetivo, de cidadania e democrático como em sua proposta, a tendência seguida pelos *parklets* paulistanos ao longo do desenvolvimento das instalações foi que se apresentassem como espaços de uso exclusivo e excludente, propostos para clientes e consumidores, e não para cidadãos.

Foi este, justamente, o aspecto que permitiu a aproximação dos *parklets* aos terraços: sua utilização como artifícios para a instrumentalização dos espaços públicos com a finalidade de inseri-los no processo de produção e reprodução capitalista no espaço. Através da construção especulativa do lugar, ambas as políticas se mostraram importantes ferramentas de transformação da paisagem urbana em mercadoria para consumo imediato, cuja produção assume formas e lógicas similares àquelas expressas pelo processo de urbanização delineado por Muñoz (2008), isto é, da produção de paisagens urbanas banalizadas.

Dito isso, a urbanização se faz visível nos *parklets* e terraços na medida em que estes elementos se localizam prioritariamente em áreas da cidade que apresentam um elevado grau de especialização econômica e funcional voltada

ao setor terciário e de turismo, nas quais ocorre um processo de tematização da paisagem no intento de torná-lo atrativo para o consumo. Como delineado, a construção da paisagem urbana não se dá espontaneamente, mas sim por meio da produção orientada e coordenada, entre setor público e privado, de um espaço com atributos específicos que o direcionem a essa condição de banalidade.

Em se tratando da inserção dos *parklets* e terraços nos espaços públicos, se fizeram visíveis aspectos que permitem sua relação ao processo de containerização, isto é, aquele que busca dotar esses espaços com atributos próprios dos *containers* urbanos, espaços entendidos como *playas de ocio* direcionadas ao consumo a tempo parcial e caracterizados por condições de segurança urbana. Não obstante ao fato de apresentarem essas condições a nível da instalação, entretanto, notou-se que estes elementos também podem contribuir para a banalização de grandes áreas urbanas, casos de Pinheiros ou dos setores turísticos das cidades

européias<sup>141</sup>, por exemplo, regiões que vêm sofrendo aceleradas e acentuadas transformações de suas paisagens espaciais e sociais.

Conforme caracterizado por Muñoz (2008), o objetivo último do processo de urbanização se trata da homogeneização das paisagens e dos comportamentos sociais que se desenvolvem em áreas como as mencionadas através da homogeneização de suas lógicas de produção. Tendo como referência uma imagem pré-concebida do espaço físico e de seu retrato social, estas paisagens são submetidas à dinâmicas de consumo e a um domínio privado que assegurem as condições necessárias para que se desenvolvam tal qual previstas. A partir deste processo, portanto, criam-se espaços e regiões cuja função urbana se baseia na promoção das relações de troca no espaço, dotando-os de características que as fomentem e que criem o ambiente ideal para seu desenvolvimento.

A dimensão do consumo, expressa como condicionante de uso desses espaços, pode ser entendida enquanto prática social – um consumo que ocorre no espaço –, e também enquanto parte de um processo de acumulação de capital – consumo do próprio espaço. Em ambas as formas, como visto, têm-se uma dimensão que se mostra privatizante e que exclui parte da população, caracterizando um processo de produção do espaço urbano que prioriza a reprodução do capital antes da reprodução da vida social.

Estas regiões especializadas e tematizadas, por sua vez, se caracterizam por apresentar dinâmicas cotidianas específicas – que não necessariamente se vinculam aos seu entorno – e se constituem como espaços temáticos cujas paisagens e usos são domesticados e orientados para funções específicas e pré-concebidas. Não surpreende, desse modo, que os *parklets* e terraços instalados nestas áreas apresentem as mesmas características, fatores que afetam diretamente suas formas de apropriação.

---

<sup>141</sup> Recortes dos estudos de caso abordados nos itens “Pinheiros: o sucesso dos casos de iniciativa privada” (página 116); “*Terrazas de veladores* em Sevilha” (página 165) e “*Terrasses* em Lyon” (página 156).

Os terraços, primeiramente, se mostram elementos propícios para a banalização espacial. Uma vez direcionados à atividade de consumo e ao domínio privado, estas instalações tendem a dirigir-se a um público específico – consumidor – em circunstâncias predeterminadas; fatores que podem criar adversidades para que outras formas de apropriação destes elementos se desenvolvam.

Ainda assim, como visto em Sevilha, a despeito deste processo homogeneizante existem casos e situações em que estas condições não se aplicam. Como uma forma de resistência social – cada vez mais ameaçadas – determinadas práticas do urbano que ocorrem na cidade espanhola se recusam à homogeneização e, ao contrário do que indicam as tendências gerais expressas, incorporam as *terrazas de veladores* ao mesmo tempo em que atribuem a elas características culturais próprias de suas relações socioespaciais e de sua esfera pública consolidada.

Os *parklets*, por sua vez, tiveram oportunidade de desenvolver-se enquanto espaços públicos livres do domínio espacial privado, posto que foram concebidos com esta finalidade. No entanto, como visto ao longo de todo seu

processo de desenvolvimento, estas espacialidades foram acometidas por práticas socioespaciais de cunho privado que as dotaram com as mesmas características que as instalações europeias, tornando-as instrumentos dos processos de tematização e consequente produção banal do espaço urbano.

Frente a esses processos que ocorrem cada vez mais aceleradamente e a partir de políticas promovidas pelo setor público, é possível questionar qual é a capacidade e interesse desse setor em contê-los. Embora se atribua ao governo a responsabilidade social, têm-se no projeto neoliberal a construção de um Estado que cada vez mais se subordina aos interesses de mercado e passa a produzir regulamentações que favorecem à esfera mercantil.

No caso das políticas abordadas, ficou evidente a dificuldade das gestões públicas em conter e estabelecer limites para o controle privado das instalações. Embora a extensão das atividades comerciais a alguns *parklets* ocorresse de modo evidente desde que se validou o Decreto Municipal, ou que se soubesse que muitos dos terraços excedem a área de instalação permitida; não houveram alterações na regulamentação, multas previstas ou normativas

complementares que fizessem cumprir as legislações e garantir a supremacia do domínio público. Pelo contrário, o número de irregularidades existentes em todas as cidades destacou essa dificuldade de controle, por parte do setor público, daquilo que vem sendo efetivamente realizado em seu território.

Nesse sentido, o questionamento da inserção desses elementos na paisagem urbana não se relaciona àquilo a que se propõem, se não àquilo que de fato se constituem e manifestam. Evidentemente não se nega que *parklets* ou terraços possam trazer benefícios diretos ou indiretos aos espaços públicos – como a vitalidade e a segurança decorrente de um espaço ocupado por pessoas –; ou então que a retomada dos espaços para as pessoas e a diversidade social e de usos possam promover condições mais inclusivas e benéficas para o surgimento e desenvolvimento das relações socioespaciais. No entanto, percebe-se que há, no cenário atual, uma apropriação destes discursos e dispositivos em prol de interesses privados que não atendem a toda a população, senão a grupos específicos.

Isto é, cada vez mais se observa a incorporação do discurso acerca da diversidade de usos como justificativa para a inserção massiva do setor terciário em distintas áreas da cidade; bem como a crítica ao modelo rodoviarista e a necessidade de priorização do pedestre como argumento para o fechamento de ruas e ampliação de calçadas que serão tomadas por ocupações privadas que podem vir a ocasionar problemas ao uso público similares ou até mesmo maiores do que aqueles utilizados como justificativa para estas intervenções – afinal, se o espaço público é para todos, o privado não apresenta o mesmo atributo. Ainda assim, discursos como estes são utilizados ao redor do mundo como justificativas para a inserção de certas espacialidades e de suas lógicas de produção e apropriação, como os *parklets* ou terraços.

Ao que indicam as tendências mais recentes, estas espacialidades contemporâneas se relacionam principalmente a esfera do consumo, criando uma ordem de espaços instrumentalizados e banalizados cujos atributos e práticas culturais próprias são substituídas por outras de caráter hegemônico e homogeneizantes. De acordo com Alves (2021,

p. 76), “*These cities are not cultural artefacts to be experienced, but rather, as a result of consumerism and commercialization, fake objects of space-consumption of an aesthetic empty form.*”.

Levando isso em conta, observa-se que a privatização e a banalização dos espaços públicos tendem a criar espaços segregados socialmente e, conseqüentemente, uma cidade cindida, composta por partes que já não apresentam referência a uma totalidade comum – e que tampouco se reconstituirá como tal (ARROYO, 2014). Nesta cidade, cujas fronteiras exacerbam as divisões socioespaciais e demarcam áreas coexistentes que se produzem e são apropriadas a partir de lógicas autônomas – em contraposição ao discurso hegemônico da cidade para todos –, criam-se paisagens aterritoriais cujo sentido de pertencimento e identidade são substituídos pela oferta de novos estilos de vida e padrões comportamentais.

Dessa forma, a instrumentalização dos espaços públicos em benefício das relações de troca coloca no centro da questão essa forma de apropriação que se expressa como um mecanismo de alienação – do valor social do espaço – ao

mesmo tempo que de privatização. Uma vez que a esfera do consumo – e ascensão do consumismo – divide a sociedade entre consumidores e não-consumidores; ao materializar-se no espaço urbano esse aspecto social torna-se espacial, podendo culminar em distintas formas de exclusão e segregação socioespacial no momento em que esses espaços passam a dedicar-se exclusivamente a esta prática social.

Assim, ainda que cada estudo de caso apresente particularidades provenientes de seus contextos locais e específicos – como o direcionamento econômico dos terraços de Lyon, a incorporação da instalação privada às práticas sociais culturalmente desenvolvidas em Sevilha ou a tendência ao domínio privado dos *parklets* de iniciativa privada em contrapartida aos municipais –, pode-se dizer que todos são representativos, em maior ou menor grau, do processo de urbanização, o qual tende à homogeneizar os espaços e as práticas sociais contemporâneas à despeito de suas formas de resistência. Como observou-se com as exceções às regras, porém, essas condições não são características provindas das instalações, senão do modo como são apropriadas pelo processo em voga.

Com os exemplos tratados ao longo do trabalho, portanto, observamos que os *parklets* podem adquirir distintas funções e significados para a população, a depender da forma como são apropriados. Fatores como a existência do consumo direto ou indireto e a propriedade pública ou privada não são condicionantes para o papel que desempenham no espaço e imaginário urbano, mas se somam a outros fatores próprios das instalações, de seu entorno ou da produção espacial que os contém.

A partir da aproximação das políticas, nota-se que a apropriação dos *parklets* em São Paulo – assim como em outras cidades – sofreu uma forte influência do uso já consolidado dos terraços ou mesas comerciais na calçada, também existentes no Brasil. Não à toa estas instalações foram comumente mencionadas por escritórios e empresários interessados como exemplos em prol da desburocratização do uso comercial dos *parklets*.

Assim, tendo em vista os aspectos tratados, resta como anseio final o questionamento acerca das possibilidades, no cenário contemporâneo delineado, de se encontrar condições para a criação de espaços públicos cujas funções e atributos

assumidos sejam genuinamente a reprodução da vida social, incluindo suas mais diversas formas de manifestação – até mesmo as privadas –, sem que haja sobreposição de outros interesses a este interesse comum, público e coletivo. Como demonstrado ao longo do trabalho, a produção do espaço urbano responde a lógicas que cada vez mais interligam esferas que antes eram tidas como opostas, fazendo com que os espaços públicos mais do que abriguem as práticas provenientes das mesmas, sejam concebidas a partir de todas estas oposições.

Entende-se que os objetos abordados por este trabalho constituem apenas alguns exemplos dos mais distintos arranjos possíveis entre os agentes contemporâneos do espaço urbano. Vale ressaltar que estas formas de governança cada dia mais complexas, como visto, constituem espacialidades igualmente complexas que já não podem ser apreendidas nos antigos termos dicotômicos comumente utilizados nas reflexões acerca dos espaços públicos.

A noção de propriedade espacial, por exemplo, tornou-se obsoleta neste cenário contemporâneo em que a publicização dos espaços privados ou privatização dos

espaços públicos assumem diversas formas legais de produção e reprodução. Frente a isto e visando a construção de políticas públicas mais assertivas direcionadas aos espaços públicos, afirma-se a necessidade da revisão destas abordagens e do próprio conceito de espaço público no sentido de abarcar suas definições, mas também indefinições e incongruências decorrentes das transformações que atingem nossa sociedade contemporânea – sejam elas nas esferas sociais, políticas, econômicas ou culturais.

Desse modo, é preciso avançar na ressignificação destes espaços a partir do entendimento de sua condição “entre” distintos domínios, ou seja, espaços que abrangem distintos interesses e lidam com fronteiras e imprecisões próprias do convívio das duas dimensões, pública e privada. Em razão disso, um dos principais objetivos deste trabalho foi ressaltar essa condição que caracteriza as formas mais

recentes de ocupação dos espaços públicos e seu papel na redefinição – e diluição – dos limites entre as esferas pública e privada.

Por fim, espera-se haver contribuído com exemplos e abordagens teóricas que fomentem estas reflexões acerca dos espaços públicos contemporâneos; assim como haver apontado para algumas das condições que devem ser consideradas durante o delineamento de estratégias a serem utilizadas em sua qualificação perante um contexto social consolidado e que se mostra cada vez mais direcionado ao mercado. Afirma-se, ainda, a necessidade de seguir avançando na integração entre políticas públicas transdisciplinares, uma vez que se entende que a produção urbana reflete condições que vão além da questão espacial, mas se encontram na convergência de processos subjetivos e objetivos que constituem as relações sociais contemporâneas.

**REFERÊNCIAS  
BIBLIOGRÁFICAS**



ABASCAL, E. H. S; ALVIM; A. A. T. B. Cidade e espaço público: considerações sobre o papel dos projetos urbanos em áreas alvo de Operações Urbanas em São Paulo. **Anais do XV Encontro Nacional da Anpur**, Recife, 2013. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4475/4344>>. Acesso em: 16 fev. 2015.

ABRAHÃO S. L. **Espaço Público: do urbano ao político**. São Paulo: Editorial Annablume, 2008.

AGAMBEN, G. **O Que é o Contemporâneo e Outros Ensaio**s. Chapecó: Argos, 2002.

AGUIAR, D. Urbanidade e a qualidade da cidade. In: AGUIAR, D; NETTO, V. M. (orgs.). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital, Letra e Imagem, 2012, p. 61 - 79.

AGUIAR, D.; NETTO, V (orgs.). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Letra e imagem, 2012.

ALVES, M. R. Público y Privado: cultura, consumo y espacialidade de la Ciudad. **Revista Polis**, n. 9, p. 42-53. Santa Fé: Ediciones UNL, 2006.

\_\_\_\_\_. "O domínio público e privado na construção da cidade contemporânea". In: **Revista Tópos**. Presidente Prudente, Vol. 1, n° 2, 2007.

\_\_\_\_\_. Transformações Culturais e Contradições Urbanas do Espaço Público Contemporâneo. **Revista Cidades, Processos Extremos na Constituição da Cidade**. Vol. 11, n. 19., p. 470-497. São Paulo, 2014.

\_\_\_\_\_. "Public Space: contradictions of a contemporary simulacrum". **LASA International Congress**, Nova York, 2016.

\_\_\_\_\_. Public Spaces, spaces of public domain: Icons of a contemporary simulacrum?. In: SMANIOTTO, C., ed. **Co-creation of public open places: practice, reflection, learning**. Lisboa: CeIED, 2020. Vol. 4, ISSN: 2184-8009, ISBN: 9789897571251. p. 71-82.

ALVES, M. R.; TAPIA, C. (Orgs.). **Processos Extremos na Constituição da Cidade**. 19. ed. São Paulo: Revista Cidades - Suprema Gráfica Editora, Vol. 11. 586 p., 2015.

AMÂNCIO, T.; MENON, I. Donos de restaurantes reclamam de falta de discussão sobre projeto que ocupa ruas em São Paulo. **Folha de São Paulo**, 5 ago. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/08/donos-de-restaurantes-reclamam-de-falta-de-discussao-sobre-projeto-que-ocupa-ruas-em-sp.shtml>. Acesso em: 07 ago. 2020.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

ARENDT, H. **A Condição Humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitaria, 2007.

ARROYO, J. **Espacio Público: entre afirmaciones y desplazamientos**. Santa Fe: Ediciones UNL, 2011.

\_\_\_\_\_. Procesos extremos en las ciudades argentinas en las últimas décadas. **Revista Cidades, Processos Extremos na Constituição da Cidade**. Vol. 11, n° 19, p. 500-549. São Paulo, 2014.

\_\_\_\_\_. **Bordes y espacio publico. Fronteras internas en la ciudad contemporánea**. Santa Fé, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269/es>. Acesso em: 12 ago. 2017.

BAUMAN, Z. **Vida para o consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

BENATTI, N. A.; FELIZARDO, A.; SPERLING, D. A cidade (ainda) precisa de você. Urbanismo tático na cidade de São Paulo, entre os ativismos e as lógicas de gestão urbana. I **Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico**, 2018, Belo Horizonte. I Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico.

BOCHE, P. J. Lyon: 782 nouvelles terrasses à partir de ce mercredi 1er mai. **Lyon Capitale**, 1 maio 2019. Disponível em: <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/lyon-782-nouvelles-terrasses-a-partir-de-ce-mercredi-1er-mai/>. Acesso em: 02 jul. 2019.

BORJA, J. As cidades e o planejamento estratégico. Uma reflexão europeia e latinoamericana. In: FISCHER, T. (Org). **Gestão contemporânea. Cidades estratégicas e organizações locais**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1996.

\_\_\_\_\_. **Espacio público y derecho a la ciudad**. Barcelona, 2012.

BORJA, J.; CASTELLS, M. As Cidades como Atores Políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, n° 45, p. 152-166, jul. 1996.

\_\_\_\_\_. Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. **EURE (Santiago)**. Vol. 24, n.73, p. 122-125. Santiago, 1998.

BOTELHO, A. A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. **Cadernos Metrópole**. 2007. P. 15-38.

BRAGA, P. M. **Intervenções urbanas em Áreas Centrais Históricas: Paisagens Particulares versus a Banalização da Paisagem**. Tese Doutorado em Ciências). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2013.

BRENNER, N. Open city or the right to the city?. **Revista TOPOS: The International Review of Landscape Architecture and Urban Design**, n° 85, p. 42-45, 2013.

\_\_\_\_\_. Teses sobre a urbanização. **E-metropolis, Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais**, n. 19, ano 5, 2014. P. 6-26. ISSN 2177-2312.

\_\_\_\_\_. Seria o 'urbanismo tático' uma alternativa ao urbanismo neoliberal?. In: **E-metropolis**, n. 27, dez. 2016. p. 7-18. Disponível em: [emetropolis.net/system/artigos/arquivo\\_pdfs/000/000/201/original/emetropolis27\\_capa.pdf](http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo_pdfs/000/000/201/original/emetropolis27_capa.pdf). Acesso em: 26 jan. 2019.

BRENNER, N.; THEODORE, N. Neoliberalism and the urban condition. **Journal City**, Vol. 9, p. 101-107, 2005.

BRENNER, N., PECK, J.; THEODORE, N. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. **Temas Sociales**, Vol. 66. Santiago de Chile: Editora SUR, mar. 2009.

BRIGHENTI, A. M. The Publicness of Public Space. On the Public Domain. **Quaderno 49**. Università di Trento, 2010.

CACCIARI, M. **A cidade**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2010.

CALDEIRA, T. P. R. **Enclaves fortificados: a nova segregação urbana**. São Paulo: Novos Estudos, CEBRAP, 1997.

CALLIARI, M. **Espaço Público e Urbanidade em São Paulo**. São Paulo: Editora BEI, 2016.

CANCLINI, N. **Imaginários urbanos**. Buenos Aires: Editorial Universitária, 1999.

CANOVA, K. Qualificar a cidade para o pedestre – um tema histórico e um desafio atual para o município (São Paulo). **Revista Confins**. Dossiê imagens plurais da cidade, séculos XIX-XXI, n. 36. 2018.

\_\_\_\_\_. **Urbanidade e Justiça Espacial na cidade de São Paulo: metodologia de análise e subsídio para tomada de decisão no planejamento urbano**. Tese (Doutorado em

Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

CARLOS, A. F. A. **Dilemas Urbanos: Novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Editora Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

\_\_\_\_\_. **A Condição Espacial**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

\_\_\_\_\_. Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito à cidade. **Revista Confins**, n. 18. 2013.

\_\_\_\_\_. **Espaço-tempo da vida cotidiana na metrópole**. FFLCH-USP. São Paulo, 2017.

CARLOS, A.; SOUZA, M.; SPOSITO, M. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

CASTRO, L. G. R. **Operações urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar**. São Paulo: FAUUSP, 2006.

COREY, K. **Making Space: and exploration of parklets in North America and Vancouver**. Tese (Doutorado em Landscape Architecture) - University Of Guelph, Guelph, Ontario, Canada, 2014.

CRESTANI, A. M. Z. **Zonas de entremeio: possibilidades outras na investigação do espaço público contemporâneo.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2017.

CORRÊA, F.; PASQUAL, F.; SANTOS, P. M. Transformações nas ruas em resposta à Covid-19: 3 estratégias para criar mudanças duradouras. **WRI BRASIL**, maio 2020. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/05/transformacoes-nas-ruas-resposta-covid-19-3-estrategias-para-mudancas-duradouras>. Acesso em: 02 jun. 2020.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A Nova Razão do Mundo. Ensaio sobre a Sociedade Neoliberal.** São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELGADO, M. De la ciudad concebida a la ciudad practicada. **Archipléago, Cuadernos de Crítica de la Cultura**, n. 62, set. 2004.

\_\_\_\_\_. **El Espacio Público como Ideología.** Madrid: Los Libros de la Catarata, 2011.

FARAH, M. F. S. Parcerias, novos arranjos institucionais e políticas públicas no nível local de governo. **Revista de Administração Pública**, Vol. 35, n° 1, p. 119-144, 2001.

FERNANDA, A. *Parklets* e o retorno à vida urbana após o COVID-19. **Soul Urbanismo**, 27 maio 2020. Disponível em: <https://soulsurbanismo.com.br/parklets-e-o-retorno-a-vida-urbana-apos-o-covid-19/>. Acesso em: 02 jun. 2020.

FORTUNA, C.; LEITE, R. P. **Plural de Cidade: novos léxicos urbanos.** Coimbra: Edições Almedina, 2009.

GAGLIOTTI, G.; SOMEKH, N. Metrópole e verticalização em São Paulo: exclusão e dispersão. **Anais do XV Encontro Nacional da Anpur**, Recife, 2013. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/ojs/index.php/anaisenanpur/article/view/1>. Acesso em: 12 set. 2018.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GEHL, J.; SVARRE, B. **A vida na cidade: como estudar.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2018.

HADDAD, F. Vivi na pele o que aprendi nos livros. Um encontro com o patrimonialismo brasileiro. **Revista Piauí**, edição 129. 2017.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos.** Ano XVI, n. 39, 48-64, 1996.

\_\_\_\_\_. **A condição pós-moderna.** São Paulo: Edições Loyola, 2002.

\_\_\_\_\_. Desenvolvimentos Geográficos Desiguais. In: HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. Neoliberalismo como destruição criativa. **Revista InterfacEHS: Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente**, São Paulo, v. 2, n. 4, p.5-30, ago. 2007. Tradução: Marijane Vieira Lisboa. Disponível em: <<http://www3.sp.senac.br/hotsites/blogs/InterfacEHS/wp-content/uploads/2013/07/trad-2007.pdf>>

HELM, J. Vagas de carros são transformadas em área de convivência na X Bienal de Arquitetura de São Paulo. **Archdaily**, 7 nov. 2013. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-151575/vagas-de-carros-sao-transformadas-em-area-de-convivencia-na-x-bienal-de-arquitetura-de-sao-paulo>. Acesso em: 10 de agosto de 2017.

INNENARITY, D. **El Nuevo Espacio Público**. Madrid: Espasa, 2006.

ITDP BRASIL. **Parcerias para a gestão de espaços públicos**. Financiamento Citi Foundation, 2020. Disponível em: [https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/09/Relatório\\_Parcerias-para-a-gestão-de-espaços-públicos.pdf](https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/09/Relatório_Parcerias-para-a-gestão-de-espaços-públicos.pdf). Acesso em: 3 set. 2020.

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

KOGAN, G. Urbanismo tático, estágio avançado do urbanismo neoliberal. **Cosmopista**, 22 mar. 2016. Disponível em: <https://cosmopista.com/2016/03/22/urbanismo-tatico-estagio-avancado-do-urbanismo-neoliberal/>. Acessado em: 15 de fevereiro de 2018.

LAREDO, R. Gestão compartilhada na manutenção dos espaços públicos da cidade: um olhar sobre a subprefeitura de Pinheiros em São Paulo. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**. Vol. 1, n.4. 2013. p. 8-14.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Tradução: Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 1. ed., 2006.

\_\_\_\_\_. **O Direito À Cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LEITE, R. P. **Contra Usos Da Cidade: Lugares e Espaço Público na Experiência Urbana Contemporânea**. Campinas: Editora da UNICAMP; Aracaju: Editora UFS, 2007.

LE MONDE DIPLOMATIQUE BRASIL. **Wall Street e o direito à cidade**. Entrevista à David Harvey. 2009. p. 6-7.

LITTKE, H. Revisiting the San Francisco *parklets* problematizing publicness, parks and transferability. **Urban Forestry & Urban Greening**, vol. 15, p. 165-173. Estocolmo, Suécia, 2015.

LORENÇATO, A. Projeto vai ocupar calçadas mais largas e ruas do centro com *parklets*. **Revista Veja São Paulo**, 03 ago.

2020. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/blog/arnaldo-lorencato/projeto-vai-ocupar-calcadas-e-ruas-mais-largas-do-centro-com-parklets/>. Acesso em: 07 ago. 2020.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia et al. **Reclaiming the Right-of-Way: Evaluation Report: An Assessment of the Spring Street Parklets**. Los Angeles: University Of California, 2013. Disponível em: <http://www.its.ucla.edu/wp-content/uploads/sites/6/2014/06/parkletassessment.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2018.

LYDON, M.; GARCIA, A. **Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change**. Washington: Island Press, 2015.

MENDONÇA, E. M. S. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Revista Estudo e Pesquisas em Psicologia**. UERJ, Rio de Janeiro, ano 7, n. 2. 2007. P. 122-132.

MENEZES, M. Espaço Público Urbano e Práticas Socio-culturais de uso, sua apropriação e representação. **Caderno de Edifícios**, nº 5, Lisboa: LNEC, 2010.

MUÑOZ, F. **Urbanización. Paisajes communes, lugares globales**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.

MYRICK, P. The recovery will happen in public space. **Project for Public Spaces**, 16 maio 2020. Disponível em: <https://www.pps.org/article/the-recovery-will-happen-in-public-space>. Acesso em: 02 jun. 2020.

NEGRINI, M. V. C. A. **Produto 4 - Diretrizes para Ocupação dos Espaços Públicos**. Consultoria em gestão da informação e do conhecimento para SMDU/São Paulo. Edital n.12/2016. São Paulo, 2016.

NETTO, V. M. A urbanidade como devir do urbano. **Anais do I ENANPARQ**. Rio de Janeiro, PROURB, v. 1, 2010.

OCUBILLO, R. A. **Experimenting with the margin Parklets and plazas as catalyst in community and government**. Dissertação (Mestrado em Landscape Architecture) - University of Southern California, ProQuest Dissertations Publishing, 2012.

O *Parklet* Móvel – Praça sobre rodas. **Soul Urbanismo**, 19 jan. 2018. Disponível em: <https://soulurbanismo.com.br/parklet-movel/>. Acesso em: 2 mar. 2018.

ORTENBLAD, G. G. *Parklets*. O processo de democratização do espaço público. **Revista Vitruvius**, ano 16, jun. 2016. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/16.186/6072](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/16.186/6072). Acesso em: 18 jan. 2018.

PARDO, J.L. Disculpen las molestias, estamos transitando hacia un nuevo paradigma. In: ARENAS, L; FOGUÉ, U. (eds.). **Planos de (Inter)sección: materiales para un diálogo entre filosofía y Arquitectura**. Lampreave, Madrid, p. 352-367. 2011

**PARKLETS. Gestão Urbana**. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/parklets/>. Acesso em: 01 de agosto de 2017.

PLANO Diretor da cidade de São Paulo vence prêmio de agência da ONU. **Nações Unidas Brasil**, jan. 2017. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/plano-diretor-da-cidade-de-sao-paulo-vence-premio-de-agencia-da-onu/>. Acesso em: 24 maio 2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Manual Operacional para Implantar um Parklet em São Paulo**. São Paulo, 2014, 25 p. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL\\_PARKLET\\_SP.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf). Acesso em: 14 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. Texto ilustrado da Lei 16.050/2014, São Paulo, 2015, 248p. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/arquivos>. Acesso em: 09 set. 2018.

\_\_\_\_\_. **Cadernos das Subprefeituras. Subprefeitura Pinheiros**. Material de apoio para Revisão Participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras. 48 p.

PREFEITURA DE SÃO PAULO; SÃO PAULO URBANISMO. **Espaços públicos e a cidade que queremos**. Financiamento UNESCO. São Paulo, 2016a, 87p.

PREFEITURA DE SÃO PAULO; SÃO PAULO URBANISMO. **Guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo**. São Paulo, 2016b, 92p.

PREFEITURA DE SÃO PAULO; SÃO PAULO URBANISMO; SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO

URBANO. **Caderno Parklets – Políticas de Incentivo Parklets Municipais**. Dez. 2016. Disponível em: [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/AF\\_parklets-municipais.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/AF_parklets-municipais.pdf). Acesso em: 01 de agosto de 2017.

REBAR. **The Park(ing) Day Manual**. São Francisco, 2011. Disponível em: [https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking\\_Day\\_Manual\\_Consecutive.pdf](https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf). Acesso em: 14 jul. 2019.

ROCHA, E. Cartografias urbanas: método de exploração das cidades na contemporaneidade. In: TETAMANTI, J. M. D.; et all. **Cartografía social: investigaciones e intervención desde las ciencias sociales: métodos y experiencias de aplicación**. 1° ed., 2014.

ROSA, M. L. **Microplanejamento: práticas urbanas criativas**. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.

SAES, F. G. C. **Quando a rua vira praia – mesas de ruas. Apropriação do espaço público no bairro da Vila Madalena em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

SANTOS, C. R. S. Dos negócios na cidade a cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. **Revista Cidades**. Vol. 3, n. 5, 2006, p. 101-122.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SÃO PAULO. **Decreto N° 55.045 de 16 de abril de 2014**. São Paulo, 2014. Disponível em: <http://leismunicipa.is/ptbrq>. Acesso em: 10 ago. 2017.

SÃO PAULO. **Portaria Prefeito - Pref N° 696, de 4 de julho de 2020**. São Paulo, 2020. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-prefeito-pref-696-de-4-de-julho-de-2020>. Acesso em: 3 ago. 2020.

SARTORI, M. O papel das gestões municipais na neoliberalização do espaço urbano: os espaços públicos nas últimas gestões da cidade de São Paulo. **Anais XVIII ENANPUR**. Natal, 2019a.

SARTORI, M. *Parklets* enquanto elemento de banalização da paisagem paulistana. **Anais XVIII ENANPUR**. Natal, 2019b.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO. **Portaria N° 8 de 15 de fevereiro de 2021**. São Paulo, 2021a. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-urbanismo-e-licenciamento-smul-8-de-15-de-fevereiro-de-2021>>.

\_\_\_\_\_. **Portaria N° 24 de 26 de abril de 2021**. São Paulo, 2021b. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-urbanismo-e-licenciamento-smul-24-de-26-de-abril-de-2021>>

\_\_\_\_\_. **Decreto N° 59.877 de 03 de novembro de 2021**. São Paulo, 2021c. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59877-de-3-de-novembro-de-2020>>

\_\_\_\_\_. **Decreto N° 60.197 de 23 de abril de 2021**. São Paulo, 2021d. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60197-de-23-de-abril-de-2021>>

SENNETT, R. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. 1. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SERPA, A. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

\_\_\_\_\_. **Espaço Público e Acessibilidade: Notas Para uma Abordagem Geográfica**. São Paulo: GEOUSP - Espaço e tempo, n° 15, p. 21-37, 2004.

SEVILLA. **Ordenanza reguladora de las terrazas de veladores, Sevilla**. Sevilla: Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente, Ordenación de la vía pública, n° 106, 10 maio 2013. Disponível em: <https://www.urbanismosevilla.org/areas/ordenacion-via-publica/ordenanzas/ordenanza-reguladora-de-terrazas-de-veladores>. Acesso em: 24 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. **Ordenanza contra la contaminación acústica, ruidos y vibraciones**. Sevilla: Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente, Licencias e Inspección Urbanística, n° 251, 25 jul. 2014. Disponível em:



<https://www.urbanismosevilla.org/areas/licencias/ordenanzas/ordenanza-contra-la-contaminacion-acustica-ruidos-y-vibraciones>. Acesso em: 24 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. **Ordenanza fiscal por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local con quioscos, mesas y sillas, barracas, elementos y actos publicitarios, rodajes, actividades de venta en la vía pública y relacionadas con el comercio en general, promocionales y otras instalaciones análogas**. Sevilla: Agencia Tributária, nº 299, 28 dez. 2016. Disponível em: [https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/2019/tasa\\_por\\_la\\_utilizacixn\\_privativa\\_o\\_aprov\\_esp\\_quioscos.pdf](https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/2019/tasa_por_la_utilizacixn_privativa_o_aprov_esp_quioscos.pdf). Acesso em: 24 jun. 2019.

SMEAD, L. **Parklets in Somerville: a resource for implementation**. Dissertação (Mestrado em Urban And Environmental Policy And Planning) - Tufts University, Somerville, Massachusetts, 2014.

SOBARZO, O. **A Produção do Espaço Público: da Dominação à Apropriação**. São Paulo: GEOUSP – Espaço e Tempo, 2006, nº 19, p. 93-111.

SOLÀ-MORALES, I. **Territorios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SORKIN, M. (ed). **Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space**. New York: Hill and Young, 1997.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação Urbana e Segregação Socioespacial no Interior Paulista. **Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Universidad de Barcelona, Barcelona, Vol. XI, nº 245, 1 ago. 2007.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. **Anais do XVIII ENANPUR**. Porto Alegre: ANPUR, 1999.

VALVERDE, R. H. F. Por uma perspectiva geográfica dos espaços públicos: repensando a espacialidade da dimensão social. **Espaço e Cultura**. Rio de Janeiro: UERJ, nº 22, 2007.

VILLE DE LYON. **Règlementation des Occupations Commerciales du Domaine Public**. Disponível em: <https://www.lyon.fr/sites/lyonfr/files/content/migrated/719/158/rglementation-occupation-commerciales-domaine-public.pdf>

VILLE DE LYON. **Guide Pratique des Terrasses**. Disponível em: <https://www.lyon.fr/sites/lyonfr/files/content/migrated/785/344/guide-terrasses.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2019.

ZUKIN, S. Urban Lifestyles: Diversity and Standardization in Consumption. **Urban Studies**, Vol. 35, nº 5-6, p. 825-839, 1998.

WHYTE, W. H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. Washington: Conservation Foundation, 1980.

WICKERT, A. P. Como a pandemia de COVID-19 vai nos desafiar a criar novos espaços públicos. **Archdaily Brasil**, 18

abr. 2020. Disponível em:  
<https://www.archdaily.com.br/br/937529/como-a-pandemia-de-covid-19-vai-nos-desafiar-a-criar-novos-espacos-publicos>>.  
Acesso em: 02 jun. 2020.

WISNIK, G. Haddad revoluciona os usos da cidade. Gestão pública e pleito eleitoral em São Paulo. **Vitruvius**, ano 17, set. 2016. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/17.109/6211>.  
Acesso em: 28 maio 2018.

WHITAKER, J. S. Por que Haddad? Pela continuidade na construção de uma cidade mais humana e democrática. **Cidades para quem?**. Política, Urbanismo e Habitação. Setembro, 2019.

# APÊNDICES

## APÊNDICE 1 | LEVANTAMENTO DE DADOS DOS *PARKLETS* DE SÃO PAULO (ABRIL 2014 – ABRIL 2020)

Os dados foram levantados durante o período de 16 de abril de 2014 – dia da assinatura do Decreto Municipal N° 55.045 – até 16 de abril de 2020, quando a política completou 6 anos. A coleta foi feita a partir da busca pela palavra “*parklet*” no Diário Oficial da cidade de São Paulo, uma vez que todos os *parklets* aprovados deveriam constar neste veículo de comunicação, de acordo com o referido Decreto.

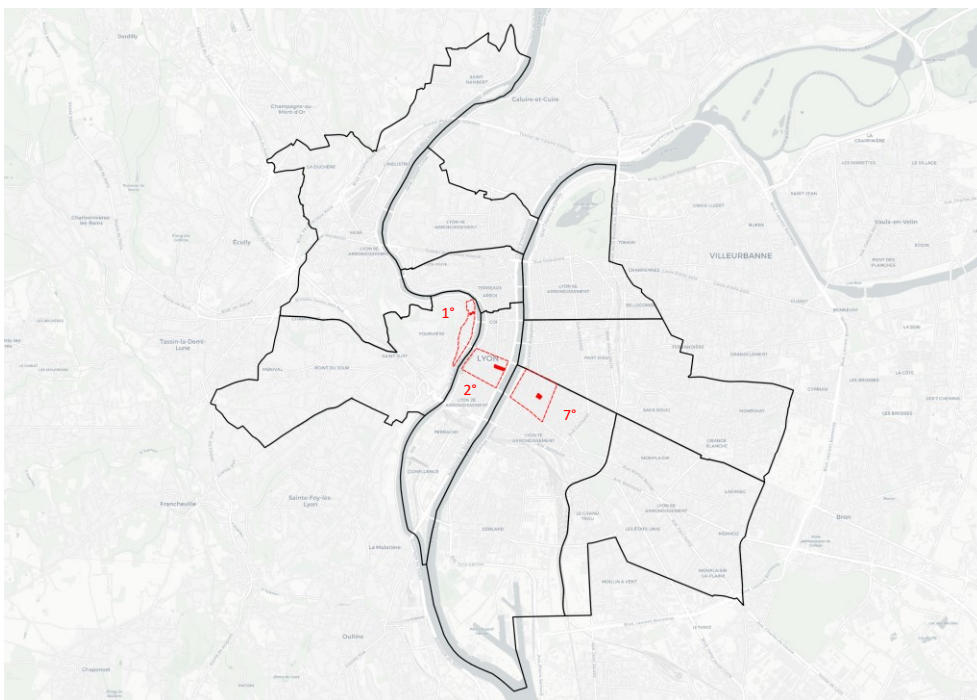
### Link de acesso à tabela:

[https://docs.google.com/spreadsheets/d/17UznsvLk0UogrnofUf-\\_oq59g5SnvrLQcl1wM\\_yLswc/edit?usp=sharing](https://docs.google.com/spreadsheets/d/17UznsvLk0UogrnofUf-_oq59g5SnvrLQcl1wM_yLswc/edit?usp=sharing)

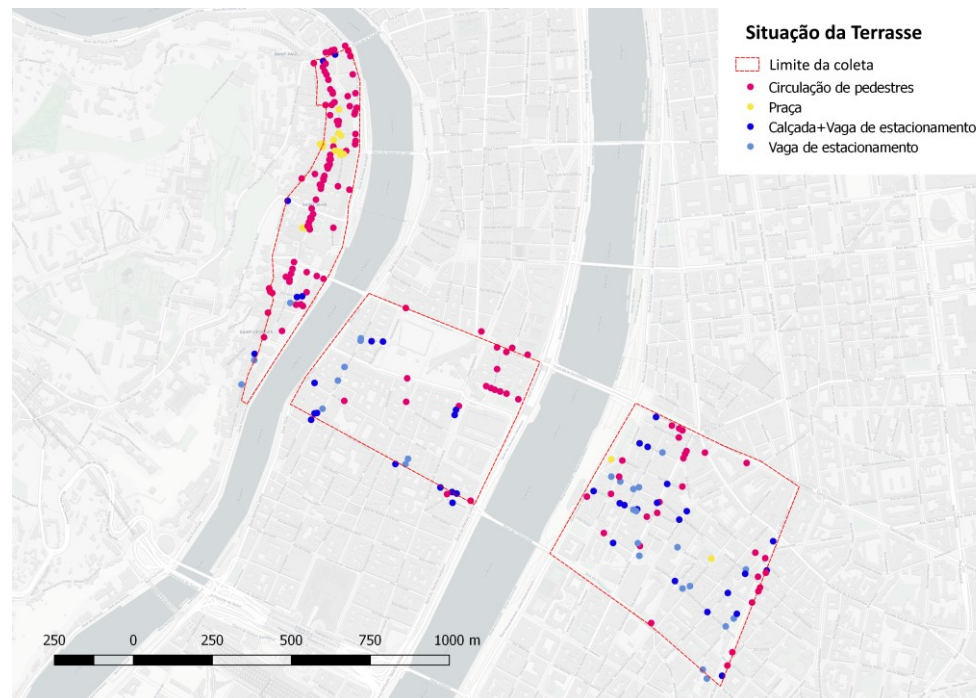
### Informações coletadas:

- Subprefeitura
- Endereço
- Cooperante
- CNPJ/CPF
- Categoria
- Status (em abril de 2020)
- Número do processo
- Data de solicitação
- Data de deferimento
- Data do Termo de Cooperação
- Número do Termo de Cooperação
- Duração da cooperação
- Data de indeferimento
- Data de rescisão
- Solicitação de renovação
- Tipo de estabelecimento
- Estabelecimento no endereço

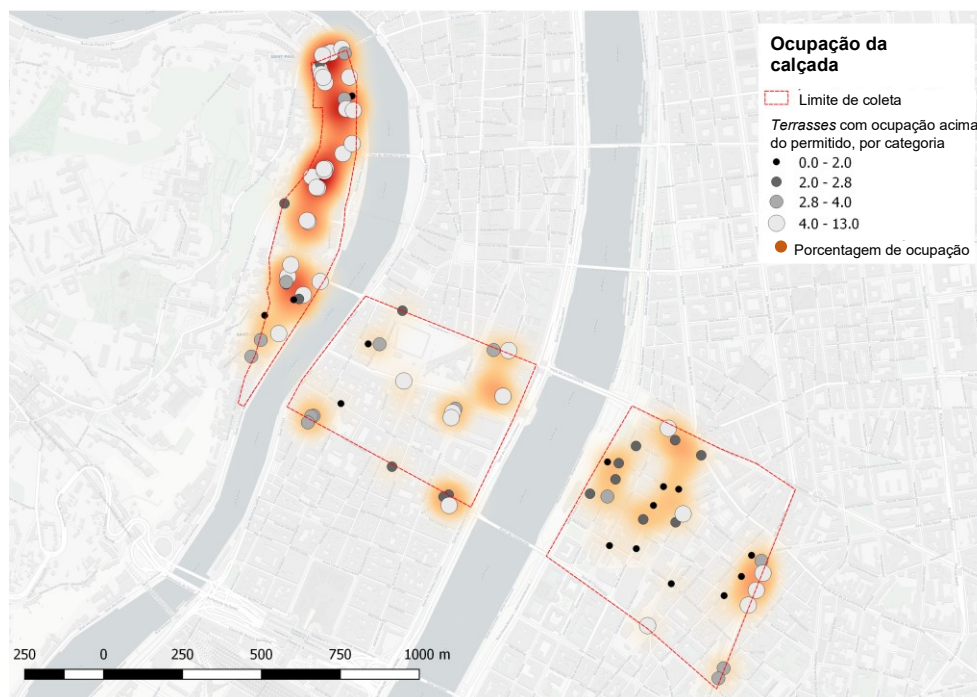
## APÊNDICE 2 | SISTEMATIZAÇÃO DE MATERIAL COLETADO EM LYON



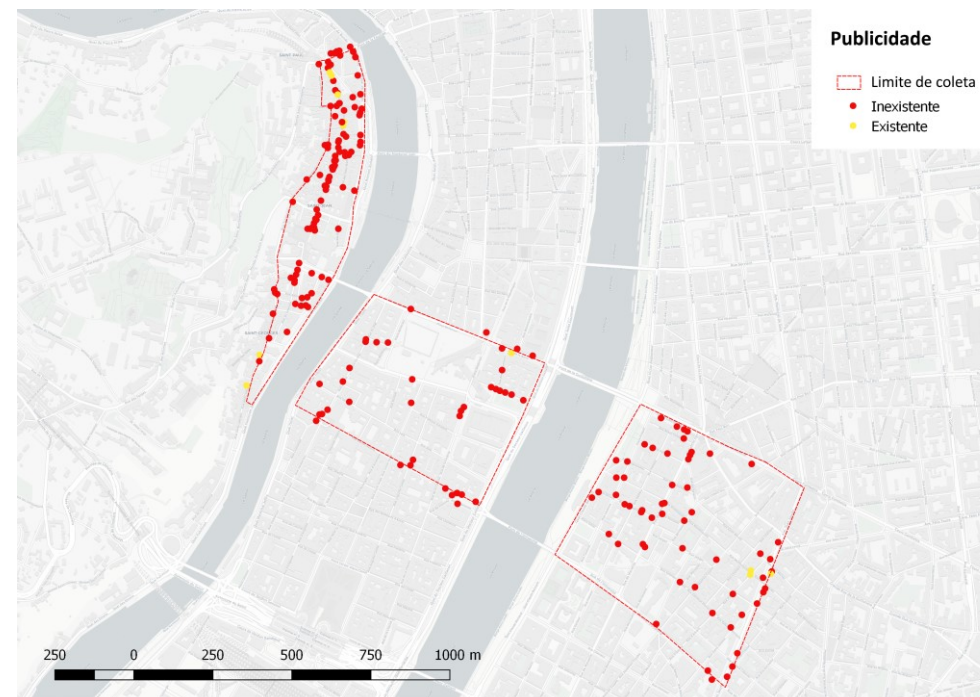
Áreas de observação e levantamento em Lyon: *Place du Change* e bairro *Vieux Lyon* (1° *arrondissement*), o centro histórico e turístico da cidade; *Place Antonin Poncet* e bairro *Bellecour* (2° *arrondissement*), um importante bairro comercial que abriga uma das estações centrais do transporte público municipal; *Place Mazagran* e bairro *Guillotière* (7° *arrondissement*), onde vivem muitos imigrantes de outras etnias, principalmente africanos negros.



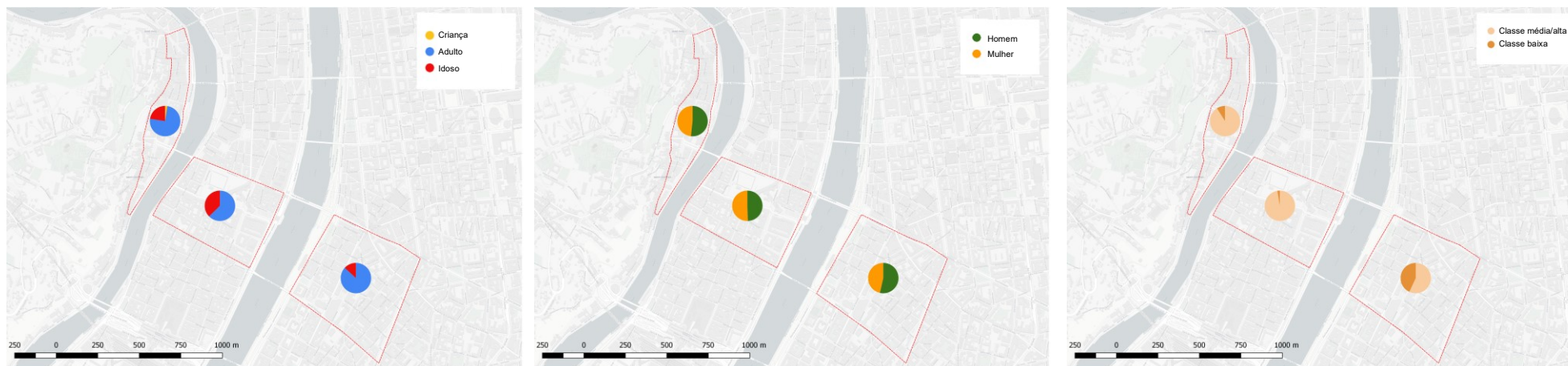
Nota-se o predomínio das *terrasses* em vias pedestrianizadas no bairro Vieux Lyon, uma vez que a maioria de suas vias são fechadas para circulação de veículos. Bellecour, por sua vez, apresenta mais *terrasses* em calçadas, enquanto Guillotière tem um número maior de instalações em vagas de estacionamento devido às pequenas dimensões de suas calçadas.



A legislação das *terrasses* prevê uma porcentagem máxima de ocupação de acordo com o tamanho da calçada ou via pública de circulação. As *terrasses* demarcadas são aquelas cujas ocupações excedem o permitido, e como se vê a maioria delas estão em calçadas de 4 a 13 metros de largura, nas quais permite-se uma ocupação de até 50% de sua largura. Nota-se, portanto, que as calçadas ampliadas para oferecer maior espaço para circulação pública são aquelas mais ocupadas pelo domínio privado.



De acordo com a legislação municipal, proíbe-se qualquer tipo de publicidade nos elementos que compõem a *terrasse*. No caso de Lyon, há um respeito a esta normativa na maioria das instalações levantadas, não se utilizando a *terrasse* como elemento de comunicação e *marketing*.



Perfil social dos usuários das *terrasses* por bairros de levantamento. A classificação em classe social se deu de acordo com a percepção da pesquisadora em campo, no entanto ressalta-se a imprecisão dessa informação, uma vez que não é possível saber efetivamente esse perfil sem uma pesquisa qualificada.

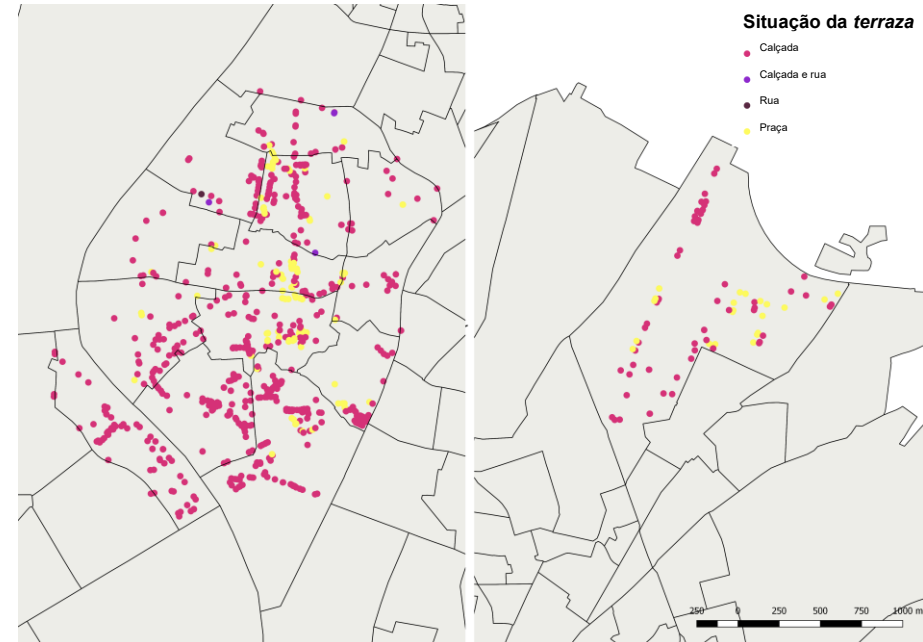
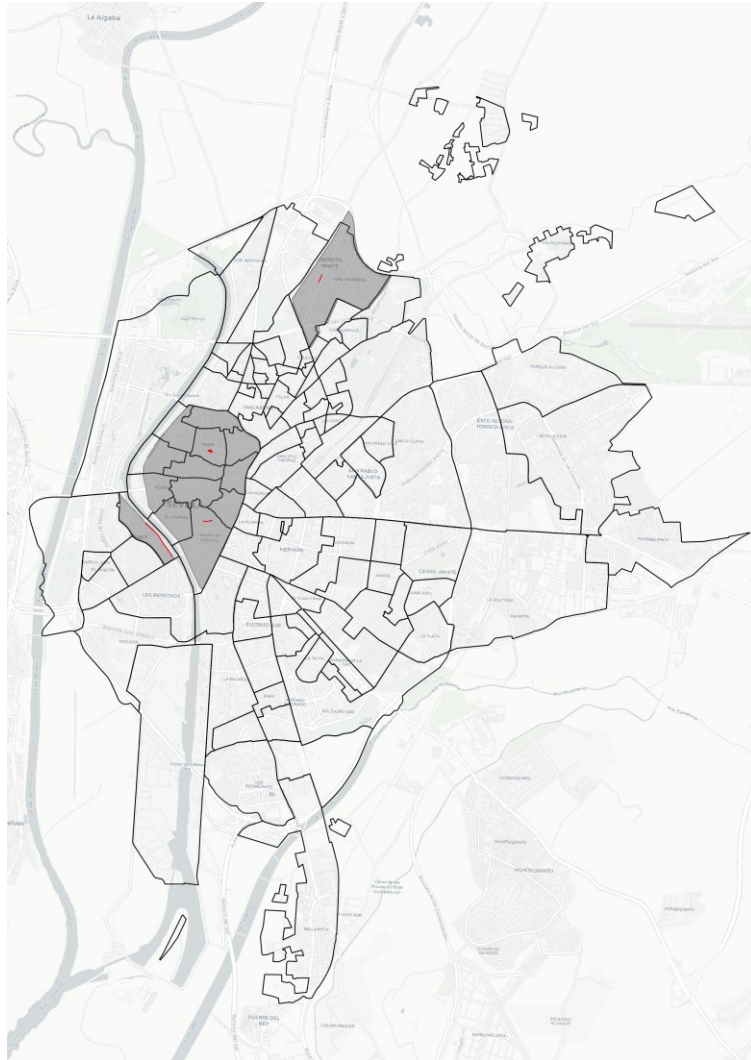
TIPO DE ESTABELECIMENTO		
Número total de <i>terrasses</i> coletadas	214	100,00%
Bar	44	20,60%
<b>Restaurante</b>	<b>132</b>	<b>62%</b>
Confeitaria	19	8,90%
Café	31	14,50%
Serviços	1	0,50%
Padaria	8	3,70%
Loja	3	1,40%

Estabelecimentos que sediam *terrasses* em Lyon. Predominância absoluta por setores alimentícios, visto que os demais comércios ainda não tinham licença para instalar uma *terrasse* em 2019.

PREFERÊNCIA POR SENTAR-SE		
Número total de <i>terrasses</i> coletadas	116	100%
Interior do estabelecimento	10	8,60%
<b><i>Terrassa</i></b>	<b>90</b>	<b>77,60%</b>
Estabelecimento sem opção interna	13	11,20%
Interior do estabelecimento e <i>terrasse</i>	3	2,60%

Uso da instalação no momento de levantamento. A maioria dos estabelecimentos privados apresentavam mais pessoas sentadas na *terrasse* do que em seu interior.

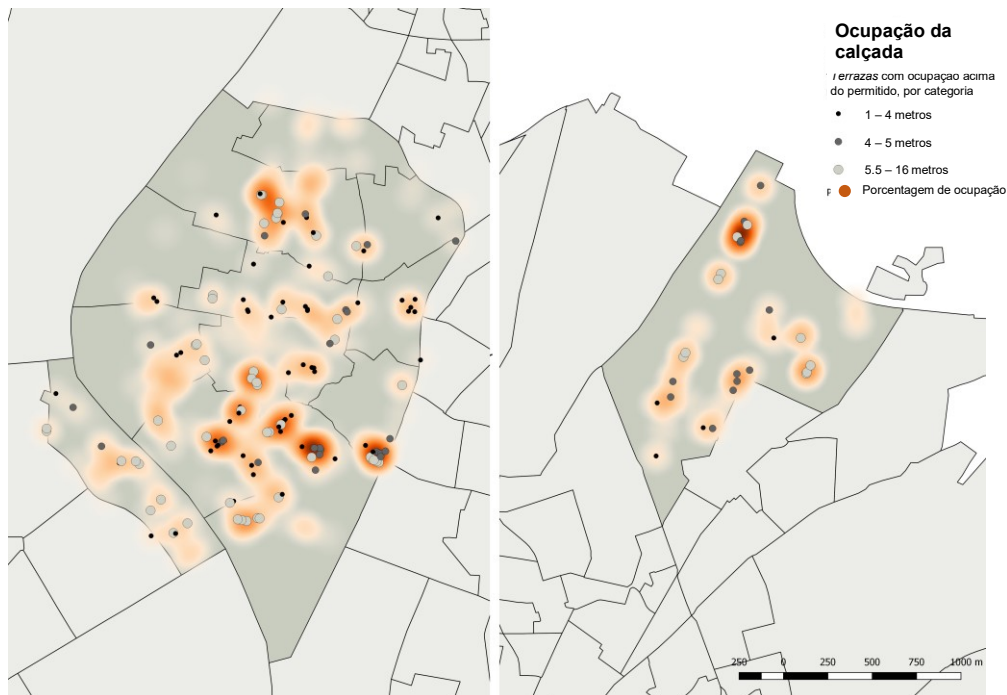
## APÊNDICE 3 | SISTEMATIZAÇÃO DE MATERIAL COLETADO EM SEVILHA



Há um predomínio de *terrazas de veladores* instaladas em calçadas, devido ao fato de a maioria das vias, mesmo no centro histórico, serem abertas para a circulação de veículos. Além disso, há a proibição da instalação desses elementos em grande parte das vias pedestrianizadas, justamente por atrapalharem a circulação de pedestres.

Áreas de observação e levantamento em Sevilha: *Calle Mateos Gago*, *Plaza de los Maldonados* e *Plaza Monte Sión* no distrito *Casco Antiguo*, o qual inclui 12 bairros constituintes do centro histórico e turístico da cidade; *Calle Betis* e *Triana Casco Antiguo*, um bairro tradicional que junto com os bairros anteriores compõem o Conjunto Histórico de Sevilla e que apresenta espaços mais e menos turistificados; e *Pino Montano*, um bairro de moradia de trabalhadores localizado na periferia e área de expansão norte da cidade.

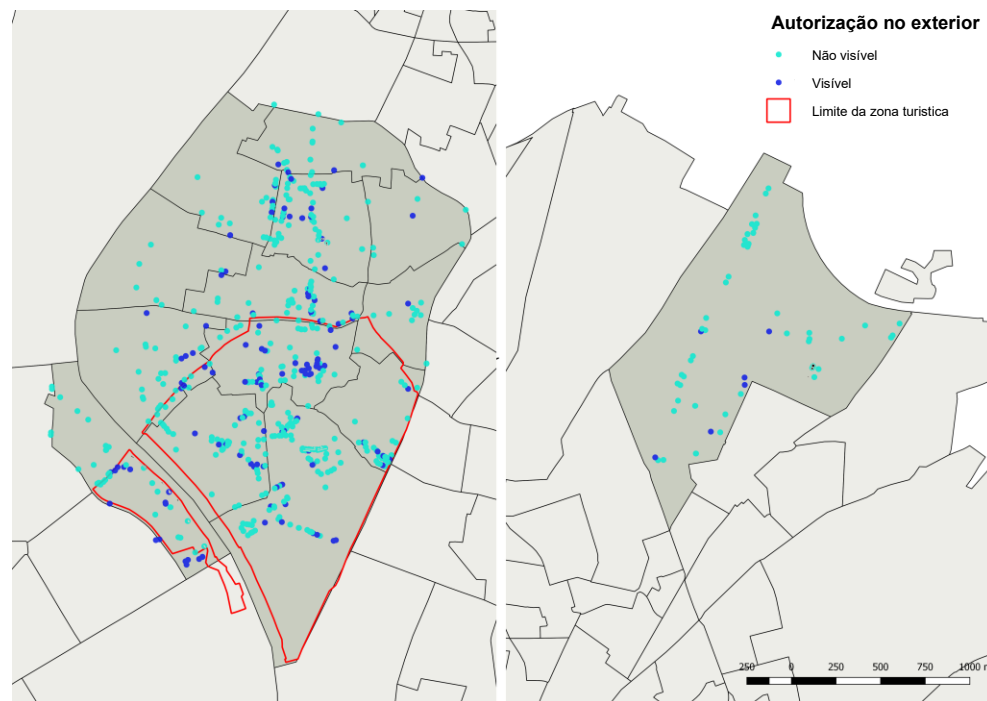




No caso de Sevilha nota-se que a maioria das instalações que ocupam uma porcentagem maior do que a permitida encontram-se situadas em calçadas de pequenas dimensões, principalmente aquelas do centro histórico, onde as vias já são bastante estreitas. Há casos em que a dimensão da calçada nem sequer permite que haja a instalação de um *velador* e a circulação cômoda de um pedestre, mas ainda assim, há mesas instaladas.

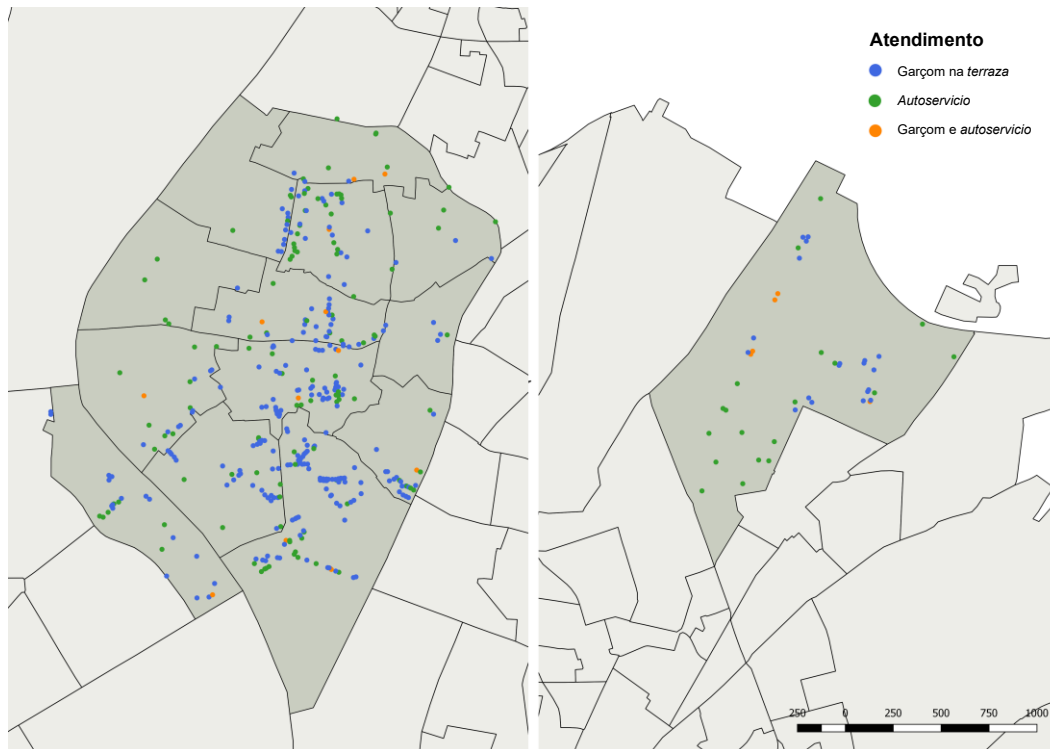


No que se refere aos preços de consumo nas *terrazas de veladores*, notou-se que são mais caros quanto mais acesso visual aquele espaço tenha a algum elemento urbano importante (igrejas, praças, monumentos, entre outros). Desse modo, pode-se dizer que há uma exploração comercial desse fator atrativo.



De acordo com a legislação que regulamenta as *terrazas de veladores*, todos os estabelecimentos que apresentam uma *terrace* instalada devem manter sua autorização exposta e visível do lado de fora do estabelecimento. Por meio dessa autorização, onde se vê a área e o desenho da ocupação permitida, é possível que a população verifique se o estabelecimento está atendendo aquilo que solicitou ou se está excedendo sua ocupação. Como se vê no mapa, no entanto, a maioria dos estabelecimentos não expõem esta autorização.

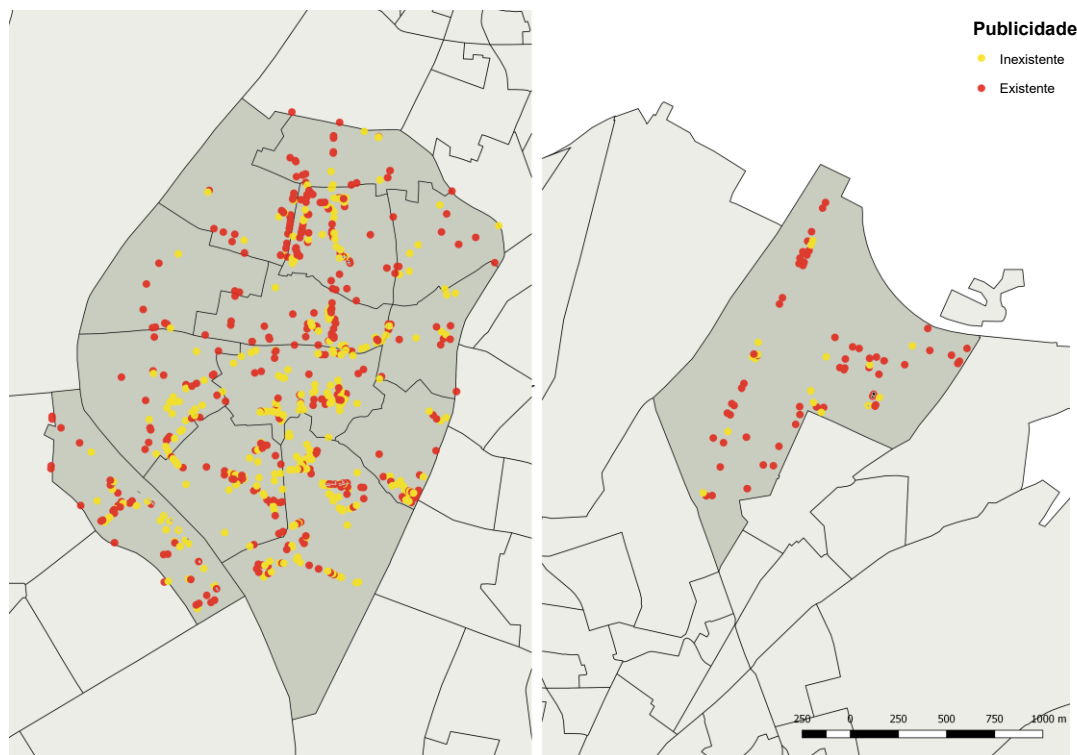
Exemplo de autorização a ser exposta do lado externo do estabelecimento.



Muitos dos estabelecimentos de Sevilha que têm *terrazas* instaladas não contam com o serviço de garçom, ou seja, são as próprias pessoas que compram suas comidas e bebidas no interior do estabelecimento e levam para consumir no exterior. Essa forma de atendimento diminui consideravelmente o controle do uso dos *veladores* por parte do comerciante privado, assim como a restrição do consumo naquele estabelecimento para utilizar o mobiliário.

PREFERÊNCIA POR SENTAR-SE		
Número total de <i>terrazas coletadas</i>	440	100%
Interior do estabelecimento	81	18,40%
<b><i>Terraza</i></b>	<b>327</b>	<b>74,30%</b>
Estabelecimento sem opção interna	15	3,40%
Interior do estabelecimento e <i>terrazza</i>	17	3,90%

Uso da instalação no momento de levantamento. A maioria dos estabelecimentos privados apresentavam mais pessoas sentadas na *terrazza de veladores* do que em seu interior.

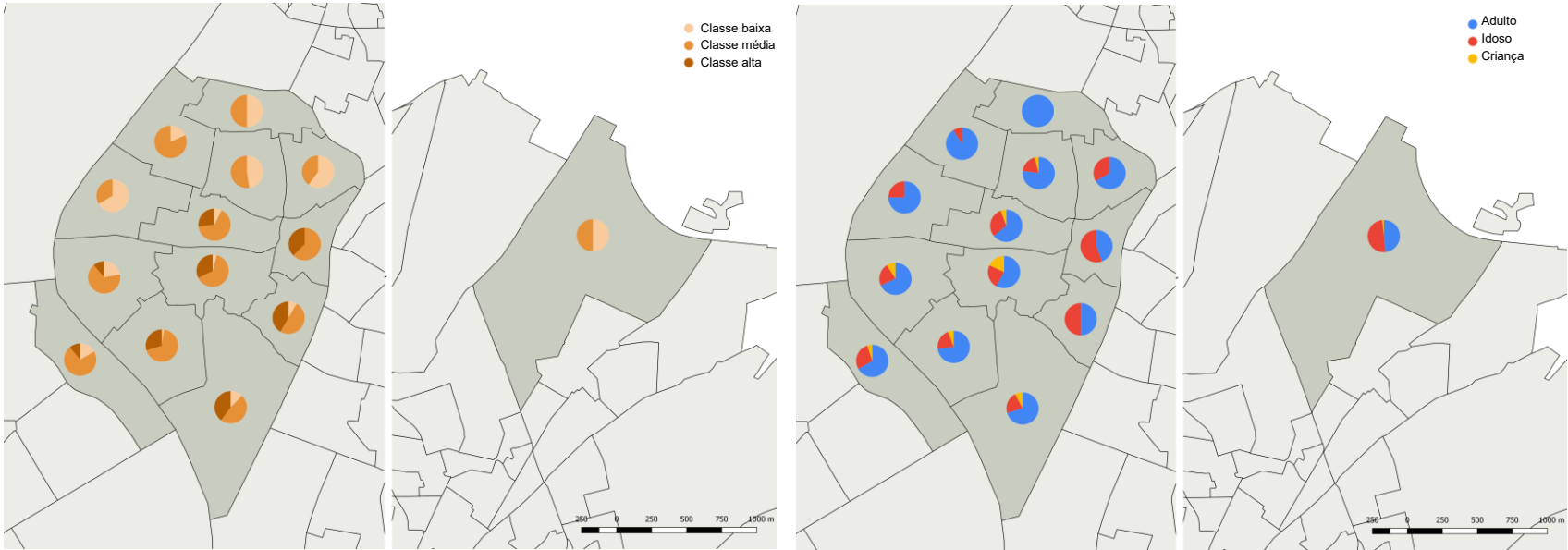


A publicidade nas *terrazas* é proibida pela legislação, mas ainda assim há um grande número de mobiliários que expõem elementos visuais das marcas, principalmente aquelas que são comercializadas no estabelecimento sede da instalação (marcas de cerveja em bares ou de cafés em cafeterias, por exemplo). De acordo com os técnicos municipais, isso ocorre devido ao fato de os estabelecimentos comerciais ganharem o mobiliário das *terrazas* das empresas que desejam expor suas marcas. Desse modo, acaba sendo compensatório ao estabelecimento pagar uma eventual multa, em vez de investir em mobiliários próprios.

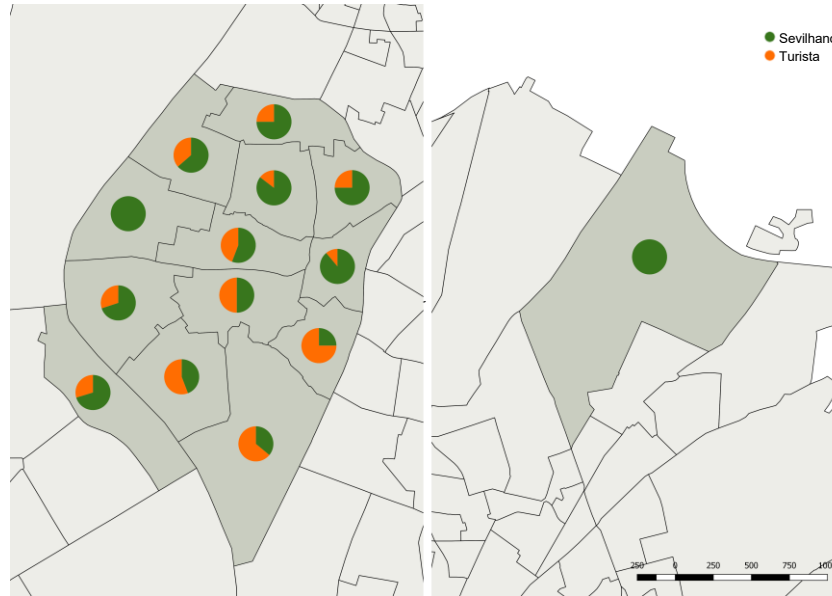
TIPO DE ESTABELECIMENTO		
Número total de <i>terrazas</i> coletadas	698	100,00%
Bar	301	43,10%
<b>Restaurante</b>	<b>363</b>	<b>52%</b>
Sorveteria	18	2,60%
Confeitaria	10	1,40%
Café	122	17,50%
Hotelaria	2	0,30%
Padaria	1	0,15%
Loja Orgânica	1	0,15%

OCUPAÇÃO FRONTAL		
Número total de <i>terrazas</i> coletadas	655	100%
Estabelecimento próprio	<b>586</b>	<b>89,50%</b>
Estabelecimento lateral	10	1,50%
Estabelecimento próprio e lateral	59	9%

A maioria dos estabelecimentos que instalam *terrazas* em Sevilha são comércios alimentícios, de consumo imediato, como previsto na legislação. No entanto, devido ao tamanho reduzido das calçadas se permite, nesta cidade, que a instalação avance em frente às edificações lindeiras, desde que seus proprietários estejam de acordo.



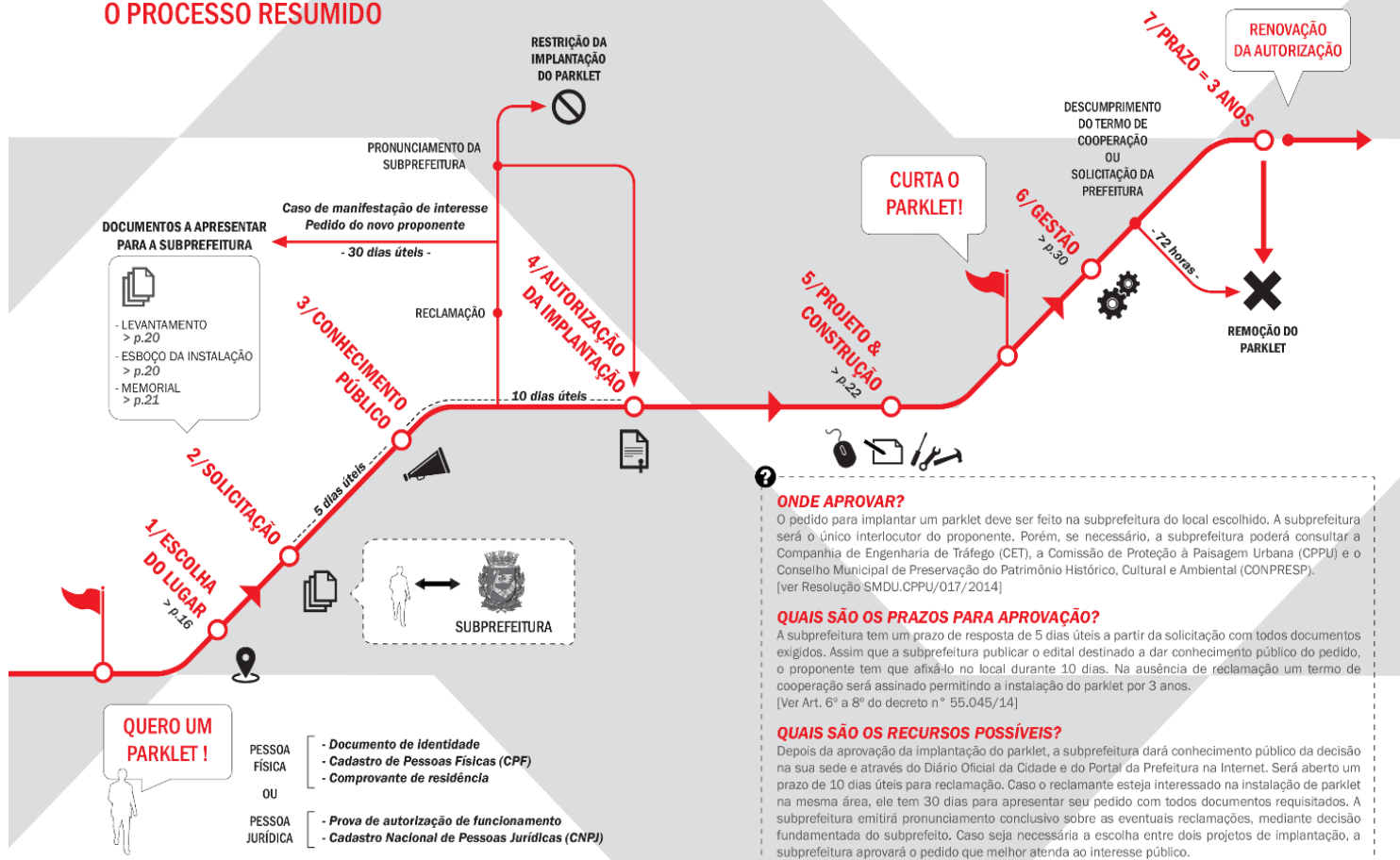
Perfil social dos usuários das *terrazas de veladores* por bairros de levantamento. A classificação em classe social se deu de acordo com a percepção da pesquisadora em campo, no entanto ressalta-se a imprecisão dessa informação, uma vez que não é possível saber efetivamente esse perfil sem uma pesquisa qualificada.



**ANEXOS**

# ANEXO 1 | PROCESSO RESUMIDO PARA APROVAÇÃO DE *PARKLET* EM SÃO PAULO

## 2 PASSO A PASSO O PROCESSO RESUMIDO



## **ANEXO 2 | ABAIXO-ASSINADO DE MORADORES DA VILA MADALENA E PINHEIROS**

Abaixo-Assinado (#46690):

# **Desvio de finalidade dos *parklets* na Vila Madalena e Pinheiros.**

**Destinatário: Ministério Público da Capital e Prefeitura Regional de Pinheiros**

São Paulo, 10 de junho de 2.019.

À  
Prefeitura Regional de Pinheiros  
C/c Ministério Público da Capital

Ref.: Desvio de finalidade dos *parklets* na Vila Madalena e Pinheiros.

Os moradores dos bairros de Pinheiros e da Vila Madalena, abaixo subscritos, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência expor o que segue:

Somos moradores de Pinheiros e estamos extremamente incomodados com o tormento ambiental a qual somos submetidos sem trégua. A Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Regional de Pinheiros, autorizou a instalação no bairro de vários *parklets*. Ocorre que a finalidade precípua deles, de convívio das pessoas em áreas desprovidas de espaços públicos, é completamente



desviada. Fogem completamente do ideal proposto, tornando-se, na realidade, uma extensão do estabelecimento empresarial que solicitou sua instalação; inclusive os restaurantes e/ou bares fornecem seus serviços nestes espaços, escancarando o desvio de uso ora relatada. Como público e notório, ambos os bairros são assolados pelos abusos dos estabelecimentos empresariais, principalmente pela emissão de excesso de ruídos e pelo uso indevido das calçadas ao detrimento de pedestres e cadeirantes, e, infelizmente, o desvio de finalidade dos *parklets* agora agrava ainda mais este triste cenário.

Convêm ressaltar que não se trata de um problema pontual, em determinada rua, e sim alastrado por ambos os bairros. A magnitude do problema é tão grande que os moradores se uniram e criaram uma página junto ao Facebook, denominada “SOS Pinheiros e Vila Madalena”, onde postam vídeos e fotos dos flagrantes da questão. Solicitamos que Vossa Excelência consulte a página para verificar o quão evidente é o problema relacionado ao desrespeito aos moradores. Relacionamos abaixo os endereços de alguns dos *parklets*.

- (i) *parklet* situado à Rua Virgílio de Carvalho Pinto, nº. 180- Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Doceira Belém.
- (ii) *parklet* situado à Rua Francisco Leitão, 16 - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Z Deli Sandwich Shop.
- (iii) *parklet* situado à Rua Benjamim Egas, 301 - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Heavy House.
- (iv) *parklet* situado na lateral do estabelecimento denominado Consulado da Bahia, Rua dos Pinheiros, 534 - Pinheiros.
- (v) *parklet* situado à Rua Vupabussu, 305 - Pinheiros, em frente ao Empório Alto de Pinheiros.
- (vi) *parklet* situado à Rua Mateus Grou - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Dona Vitamina.
- (vii) *parklet* situado à Ferreira de Araújo - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Delirium Café São Paulo.
- (viii) *parklet* situado à Rua Álvaro Anes, 43 - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Bona.
- (ix) *parklet* situado à Rua Deputado Lacerda Franco - Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Bar do Juarez.
- (x) *parklet* situado à Rua Ferreira de Araújo, 954- Pinheiros, em frente ao estabelecimento denominado Cerverbaria.
- (xi) *parklet* situado à Rua dos Pinheiros no Cruzamento com a Rua Arthur Azevedo. Localizado num trecho da Rua dos Pinheiros com corredor de ônibus.
- (xii) *parklet* situado à Rua Aspicuelta, 644 – Vila Madalena, em frente ao estabelecimento denominado Posto 6.

#### PEDIDO:

Insta salientar que muitos dos subscritores desta manifestação participou das reuniões junto ao Conselho Participativo Municipal e das reuniões junto ao Conselho Comunitário de Segurança e a Prefeitura Regional de Pinheiros informando na ocasião a total desconsolação com a situação, e NADA FOI FEITO.

Diante do exposto, solicitamos encarecidamente que a Regional de Pinheiros e o Ministério Público de São Paulo adotem todas as providências que lhes competem para: (i) para investigar as questões conquanto o desvio de finalidade dos *parklets* acima mencionados; (ii) cassem a licença de todos os que estiverem fugindo de sua finalidade para resguardar os direitos dos moradores dos bairros de Pinheiros e Vila Madalena.

Colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários.  
Cordialmente.  
SOS Moradores de Pinheiros e Vila Madalena.  
E-mail: [sospinheirosevilamadadena@gmail.com](mailto:sospinheirosevilamaddalena@gmail.com)

**Dados adicionais:**

criado em **2019-06-10**.

**53** assinaturas

1202 visualizações

autor: SOS Moradores de Pinheiros e Vila Madalena.

comunidade: **SOS Moradores de Pinheiros e Vila Madalena.**

categoria: Utilidade Pública (/abaixoassinados/categoria/11)

Site: <https://www.facebook.com/groups/972483173141581/> (<https://www.facebook.com/groups/972483173141581/>)

*Fonte: [AbaixoAssinado.org](https://www.abaixoassinado.org)*

*Disponível em: <<https://www.abaixoassinado.org/abaixoassinados/46690>>.*

*Acesso em: 20 de agosto de 2021.*



